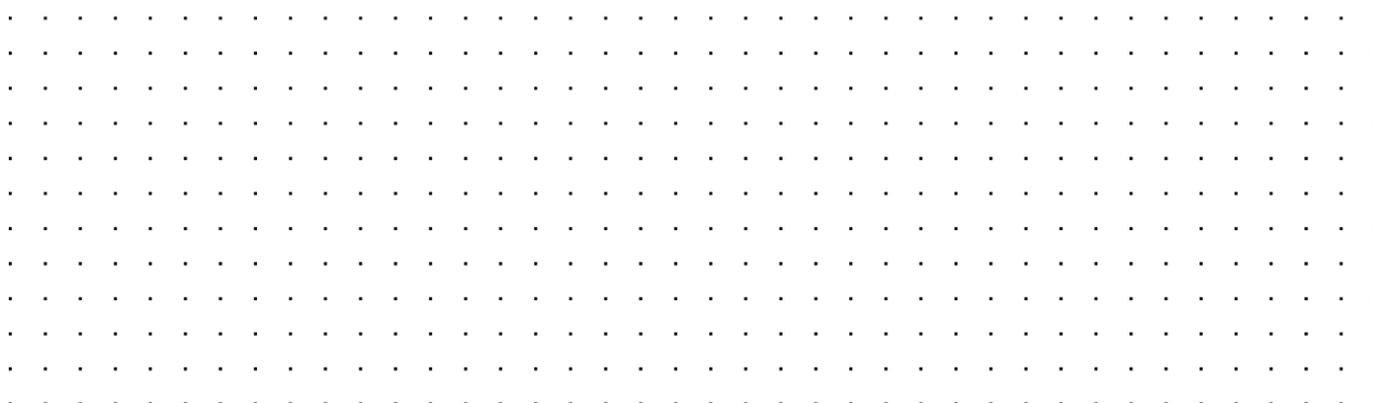


# Kommunaler Gesamtplan Verkehr

---

Genehmigter Schlussbericht  
27.06.2014



**Projektteam**

Lippuner, Christoph  
Stoiber, Thomas  
Birchmeier, Sabrina

Ernst Basler + Partner AG  
Mühlebachstrasse 11  
8032 Zürich  
Telefon +41 44 395 16 16  
info@ebp.ch  
www.ebp.ch

Druck: 27. Juni 2014  
T:\209294\40\_BEARBEITUNG\41\_Berichte\KGV - VSK\final\2014-06-27\_KGV\_F'wangen\_GenehmigterSchlussbericht\_Print.docx

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	1
1.1	Ausgangslage und Vorgehen .....	1
1.2	Prozessbegleitung und Mitwirkung .....	2
1.3	Vorgehen.....	5
2	Zielsetzungen und Randbedingungen .....	7
2.1	Kantonale Zielsetzungen .....	7
2.2	Zielsetzungen der Gemeinde Fahrwangen .....	11
3	Analyse.....	14
3.1	Grundlagendokumente und ergänzende Erhebungen.....	14
3.2	Bevölkerung und Arbeitsplätze .....	15
3.3	Siedlungsstruktur .....	16
3.4	Verkehrssystem .....	22
3.5	Stärken-Schwächen-Analyse .....	38
4	Mobilitätsplan .....	43
5	Massnahmenblätter.....	46
5.1	Handlungsfeld Strassenraumgestaltung.....	46
5.2	Handlungsfeld Siedlung und Ortsbild .....	59
5.3	Handlungsfeld Langsamverkehr .....	63
5.4	Handlungsfeld öffentlicher Verkehr.....	69
5.5	Handlungsfeld Parkierung .....	71
5.6	Handlungsfeld Steuerung der Verkehrsnachfrage sowie des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens .....	73
6	Umsetzung und Controlling.....	77

## Anhänge

- A1 Analyse- und Defizitpläne
- A2 Massnahmenpläne
- A3 Kantonales Genehmigungsschreiben

---

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Vorgehen

Grundlage: Verkehrsrichtplan  
Fahrwangen

Ernst Basler + Partner hat im Auftrag der Gemeinde Fahrwangen im Zeitraum von September 2009 bis Juli 2010 ein kommunales Verkehrssicherheitskonzept (VSK) erarbeitet, in dem die heutigen Sicherheitsdefizite im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie im Langsamverkehr (LV) analysiert und umfangreiche Verbesserungsvorschläge erarbeitet wurden. Dabei wurde deutlich, dass die gravierendsten Mängel im Bereich der Aescher-, Bahnhof- und Sarmentorferstrasse (K252), allesamt auf Kantonsstrassen, zu finden sind und der vermutete Ausweichverkehr in Quartiersstrassen mit hoher Wahrscheinlichkeit auf Quell- und Zielverkehre zurückzuführen ist.

Mit dem „Kommunalen Gesamtplan Verkehr“ (KGV) steht seit 2010 im Kanton Aargau ein neues Planungsinstrument zur Verfügung, welches den stark auf Infrastrukturplanung ausgelegten Verkehrsrichtplan ersetzt. Der KGV legt seinen Schwerpunkt auf die langfristige Abstimmung von Siedlung und Verkehr und forciert ein ganzheitliches Mobilitätskonzept, welches alle Verkehrsträger umfasst. Zudem wird er in enger Abstimmung mit den kantonalen Fachstellen erarbeitet und durch diese genehmigt.

Kommunaler Gesamtplan  
Verkehr zur Lösung der  
Mobilitätsprobleme  
Fahrwagens

Somit geht von der Grundidee ein KGV in der Regel der Flächennutzungsplanung voraus. Gegenwärtig befindet sich jedoch eine Revision der Nutzungsplanung der Gemeinde Fahrwangen in der abschliessenden Phase. Der vorliegende KGV baut auf der geplanten Nutzungsplanrevision auf, sämtliche für den KGV relevante Neueinzonungen, Sondernutzungspläne sowie stattgegebene Mitwirkungseingaben sind berücksichtigt. Im Falle einer Genehmigung der Nutzungsplanrevision ist die Siedlungsentwicklung Fahrwagens für das kommende Jahrzehnt weitgehend festgeschrieben. Aufgrund seiner hohen Akzeptanz durch die Partizipation von Bewohnern und kantonalen Stellen sowie seiner hohen Verbindlichkeit bildet der KGV für Fahrwangen dennoch eine gute Möglichkeit, einerseits die Schwierigkeiten im Durchgangsverkehr, andererseits aber auch die innerörtlichen Mobilitätsprobleme langfristig zu lösen. Dabei spielt auch eine Rolle, welche verkehrs- und mobilitätsinduzierenden Effekte die aktuellen siedlungsplanerischen Massnahmen bewirken und wie mit ihnen in Zukunft im Sinne eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts umgegangen werden soll.

## 1.2 Prozessbegleitung und Mitwirkung

Kontinuierlicher  
Abstimmungsprozess mit der  
Begleitgruppe

Die Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplan Verkehrs wurde durch eine Begleitgruppe begleitet. Sie wurde von der Gemeinde aus Vertretern von verschiedenen Quartieren zusammengestellt und bestand aus folgenden Mitgliedern:

- Christian Tschannen, Gemeinderat, Vorsitz
- Marlène Campiche, Gemeindeamman (ehemalig)
- Sibylle Strebel, Gemeindeschreiberin (ehemalig)
- Stephanie von Samson, Kanton Aargau
- Leonhard Niederer
- Silvia Wertli
- Heinz Deubelbeiss
- Marcel Leuch
- Rudolf Rodel
- Joe Suter

Workshops mit der  
Begleitgruppe

Ergänzend zum partizipativen Prozess bei der Erarbeitung des Verkehrssicherheitskonzepts Fahrwangen, hat sowohl zu den Analyseergebnissen als auch zu den erarbeiteten Massnahmenblättern je ein Workshop mit der Begleitgruppe stattgefunden, an welchem die Projektergebnisse diskutiert und ergänzt resp. abgeändert wurden.

Kantonale Vorprüfung

Nach Erarbeitung einer Entwurfsversion wurde der KGV bei der Abteilung Verkehr im Department Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau zur Kantonalen Vorprüfung eingereicht. Mit Schreiben vom 04. April 2012 erhielt die Gemeinde Fahrwangen die vorläufige Beurteilung. Die Stellungnahme bezieht sich schwergewichtig auf die Grundausrichtung des KGV zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie auf die in den Genehmigungsinhalten beschriebenen Elemente und deren Herleitung. Sämtliche für die kantonale Genehmigung verbindlichen Vorgaben sowie Verbesserungsvorschläge wurden in der vorliegenden Mitwirkungsversion berücksichtigt.

Öffentliche  
Mitwirkung

Gemäss §3 BauG gibt der Gemeinderat den KGV nach der vorläufigen Beurteilung des Kantons in die öffentliche Mitwirkung. Vom 19.08. bis 20.09.2013 befand sich die Mitwirkungsversion des KGV in der Gemeindeverwaltung in der öffentlichen Auflage. In diesem Zeitraum konnten auch die Nachbargemeinden, welchen jeweils eine Version des KGV auf dem Postweg zugestellt wurde, Änderungsgesuche einbringen. Im Fristzeitraum bis 20.09.2013 wurden durch die Bewohner Fahrwagens folgende Gesuche zur Überarbeitung des KGV schriftlich resp. mündlich im Nachgang zur Informationsveranstaltung eingegeben:

Tabelle 1: Mitwirkungseingaben der Bevölkerung

Eingabe	Verfasser	Berücksichtigung
Verspätungsprobleme Busverkehr und Anschlussbrüche in Wohnen	Eingabe bei Informationsveranstaltung	In Kapitel 3.4.4 aufgenommen
T30-Zonen in Quartierstrassen	Eingabe bei Informationsveranstaltung	In Massnahmenblatt A2 zur Prüfung aufgenommen.
Sofortmassnahme T30-Zone Alte Aescherstrasse	Unterschriftenkampagne	In Massnahmenblatt A2 zur Prüfung aufgenommen und notwendige Schritte dargestellt.
Veloweg Richtung Aesch	Eingabe bei Informationsveranstaltung	In Massnahmenblatt C2 Absicht und mögliche Schritte aufgezeigt.
Fussgängerstreifen Hintergasse (Höhe MIGROS) in Richtung Ortszentrum verlegen	Eingabe bei Informationsveranstaltung	In Massnahmenblatt A5 gefühlte Sicherheitsdefizite und mögliche Schritte aufgezeigt.
Streichung Fussgänger- verbindung „Anbindung Breiti“	Fretz Men AG KAGRA AG	Nicht berücksichtigt. Es handelt sich nur um eine grundsätzliche Absichtsbe-kundung der Gemeinde, eine Lösung für eine mögliche Fusswegverbindung zwischen den beiden Strassen zu suchen. Es handelt sich noch nicht um eine genehmigungsfähige, lage-treu abgebildete Fussweg-massnahme.

Streichung Fussgänger- verbindung Rankweg - Hölzlisackerweg	Fam. Käslin C. Frey	Nicht berücksichtigt. Es handelt sich nur um eine grundsätzliche Absichtsbe-kundung der Gemeinde, eine Lösung für eine mög-liche Fusswegverbindung zwischen den beiden Stras-sen zu suchen. Es handelt sich noch nicht um eine genehmigungsfähige, lage-treu abgebildete Fussweg-massnahme.
Nachfragesteuernde Massnahmen Erschlies- sung Zelgli- Bündten- strasse	H. Sigrist	Eingabe nicht berücksich-tigt, da ausser den bereits enthaltenen Massnahmen zum Mobilitätsmanage-ment keine weiteren Mas-snahmen durch die Ge-meinde möglich.
Sicherheitsdefizite Aus- fahrt Fretz Men	M. Cecuta	Notwendigkeit für Sofort-massnahme in Massnah-menblatt A2 aufgenom-men.
Sofortmassnahmen Fussgängerstreifen Bahnhofstrasse	M. Cecuta	Notwendigkeit für Sofort-massnahmen in Massnah-menblatt A5 aufgenom-men.
Sicherung Tobelweg durch Zaun	M. Cecuta	Eingabe aufgrund Gering-fügigkeit nicht berücksich-tigt.

Streichung Fussweg- verbindung Bühlmatt – Ortszentrum	Stadelmann&Stutz AG	Nicht berücksichtigt. Es handelt sich nur um eine grundsätzliche Absichtsbe- kundung der Gemeinde, eine Lösung für eine mög- liche Fusswegverbindung zwischen den beiden Stras- sen zu suchen. Es handelt sich noch nicht um eine genehmigungsfähige, lage- treu abgebildete Fussweg- massnahme.
---	------------------------	---

### 1.3 Vorgehen

Mit vorliegendem Bericht steht der Gemeinde Fahrwangen ein langfristi-  
ges, ganzheitliches und evaluierbares Konzept zur Mobilitätsentwicklung  
unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zur Verfügung. Die bereits vor-  
liegenden Ergebnisse des Verkehrssicherheitskonzepts sind vollständig in  
den Bearbeitungsprozess eingeflossen.

Überblick über den  
Schlussbericht

In Kapitel 2 werden auf der Basis von Leitlinien der Gemeinde Fahrwangen  
sowie Zielen auf übergeordneter Ebene die wichtigen Ziele und Randbe-  
dingungen für die Erarbeitung eines KGV entwickelt.

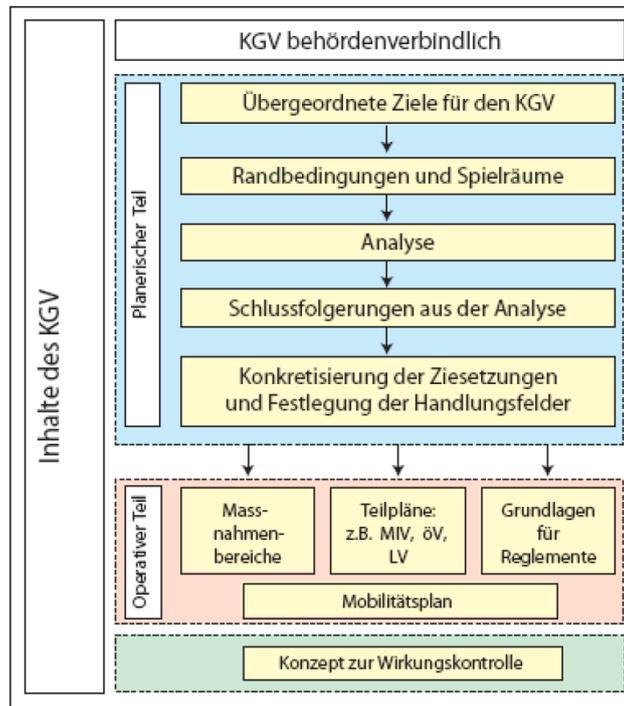
In Kapitel 3 werden die Ergebnisse aus den durchgeführten Analysen und  
Erhebungen sowie die wichtigsten Stärken und Schwächen in Bezug auf  
Siedlung und Mobilität abgeleitet.

Hieraus resultieren die im Kommunalen Gesamtplan Verkehr zu bearbei-  
tenden Themenfelder (vgl. Kapitel 4). Es wird ein querschnittsorientierter  
Mobilitätsplan für die Gemeinde Fahrwangen ausgearbeitet, aus dem die  
einzelnen Massnahmenblätter hervorgehen (Kapitel 5).

Kapitel 6 beschreibt ein einfach anzuwendendes Monitoring- und Control-  
lingkonzept, mit dem ein nahtloser Übergang zur Umsetzung des Kommu-  
nalen Gesamtplans Verkehr gewährleistet werden soll.

Abbildung 1 zeigt das Bearbeitungsprogramm eines Kommunalen Ge-  
samtplan Verkehrs gemäss den Empfehlungen des Kantons Aargau.

Abbildung 1: Inhalt und Ablauf beim Erarbeiten des KGV  
(Quelle: Kanton Aargau 2011)



---

## 2 Zielsetzungen und Randbedingungen

### 2.1 Kantonale Zielsetzungen

Berücksichtigung der Leitlinien  
des Bundes und des Kantons

Auf Bundesebene wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Leitlinien entwickelt, welche den verkehrspolitischen Rahmen in der Schweiz abstecken<sup>1</sup>. Der Kanton Aargau konkretisiert diese Zielsetzungen und setzt sie in Form des Kantonalen Richtplans und der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU um. Diese beiden Dokumente werden im Folgenden in Hinblick auf die Gemeinde Fahrwangen analysiert.

#### 2.1.1 Kantonaler Richtplan (Vernehmlassung)

Die Ziele der aargauischen Raumordnungspolitik wurden im Jahr 1996 im Kantonalen Richtplan zusammengetragen und vom Grossen Rat beschlossen und seither mehrmals fortgeschrieben. Derzeit befindet sich eine vollständige Revision des Richtplans in der Vernehmlassung.

Gemeinde Fahrwangen liegt im  
ländlichen Entwicklungsraum

Gemäss Raumkonzept im Kanton Aargau befindet sich die Gemeinde Fahrwangen im ländlichen Entwicklungsraum und im Kernraum Landschaftsentwicklung (vgl. Abbildung 2). Ersterer umfasst u.a. Landgemeinden ausserhalb der urbanen Räume, welche ihre Entwicklung auf ihr spezifisches Potenzial ausrichten, Funktionen im zugeordneten grösseren Agglomerations- und Wirtschaftsraum wahrnehmen und die Grundversorgung der Bevölkerung sicherstellen. Im Kernraum Landschaftsentwicklung stehen eine multifunktionale Land- und Forstwirtschaft für die nachhaltige Produktion von gesunden Nahrungsmitteln und naturnah produzierten Rohstoffen, die Förderung und Erhaltung der biologischen Vielfalt und die Pflege der Landschaft sowie Erholungsfunktionen im Vordergrund.

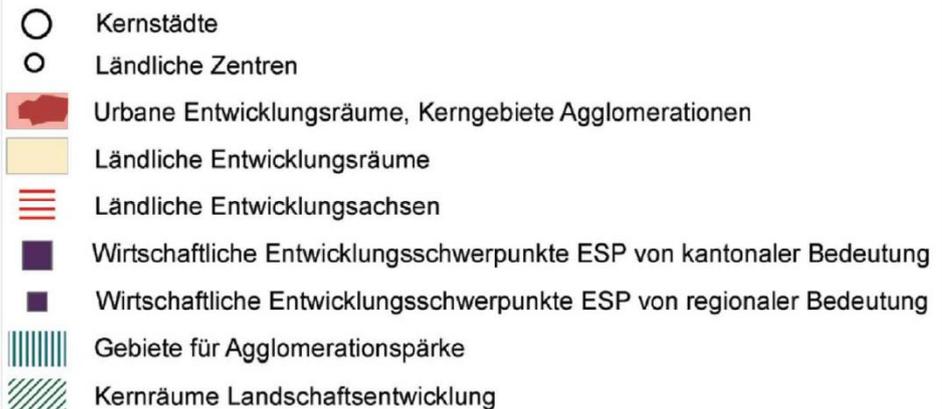
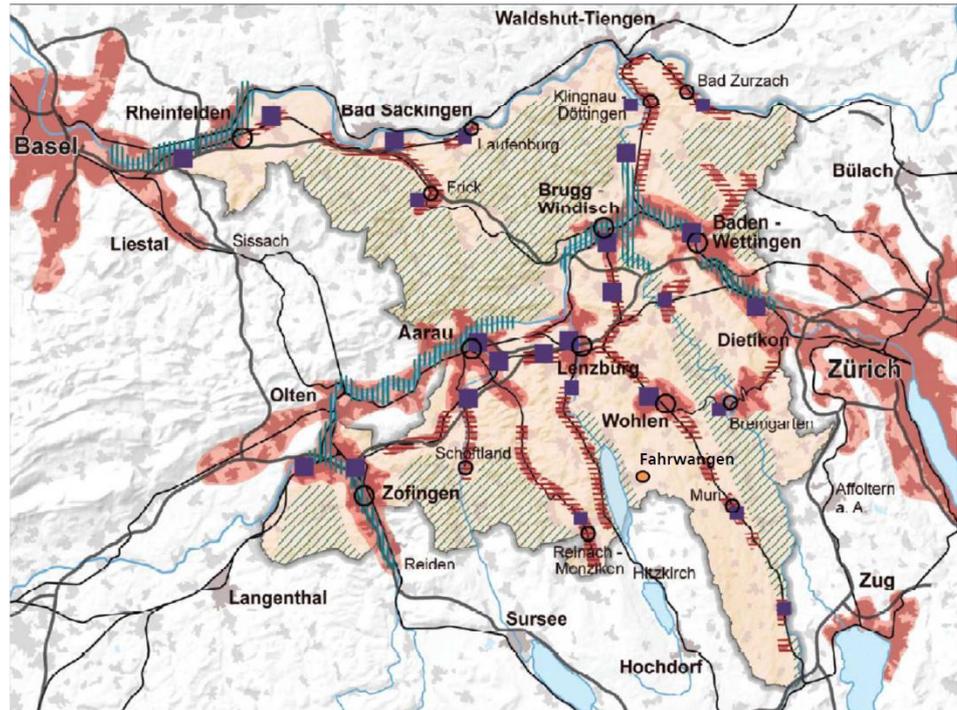
Landwirtschaftsgebiete und  
Waldflächen umgrenzen das  
Siedlungsgebiet

Gemäss dem Gesamtplan des Kantonalen Richtplans ist das Siedlungsgebiet Fahrwagens auf die bereits bebauten Bereiche begrenzt und wird im Wesentlichen durch Landwirtschaftsgebiete und Waldflächen umschlossen. Im Norden des bebauten Gebiets ist ein Siedlungstrenngebiet zur Bewahrung der bestehenden Freiflächen zwischen Fahrwangen und Sarmenstorf ausgewiesen. Ein Grossteil des Siedlungsgebiets ist als Wohngebiet festgelegt. Arbeitsgebiete befinden sich im Norden der Gemeinde (Breitweg), zwischen der ehemaligen Bahnlinie und der Mühlackerstrasse sowie im Bereich des Mooswegs.

---

<sup>1</sup> Zu nennen sind in diesem Zusammenhang beispielsweise die Strategie nachhaltige Entwicklung: Leitlinien und Aktionsplan 2008 – 2010, der Sachplan Verkehr 2008

Abbildung 2: Raumkonzept  
Aargau (Raumkonzept Aargau  
2010, S. 4):



Als Aufgabenträger für Kantonsstrassen legt der Kanton Aargau im Richtplan die Planungsgrundsätze für Kantonsstrassen fest. Folgende Strassen sind im Gemeindegebiet Fahrwangen als Kantonsstrassen festgesetzt:

- K252: Aescherstrasse / Sarmenstorferstrasse
- K369: Hintergasse
- K370: Bahnhofstrasse
- K371: Schongauerstrasse

Gemäss Richtplanentwurf wird der Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende, für Fahrwangen relevante Ziele ausgerichtet:

- Erhalt der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen
- Aufwertung und Gestaltung der Ortsdurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip
- Entlastung der historischen Ortskerne

- Werterhalt und Betriebssicherheit
- Abstimmen MIV/ÖV und des LV und Förderung der Kombination der verschiedenen Verkehrsträger
- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Gegenwärtig sind abgesehen von Erhaltungs- und Sanierungsarbeiten auf dem oben beschriebenen Kantonsstrassennetz im Gemeindegebiet Fahrwangen keine grösseren Investitionen in Planung.

Öffentlicher Verkehr Gemäss kantonalem Richtplan sind für das Busnetz des Kantons unterschiedliche Funktionsstufen festgesetzt:

- Buslinien mit regionaler Erschliessungsfunktion
- Buslinien in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen
- Buslinien mit überregionaler Verbindungsfunktion

Bei den beiden Buslinien Fahrwagens handelt es sich um Linien mit regionaler Erschliessungsfunktion. Dabei soll mindestens ein Basisangebot (Angebotsstufe S, mind. Stundentakt) angeboten werden (vgl. Abbildung 3).

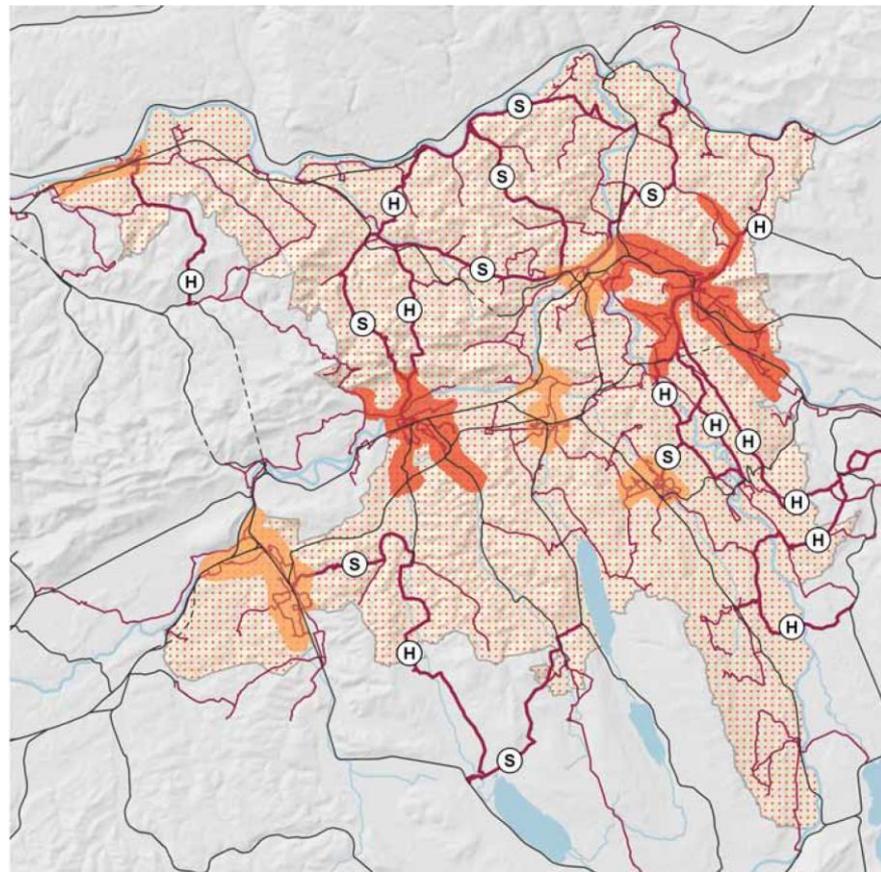
Kantonale Radrouten Folgende kantonale Radrouten sind auf Gemeindegebiet von Fahrwangen ausgewiesen:

- R671 (Villmergen – Sarmenstorf – Fahrwangen – Meisterschwanden): Die Radroute führt ausserorts auf bestehendem Flurweg, innerorts über den Stickiweg, Sarmenstorferstrasse, Bahnhofstrasse (K370) über den Kirchrain nach Meisterschwanden.
- R551 (Seeon – Egliswil, Seengen – Meisterschwanden – Aesch (LU): Auf den Radweg wird verzichtet, da eine Weiterführung im Kanton Luzern nicht vorgesehen ist.

Kantonale Wanderwege Kantonale Wanderwege verlaufen

- von Meisterschwanden über den Kirchrain und die Bahnhofstrasse (K370) zum Bärenplatz und über Hintergasse (K369), Schongauerstrasse (K371) und die Alte Bettwilerstrasse nach Bettwil
- vom ehemaligen Bahnhof entlang des früheren Gleistrasses zur Egenstrasse und über die Flurenstrasse und die Breite Richtung Seengen.

Abbildung 3: Richtplan-Teilkarte  
Busverkehr



Ausgangslage	Richtplanaussage
	 Busverkehr mit regionaler Erschliessungsfunktion mindestens Basisangebot je nach örtlicher Situation Stunden- (S), ½-Stunden- (H) oder ¼-Stunden-Takt (V)
	 Busverkehr in aargauischen Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen mit mindestens 15-Minuten-Takt als Regelfall (V)  mindestens 30-Minuten-Takt als Regelfall (H)
	 Busverkehr mit überregionaler Verbindungsfunktion
	 Stundenakt als Regelfall
	 ½-Stunden-Takt als Regelfall
	 ¼-Stunden-Takt als Regelfall
	 Buslinien
	 Schienennetz

### 2.1.2 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAarau

Leitlinien „Kooperation“, „Vernetzung“ sowie „Steuerung und Lenkung“

Die Gesamtverkehrsstrategie formuliert auf strategischer Ebene die zukünftigen Entwicklungsrichtungen für die Mobilität im Kanton Aargau. Vor dem Hintergrund der Leitlinien „Koordination“, „Vernetzung“ sowie „Steuerung und Lenkung“ werden folgende, für Gemeinden der Grösse Fahrwagens im Rahmen eines KGV relevante Strategien für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrssystems hergeleitet.

- Die hohe Standortqualität im Aargau wird durch gute Erreichbarkeit der Siedlungsgebiete und der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte sichergestellt. Die Standorteignung für Anlagen mit intensivem Verkehrsaufkommen muss erfüllt sein.

- Die Verkehrsplanung orientiert sich an den Zielen der Siedlungs- und Raumentwicklung. Die verkehrsrelevante Siedlungsentwicklung wird primär auf Gebiete ausgerichtet, die gut mit dem öffentlichen Verkehr und mit ausreichender Strassenkapazität erschlossen sind oder werden können.
- Der Strassenraum an Kantonsstrassen wird aufgewertet mit dem Ziel, die Siedlungen trotz Verkehrsbelastung als attraktive Orte bei optimaler Funktionalität für alle Benutzenden erlebbar zu machen. Dazu dienen Betriebs- und Gestaltungskonzepte.
- Der öffentliche Verkehr wird attraktiv und konkurrenzfähig ausgestaltet. Das Angebot wird nachfrageorientiert und nach wirtschaftlichen Aspekten weiterentwickelt und konsolidiert [...].
- Der Langsamverkehr wird kantonsweit weiterentwickelt. Die Vorteile des Langsamverkehrs auf kurzen Distanzen und in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln werden genutzt.
- Die einzelnen Verkehrsträger werden zur optimalen Nutzung ihrer Vorteile kantonsweit vernetzt [...].
- Der Kanton Aargau erhöht die integrale Sicherheit des Strassenraums. Die Sicherheit für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs wird insbesondere an Haltestellen und im Fahrgastraum verbessert.
- Durch Vernetzen und Informieren der an der Mobilität Beteiligten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gemeinsam mit Gemeinden, Firmen und Mobilitätspartnern gefördert.
- Zur nachhaltigen Verkehrsbeeinflussung [...] werden organisatorische, finanzielle und technische Massnahmen umgesetzt [...]. Für die Parkplatzbewirtschaftung werden den Gemeinden die nötigen Instrumente zur Verfügung gestellt. Die Parkplatzbetreibenden, allenfalls die Standortgemeinden können allfällige Abgeltungen für das Parkieren festlegen

## 2.2 Zielsetzungen der Gemeinde Fahrwangen

Leitbild Fahrwangen: Der Weg ist  
das Ziel

Im Rahmen der Gesamtrevision der Flächennutzungsplanung hat der Gemeinderat aus dem beschlossenen Leitbild „Der Weg ist das Ziel“ folgende Zielvorstellungen im Bereich Siedlung und Verkehr verabschiedet:

- Die Wohn- und Landschaftsqualität bilden die zentralen Erfolgsfaktoren der Gemeinde Fahrwangen. Diese Qualitäten gilt es zu erhalten und weiter zu entwickeln. Der Erhaltung und Schaffung von bevorzugten, attraktiven Wohnlagen ist dabei Beachtung zu schenken.

- 
- Fahrwangen übt eine regionale Zentrumsfunktion innerhalb der Region aus, die weiterhin klar erkennbar bleiben und gefördert werden soll [...].
  - Durch eine moderne BNO und eine zweckmässige Zonierung / Zonengefüge ist die Dorfentwicklung von Fahrwangen zu fördern.
  - Es sollen Wohnmöglichkeiten für alle Altersklassen geschaffen werden. Die heutige Einwohnerzahl soll sich in den nächsten 10 bis 15 Jahren auf ein maximales Niveau von ca. 2'500 entwickeln.
  - Für eine in dieser Hinsicht kontinuierliche und gesunde bauliche Entwicklung soll einerseits das vorhandene Potenzial in Form von überbautem, eingezonten Bauland genutzt und andererseits neues Bauland bereitgestellt werden.
  - Das Gewerbe soll durch attraktive Rahmenbedingungen gefördert werden. Die Erhaltung von Arbeitsplätzen und Neuansiedlung von Klein- und Mittelunternehmungen (KMU) stehen dabei im Vordergrund. Dafür sind entsprechende Baulandflächen mittels Prüfung von Umzonungen und Einzonungen bereitzustellen.
  - Erhaltung, Stärkung und Förderung eines attraktiven und klar erkennbaren Dorfzentrums um den Knotenpunkt der einfallenden Kantonsstrassen (Bärenplatz) mittels entsprechender massvoller Erneuerungs- und Entwicklungsmöglichkeiten stehen im Vordergrund.
  - Das Ortsbild bzw. der Charakter der alten Dorfkerne entlang der Ausserdorfstrasse, Hintergasse (K369), Vordergasse, Schongauerstrasse (K371) und Alten Aescherstrasse sind zu erhalten und aufzuwerten. In der BNO sind einheitliche Bestimmungen zur Siedlungsstruktur festzulegen.
  - Der Grundsatz der landschaftlich und siedlungsplanerischen optimierten, haushälterischen Bodennutzung ist im Baugebiet zu überprüfen: Ziel ist eine massvolle bauliche Dichte unter Wahrung angemessener Grün- und Freiräume und Förderung der Siedlungsdurchgrünung.
  - Die Nutzungsplanung ist auf die Verkehrsbelastung entlang der Hauptachsen abzustimmen und allfällige Massnahmen festzulegen.
  - Die Ortseingänge, Hauptachsen und der Verkehrsknotenpunkt Bärenplatz sind mit verkehrsplanerischen und gestalterischen Massnahmen aufzuwerten, so dass eine gute Aufenthaltsqualität entsteht und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.
  - Um eine bessere Busverbindung zum Freiamt und nach dem Kanton Luzern zu erhalten, ist die Gemeinde bestrebt, zusammen mit den Nachbargemeinden die Initiative zu ergreifen, um die notwendigen Schritte voran zu treiben.

- Der noch verträgliche Durchgangsverkehr bleibt auf die Hauptachsen konzentriert. Mit einem Gesamtverkehrskonzept ist der Individualverkehr wirkungsvoll zu kanalisieren.
- Für den optimierten Langsamverkehr werden attraktive und durchgehende Fuss- und Radwegverbindungen sichergestellt. Das bestehende Netz ist zu erhalten, Verbesserungen der Anbindung einzelner Quartiere zum Dorfkern, zu Schulen sowie zu den wichtigen Naherholungsräumen stehen im Vordergrund. Die Schliessung von Lücken wird angestrebt.

## 3 Analyse

### 3.1 Grundlegendokumente und ergänzende Erhebungen

Grundlagen für Situationsanalyse

Als Basis für die Situationsanalyse dienten folgende Grundlagen:

- Projektmappe Gesamtrevision Flächennutzungsplanung, Stand abschliessende kantonale Vorprüfung, März 2011, bestehend aus
  - Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV
  - Mitwirkungsbericht
  - Bauzonen- und Kulturlandplan
  - Änderungsplan
  - Bau- und Nutzungsordnung (BNO)
  - Erschliessungsprogramm
  - Leitbild Gemeinderat
  - Flächenstatistik
  - Verkehrsrichtplan
  - Bericht zum Verkehrsrichtplan
  - Christbaumkulturen
- Strassenklassifizierung der Gemeinde Fahrwangen
- Stellungnahme der Sektion Verkehrsplanung des Kanton Aargau zum Entwurf des Verkehrsrichtplans vom 09.09.2011
- Regionales Entwicklungskonzept Seetal REK (Oktober 2006)
- Definitive Linienführung der kantonalen Radrouten Region Seetal (Schlussbericht vom Oktober 2003)
- Liste der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle vom 01.01.2005 bis 30.11.2009
- Detailauswertung des Unfallgeschehens zwischen 2007 und 2011 gemäss VUGIS, ASTRA
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr vom 28.08.2012
- Statistische Auswertung der Buslinien 50.340 der BDWM und 50.390 des Regionalbus Lenzburg
- Analyse der Verkehrsbeziehungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr 1990 – 2000 gemäss des räumlichem Informationssystem zu Pendlern und Verkehrsmitteln, Bundesamt für Statistik (BfS)

Ergänzend zur Auswertung der oben beschriebenen Daten und Unterlagen wurden im Rahmen der Erarbeitung des KGV folgende Erhebungen durchgeführt:

- |  |   |
|--|---|
| Verkehrszählung in Wohnquartieren                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Am 30.03.2010 wurde im Zuge des Verkehrssicherheitskonzepts Fahrwangen an den Standorten Hallwilerstrasse, Eggenstrasse, Zelglistrasse und Eintrachtweg in der Abendspitze (17:00 – 18:00 Uhr) eine Nummernschilderhebung zur Ermittlung des durchfahrenden Verkehrs durchgeführt. Mit der Erhebung sollte eventuell vorhandener Ausweichverkehr um den zentralen Knoten Bärenplatz quantifiziert werden.</li> </ul>       |
| Videogestützte Verkehrsraumbeobachtung am Bärenplatz | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit einer videogestützten Verkehrsraumbeobachtung im Bereich des Bärenplatzes wurden die dortigen Verkehrsströme erfasst, die Interaktion zwischen den einzelnen Verkehrsträgern beobachtet und Sicherheitsrisiken aufgedeckt. Hierzu wurden am Dienstag, 26.10. und Donnerstag, 28.10.2010 jeweils zwischen 7:00 und 19:00 mit vier Kameras Videoaufnahmen von allen Knotenbereichen erstellt und ausgewertet.</li> </ul> |
| Ortsbegehungen                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• In mehreren Ortsbegehungen wurde die Siedlungsstruktur (Gebäudenutzungen, Dichte, Leerstände), die Verkehrsinfrastruktur (Fusswege, Radwege, Strassen, Kombinierte Mobilität) sowie ortsbildprägende Objekte erfasst und qualitativ beurteilt.</li> </ul>  |

Basierend auf den oben aufgeführten Unterlagen und Auswertungen sowie den Workshops mit der Begleitgruppe wurden die Ergebnisse in je einer Analyse- und Defizitkarte „Siedlung“ und „Verkehr“ zusammengeführt (vgl. Anhang A1).

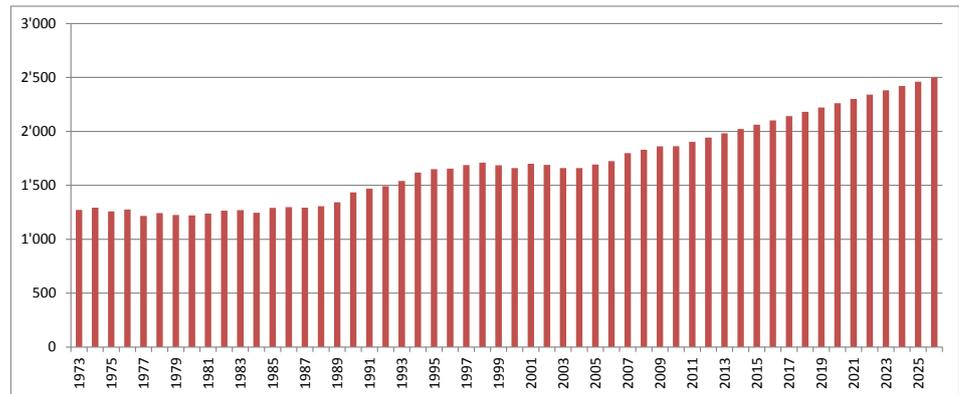
## 3.2 Bevölkerung und Arbeitsplätze

Bevölkerungswachstum der vergangenen Jahre wird sich in Zukunft fortsetzen

Im Jahr 2010 (Stand: 31.12.2010) betrug die Wohnbevölkerung in der Gemeinde Fahrwangen 1'862 Einwohner. Seit Anfang der 70er Jahre hat die Einwohnerzahl recht kontinuierlich mit Schwerpunkten zwischen 1990 und 1995 sowie seit 2005 zugenommen, insgesamt um ca. 50 Prozent. Gemäss Raumplanungsgesetz werden die vergangenen 15 Jahre als Betrachtungszeitraum gewählt. In diesen entsprach das Wachstum Fahrwagens in etwa dem kantonalen Durchschnitt von 15 Prozent.

Mit der aktuellen Revision der Flächennutzungsplanung werden gemäss Zielsetzung der Gemeinde Fahrwangen Kapazitäten für insgesamt 2'500 Einwohner bereitgestellt. Diese Einwohnerzahl soll bis 2026 erreicht werden. Der Kanton Aargau prognostiziert demgegenüber 2'190 Einwohner und orientiert sich dabei an regionalen Betrachtungen gestützt auf das Raumkonzept des kantonalen Richtplans.

Abbildung 4:  
Bevölkerungsentwicklung  
Fahrwagens (Quelle: Statistik  
Aargau 2010)



Das Bevölkerungswachstum Fahrwagens geht über den gesamten Betrachtungszeitraum zu etwa 80 Prozent auf einen stark positiven Wanderungssaldo zurück. Seit 2004 ist das natürliche Bevölkerungswachstum negativ, was durch Zuzüge überkompensiert wird. In Bezug auf die Altersstruktur wird der Rückgang der unter 19jährigen um ca. 10 Prozent durch einen um ca. 8 Prozent erhöhten Anteil an Erwerbsfähigen (19-65 Jahre) und um 2 Prozent erhöhten Anteil an über 65jährigen kompensiert (Statistik Aargau 2010).

Dominanz des sekundären  
Sektors bei den Arbeitsplätzen

Gemäss Betriebszählung 2008 sind in Fahrwangen insgesamt 696 Arbeitsplätze angesiedelt. Hiervon entfallen ca. 4 Prozent auf den primären Sektor, über 50 Prozent auf den sekundären und über 40 Prozent auf den tertiären Sektor. Seit 1989 wuchs die Anzahl der in Fahrwangen Voll- und Teilzeitbeschäftigten um ca. 20 Prozent und kann damit nicht die hohen Wachstumsraten der Wohnbevölkerung erreichen. Gemäss den Zielsetzungen der Gemeinde sollen bis 2026 in Fahrwangen 760 Personen beschäftigt sein. Während sich in der Vergangenheit das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern nur geringfügig verändert hat (0,4 im Jahr 1989, 0,38 im Jahr 2008), ist für die Zukunft eine Tendenz zur Entwicklung als Wohnstandort erkennbar (0,3 Beschäftigte / Einwohner im Jahr 2026).

### 3.3 Siedlungsstruktur

Bärenplatz als historischer  
Ortskern mit neuem  
Erscheinungsbild

Der ursprüngliche historische Ortskern von Fahrwangen befindet sich am Bärenplatz, von dem ausgehend sich der Siedlungsraum entlang der wichtigsten Strassenzüge entwickelte. Um 1840 begrenzte sich die Bebauung auf die heutige Alte Aescherstrasse, den Bereich um die Ausserdorfstrasse, entlang der Vordergasse, der Hintergasse (K369) und in deutlich geringerer Masse entlang der Sarmenstorfer- (K252) und der Bahnhofstrasse (K370) (vgl. Michaeliskarte von 1840 in Abbildung 5). Mit dem Bau der Aescherstrasse (K252) und der Erschliessung der Eisenbahn um die Jahrhundertwende wurden zunächst die Baugebiete entlang der Hauptachsen verdichtet. Später fanden die Neuerschliessungen vor allem in dezentralen Bereichen statt, bis 1950 entlang der Zelglistrasse und dem Eintrachtweg,

ab 1960 in Bühlmatten, ab 1970 am Römerweg, am Hölzlisackerweg und am Spitzackerweg und ab 1980 vor allem in der Eggensiedlung und im Gewerbegebiet Breite. Aufgrund dieser Erschliessungsgeschichte ist Fahrwangen heute kaum als kompaktes Dorf wahrzunehmen. Jedoch sind gerade aus diesem Grund zentrale Siedlungsräume von zahlreichen attraktiven Grünflächen durchzogen, welche ein besonderes Qualitätskriterium von Fahrwangen darstellen.

Abbildung 5: Fahrwangen im Jahr 1840 (Quelle: Geoportal Aargau agis 2011)



Anhand der Nutzungs- und Vollgeschosskartierung (vgl. Anhang A1) lässt sich Fahrwangen in folgende Ortsteile gliedern (vgl. Abbildung 6):

Siedlungsstrukturelle Gliederung  
Fahrwangens

- (1) Neues Dorfzentrum: Neu überbaute und stark verdichtete Gebäudestruktur mit Handels-, Gewerbe-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung mit bis zu vier Vollgeschossen.
- (2) Historische Dorfzone: Historisch dichte Bebauung mit in der Regel zwei Vollgeschossen, vorrangige Nutzungen bilden Wohnen, aber auch Dienstleistungen und Handel sowie kleines Gewerbe. Innerhalb der historischen Dorfzone ist zum Teil Gebäude- und Wohnungsleerstand absehbar bzw. bereits Realität.
- (3) Mischgebiet Fabrikgasse: Gewerbenutzung sowie nachverdichtete Gebäudestruktur mit Handel, Dienstleistung und Wohnnutzung mit bis zu fünf Vollgeschossen.
- (4) Gewerbegebiet Mühlacker: Industriebetrieb sowie Fabrikverkauf.
- (5) Mischbebauung Bahnhofsstrasse: Lockere, uneinheitliche Bebauung mit Einzelhandel und Wohnnutzung.
- (6) Wohnsiedlung Eggen: Nahezu reines Wohngebiet bestehend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern mit hauptsächlich zwei, am südlichen Rand auch drei Vollgeschossen.
- (7) Mischbebauung Sarmenstorferstrasse (K252): Uneinheitliche Bebauung mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Landwirtschaft, Handel, Gastronomie, Gewerbe), teilweise ist der Leerstand von Gebäuden und Wohnungen absehbar oder bereits Realität.

- (8) Wohnzone Spitzacker: Nahezu reine Wohnzone bestehend aus Einfamilienhäusern und Reihenhäusern mit bis zu zwei Vollgeschossen.
- (9) Gewerbegebiet Breite: Industriebetriebe und diverse Gewerbebetriebe mit grossen Lagerflächen, vereinzelt zwischengeschalteter Wohnnutzung.
- (10) Wohnsiedlungen Zelgli: Nahezu reines Wohngebiet bestehend aus Ein- und Mehrfamilienhäusern mit hauptsächlich zwei, entlang der Hintergasse (K369) auch bis zu vier Vollgeschossen.
- (11) Wohnsiedlung Oberdorf: Nahezu reines Wohngebiet mit zum Grossteil älterer Bausubstanz, zum Teil umgenutzte Landwirtschaftsgebäude. Neue Bausubstanz von drei Vollgeschossen findet sich am Lochrain.
- (12) Öffentliche Anlagen Aescherstrasse (K252): Diverse öffentliche Nutzungen, z.B. Sportanlagen, Werkhof, Schule, vereinzelt zwischengeschaltete Wohn- und Landwirtschaft.
- (13) Wohnsiedlung Alte Aescherstrasse: Nahezu reine Wohnsiedlung bestehend aus Einfamilienhäusern mit unterschiedlich alter Bausubstanz und bis zu 2 Vollgeschossen, teilweise umgenutzte landwirtschaftliche Gebäude, vereinzelt noch aktive landwirtschaftliche Nutzung.
- (14) Wohn- und Gewerbezone Bruggmatten: Einfamilienhausssiedlung bestehend zum Grossteil aus Neubauten mit bis zu zwei Vollgeschossen, daneben industrielle Fertigungsbetriebe.

Abbildung 6: Gliederung Fahrwagens in ähnlich strukturierte Ortsteile (Grundkarte: Geoportaal Aargau agis 2011)

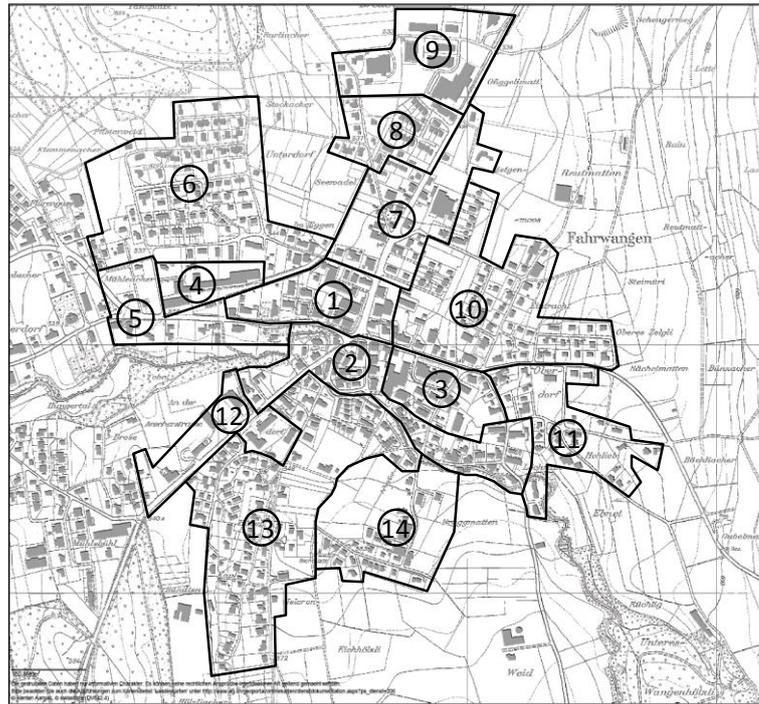
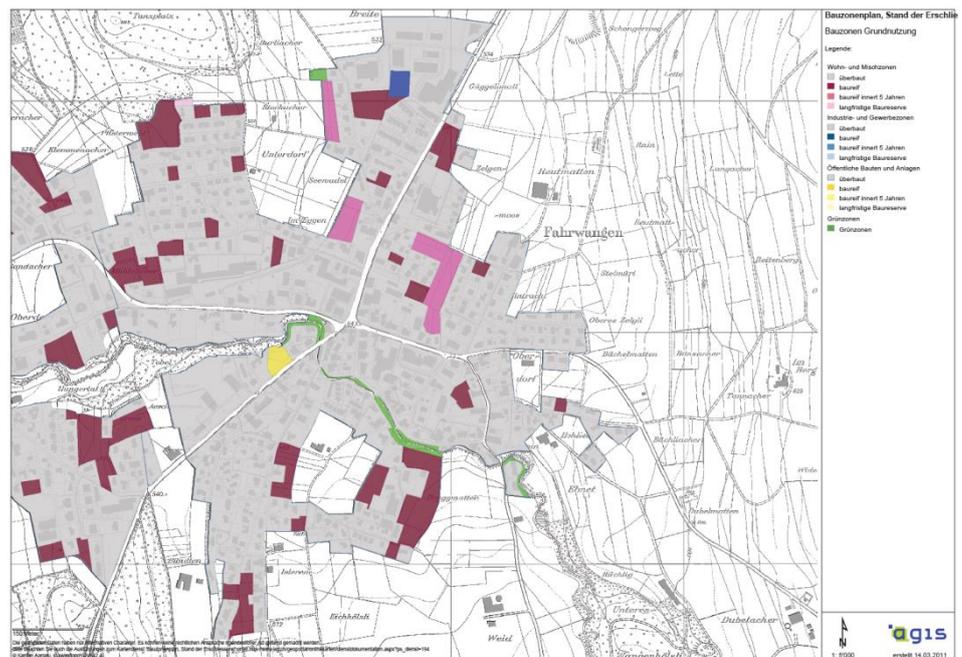


Abbildung 7 gibt einen Überblick über die überbauten und nicht überbauten Bauzonen gemäss rechtskräftigem Nutzungsplan. Ein Grossteil der nicht überbauten Flächen (ca. 15 Prozent der Bauzonen) sind bereits bau-reif oder können innert fünf Jahren erschlossen werden.

Abbildung 7: Bauzonen: Stand der Erschliessung (Quelle: Geoportaal Aargau agis 2011)



Im Rahmen der aktuellen Nutzungsplanrevision werden zusätzliche Bauzonen in folgenden Ortsteilen erschlossen:

Neueinzonungen im Oberdorf  
und am Richtplatzweg

- Wohnsiedlung Oberdorf: Mit den Einzonungen im Bereich Oberes Zelgli / Ebnetweg sowie Bettwilerstrasse / Ebnetweg wird der hohen Nachfrage nach bevorzugtem Wohnen an guter Aussichtslage begegnet und gleichzeitig eine nachvollziehbare Arrondierung des Siedlungsraums am östlichen Ortsrand Fahrwangens erreicht. Diese Vorteile gehen jedoch mit dem Nachteil der peripheren Ortsrandlage einher, welche mit entsprechend langen Distanzen zu den Versorgungseinrichtungen und zu den Anschlusspunkten des öffentlichen Verkehrs von über 500 Metern verbunden sind. Aus Sicht der Grundversorgung handelt es sich dabei zwar um zumutbare, jedoch im Sinne eines attraktiven ÖV, Fuss- und Veloverkehrs nicht um förderliche Distanzen.
- Wohnsiedlung Richtplatzweg: Mit der Neueinzonung am Richtplatzweg wird eine Landwirtschaftsinsel nahe der historischen Ortszone Fahrwangens entwickelt. Damit gehen eine raumplanerisch schlüssige Erweiterung der dörflichen Struktur sowie eine gute fussläufige Erschliessbarkeit im Abstand von 200 bis 400 Metern vom zentralen Bärenplatz einher.

Ausweisung mittelgrosser  
Verkaufsnutzungen

Darüber hinaus werden im Zonenplan drei Bereiche für mittelgrosse Verkaufsnutzungen festgelegt. Damit festigt die Gemeinde Fahrwangen ihre Rolle als zukunftsfähiger nahraumorientierter Einkaufsstandort sowohl gegenüber ihren Bewohnern als auch gegenüber den umliegenden Gemeinden.

- Kernzone Bärenplatz (bestehender Coop): Erweiterung der bestehenden Nettoladenfläche (NLF) von ca. 650 m<sup>2</sup> auf max. 3000 m<sup>2</sup> aufgrund des hohen Flächenpotenzials der bestehenden Überbauung.
- Wohn- und Gewerbezone Hintergasse (K369) (bestehender MIGROS): Erweiterung der bestehenden Nettoladenfläche von ca. 1000 m<sup>2</sup> auf max. 2000 m<sup>2</sup> aufgrund des Flächenpotenzials in den bislang nicht vollständig genutzten Aussenflächen und Obergeschossen.
- Kernzone Bahnhofsstrasse (ehemaliger Bahnhof): Gegenwärtig sind mehrere Projektvarianten in Erarbeitung. Möglichkeiten zukünftiger mittelgrosser Verkaufsnutzungen werden überprüft.

Die dargestellten Änderungen des Siedlungsraums wirken sich auf die verkehrliche Erschliessung aus und haben einen Einfluss auf die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel MIV, ÖV oder LV. Diese Aspekte werden in den verkehrlichen Analysen erarbeitet (Kap. 3.4) und hieraus Massnahmen für die zukünftige Mobilität Fahrwangens abgeleitet (Kap. 4).

Neben den umliegenden Landwirtschafts- und Waldflächen verfügt Fahrwangen über folgende naturnahe Erholungsflächen innerhalb des Siedlungsraums:

- Bachtobel westlich der Aescher- und südlich der Bahnhofstrasse (K370): Bedeutende siedlungsnahe Grünachse, welche über das Tobelwegli zugänglich ist.
- Bachtobel östlich der Schongauerstrasse (K371): Siedlungsnaher Erholungsraum, erschlossen durch einen Wanderweg, der an der Schongauerstrasse (K371) beginnt.

- Ehemalige Bahnlinie: Attraktive, von Landwirtschafts- und Grünflächen umrahmte Fussgänger- und Veloachse.

Die für das Ortsbild Fahrwangens charakteristischen Streuobstwiesen bilden einen wertvollen Kontrast zu den bebauten Flächen und erhöhen die Aufenthaltsqualität massgeblich. Folgende Streuobstwiesen sollten daher unbedingt erhalten werden:

- Parzellen 720, 725, 727 und 1435 zwischen ehemaliger Bahnlinie und dem Flurenweg
- Parzelle 1474 östlich der ehemaligen Bahnlinie
- Parzelle 1262 nördlich der Zelglistrasse
- Parzelle 1746 westlich des Hölzlisackerweg
- Westl. Teil der Parzelle 886 im Bereich des neu eingezonten Siedlungsgebiets Richtplatzweg

Für eine Gemeinde sind ortsbildprägende Objekte von besonderer Bedeutung, da diese die Identifikation der Bewohner mit ihrem Ort erhöhen, die Aufenthaltsqualität steigern und damit das Zufussgehen und Verweilen im Dorf attraktiv gestalten. Im Zuge der Gebäudekartierung wurden folgende positiv ortsbildprägenden Objekte identifiziert:

- Gebäude Parzelle 1310 (Aescherstrasse)
- Gemeindehaus Parzelle 915 (Aescherstrasse)
- Hauptgebäude Schulhaus Parzelle 899 (Aescherstrasse)
- Bauernhaus Parzelle 1789 (Hölzlisackerweg)
- Bauernhaus Parzelle 1864 (Schongauerstrasse)
- Siedlungsreihe Ostseite Moosweg, Blick von der Zelglistrasse.

Darüber hinaus laden folgende Flächen mit guter Aufenthaltsqualität zum Verweilen ein:

- Halböffentliche Räume der neuen Überbauung auf den Parzellen 742, 1444, 1934, 1935 und 1938 (Bahnhofstrasse)
- Neu gestaltete Flächen vor der Überbauung Post / Coop (Parzelle 749)
- Grünfläche am Bärenplatz Parzelle 939

Die Zahl der ortsbildprägenden Objekte und Flächen mit guter Aufenthaltsqualität ist in Fahrwangens somit äusserst gering. Im Vergleich zu anderen Gemeinden fehlt eine zentral gelegene Kirche mit einem attraktiv gestalteten Dorfplatz, ein grosses Gasthaus, oder ein historischer Ortskern mit saniertem öffentlichen Raum und lückenloser historischer Bausubstanz. Demgegenüber sind im Analyseplan Siedlung (vgl. Anhang A1) zahlreiche Flächen mit auffallend geringer Aufenthaltsqualität dokumentiert.

Zusammenfassend können aus der Analyse der Siedlungsstruktur Fahrwangens folgende Aspekte festgehalten werden:

- In einigen zentral gelegenen Quartieren ist bereits eine hohe Siedlungsdichte erreicht. In den neu überbauten Zonen wurde dabei zum Grossteil eine ansprechende Architektur verwirklicht.
- Die Gemeinde verfügt für ein Dorf dieser Grössenordnung über ein sehr gutes Angebot an Handel, Dienstleistung und Gastronomie. Der Grundbedarf der Bewohner Fahrwagens kann zur Gänze im Ort gedeckt werden.
- Fahrwangen verfügt im Siedlungsraum über wenig ortsbildprägende Objekte. Wichtiges Charakteristikum bilden die Streuobstwiesen in den Siedlungszwischenräumen.

## 3.4 Verkehrssystem

### 3.4.1 Gesamtverkehr

Wachstum des MIV im  
Pendlerverkehr

Die Pendlerstatistik im Rahmen der letzten Volkszählung (Bundesamt für Statistik 2003) gibt Aufschluss über die Verflechtungen Fahrwagens im überörtlichen Berufsverkehr und in der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Tabelle 2: gibt einen Überblick über die Wegpendler und zeigt, dass der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs im Berufsverkehr vor allem auf Kosten des öffentlichen Verkehrs zugenommen hat. Gesamtkantonale waren diese Trends der Verkehrsverlagerung auch beobachtbar, jedoch in deutlich geringerem Ausmass.

Tabelle 2: Pendlerstatistik  
(Wegpendler) (Quelle:  
Bundesamt für Statistik 2003)

	1990	2000	Differenz
Wegpendler	630	752	+122
Langsamverkehr	17.9% (29%)	15.7% (28%)	- 2.2% (-1%)
Motorisierter Individualverkehr	66.2% (47%)	73.5% (50%)	+7.3% (+3%)
Öffentlicher Verkehr	15.9% (24%)	10.8% (22%)	- 5.1% (-2%)

Für die Zupendler nach Fahrwangen zeigt sich ein noch verschärftes Bild, wobei der Anteil des Langsamverkehrs aufgrund des kleinräumigeren Einzugsbereichs deutlich erhöht ist.

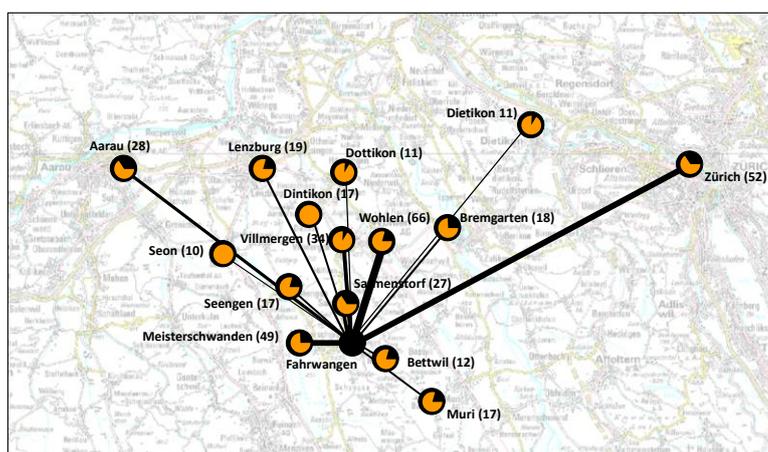
Tabelle 3: Pendlerstatistik  
(Zupendler) (Quelle: Bundesamt  
für Statistik 2003)

	1990	2000	Differenz
Zupendler	469	548	+79
Langsamverkehr	29.0% (29%)	23.0% (28%)	-6.0% (-1%)
Motorisierter Individualverkehr	58.8% (47%)	69.7% (50%)	+10.9% (+3%)
Öffentlicher Verkehr	12.2% (24%)	7.3% (22%)	- 4.9% (-2%)

Die höchsten ÖV-Anteile werden auf den Pendlerrelationen nach Zürich und Aarau erreicht

Abbildung 8 zeigt die wichtigsten Verflechtungen Fahrwagens im Berufsverkehr. Dabei sind alle Pendlerwege mit mehr als 10 Personenfahrten gemäss der Pendlerstatistik des Bundesamts für Statistik (Stand: 2000) berücksichtigt. Die orangenen Kreisdiagramme zeigen den MIV-Anteil auf den einzelnen Relationen auf. Dabei ist auffällig, dass die niedrigsten Anteile im MIV auf den längeren Relationen nach Zürich und Aarau anfallen. Hierbei handelt es sich um Pendlerziele, die während der Stosszeiten keine hohe Qualität des Verkehrsablaufs gewährleisten können. Die hohen MIV-Anteile in die Nachbargemeinden, insbesondere nach Meisterschwanden (75 Prozent) und Sarmenstorf (70 Prozent) sind als ungünstig zu beurteilen, da auf diesen Relationen die Nutzung des Velos zumutbar wäre. Die Zupendler nach Fahrwangen kommen zum Grossteil aus den unmittelbaren Nachbargemeinden Meisterschwanden, Sarmenstorf, Villmergen, Schongau und Bettwil sowie aus Wohlen AG.

Abbildung 8:  
Pendlerverflechtungen  
Fahrwagens (mehr als 10  
Personenfahrten/Tag) (Quelle:  
Bundesamt für Statistik 2003)



### 3.4.2 Strassenraumgestaltung

Hohe Dominanz des  
Strassenverkehrs

Die Gemeinde Fahrwangen wird entlang von fünf Strassenachsen von Kantonsstrassen durchquert und ist aus diesem Grund stark vom motorisierten Individualverkehr dominiert (vgl. Kap. 2).

Zentrumsfunktionen des  
Bärenplatzes stehen im  
Widerspruch mit der  
verkehrsorientierten Gestaltung

Um den ehemaligen historischen Dorfplatz befinden sich verschiedene Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sowie attraktive Flächen, die zum Verweilen einladen (vgl. Anhang A1, Analyse Siedlung). Somit konzentrieren sich die meisten Zentrumsfunktionen Fahrwagens am Bärenplatz. Die Primarschule befindet sich in unmittelbarer Nähe. Die vielfältigen Funktionen ergeben eine hohe Frequenz durch Fussgänger und Velofahrer, denen die gegenwärtige Verkehrsinfrastruktur in keiner Weise gerecht wird. Zahlreiche in den Videoaufnahmen dokumentierte diagonale Fussgängerquerungen über die Sarmenstorferstrasse (K252) und über die Hintergasse (K369) weisen auf die Unzulänglichkeiten für den Langsamverkehr hin.

Anhand der durchgeführten Videoaufnahmen und Verkehrsraumbeobachtungen zeigt sich, dass auf den Kantonsstrassen (Aescher-, Sarmenstorfer-, Bahnhofstrasse (K370) und Hintergasse (K369)) das zulässige Geschwindigkeitsniveau ausgenützt und häufig überschritten wird, auch vom Schwerverkehr. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge mit relativ hoher Geschwindigkeit auf den Bärenplatz zufahren und diesen aufgrund der hohen Dominanz der Knotenlängsachse im Strassenraumentwurf (Sarmenstorferstrasse (K252) – Aescherstrasse (K252)) zügig passieren können. In den Videoanalysen sind mehrere verkehrssicherheitsrelevante Fahrsituationen dokumentiert, die aufgrund unangepasster Geschwindigkeit beim Annähern an den Bärenplatz entlang der vortrittsberechtigten Kantonsstrassen Aescher- und Sarmenstorferstrasse (K252) entstanden sind.

Einbiegevorgänge aus der Bahnhofstrasse (K370) sind sicherheitskritisch

Aufgrund der verdeckten Sicht sind das Linksabbiegen und das Geradeausfahren aus der Bahnhofstrasse (K370) für Fahrzeuglenker problematisch. Aufgrund des hohen Geschwindigkeitsniveaus auf der übergeordneten Achse wird häufig stark mit Reifenquietschen beschleunigt. Dies ist auch anhand der abgefahrenen Stoppmarkierung auf dem Fahrbahnbelag ersichtlich. Die Einmündung aus der Hintergasse (K369) ist sehr breit ausgelegt und verfügt nicht über einen klar abgegrenzten Fahrbahnrand. Für Fahrzeuglenker verursacht diese Einmündung aufgrund der besseren Sichtverhältnisse weniger Schwierigkeiten.

Typische gefährliche Fahrsituationen

Der Bärenplatz ist Teil der Schulwegrouten im Dorf. Zu den Schulanfangs- und –Endzeiten sind viele Schülerinnen und Schüler aller Altersstufen auf der Achse Sarmenstorferstrasse (K252) – Aescherstrasse (K252) zu Fuss oder mit dem Velo in Gruppen – zum Teil werden die Trottoirs mitbenutzt – unterwegs. Auch Erwachsene nutzen beim Velofahren, wahrscheinlich aus Respekt vor der anspruchsvollen Verkehrssituation, häufig die Trottoirs und die Fusswege.

Es konnten während der beiden Beobachtungstage mehrere gefährliche Situationen am Bärenplatz dokumentiert werden:

- Abrupte Bremsmanöver zur Verhinderung von Auffahrunfällen, wenn vorausfahrenden Fahrzeuge aus der Aescherstrasse (K252) oder aus der Sarmenstorferstrasse (K252) beim Links- oder Rechtsabbiegen Vortritt gewähren
- Systematisches Missachten des Vortrittsrechts von Fussgängern an den Überwegen Hintergasse (K369) und Bahnhofstrasse (K370). Dabei waren vor allem Schulkinder betroffen. Die gefährlichen Fahrsituationen gehen z.T. auf eine Überforderung der Fahrzeuglenker aufgrund der komplexen Knotenpunktsituation zurück: So ist z.B. das Überqueren des Bärenplatzes entlang der Querachse Bahnhofstrasse (K370) – Hintergasse (K369) so anspruchsvoll, dass Fussgänger am Fussgängerstreifen Hintergasse (K369) letztlich übersehen werden.

Fussgänger und Radfahrer sind zumeist nicht die Ursache für gefährliche Situationen

Alle dokumentierten gefährlichen Fahrsituationen waren auf Fehlverhalten durch PW- oder LW-Lenker zurückzuführen. Fehlverhalten von Fussgängern und Velofahrern konnte zwar ebenfalls festgestellt werden, dies hat im beobachteten Zeitraum aber nie zu kritischen Situationen geführt.

Am Bärenplatz treten gehäuft Unfälle auf.

Zwischen 2007 und 2011 wurden unmittelbar am Bärenplatz 7 Verkehrsunfälle mit insgesamt 5 Leichtverletzten registriert (Auswertung der Verkehrsunfallstatistik VUGIS). Damit handelt es sich zwar nicht um einen kantonalen Unfallschwerpunkt, jedoch bestätigt das jeweilige Unfallgeschehen die oben genannten Analysen:

- 2 Einbiege- resp. Abbiegeunfälle
- 1 Auffahrunfall beim Rechtsabbiegen
- 1 Überholunfall mit Fahrradbeteiligung
- 1 Fussgängerunfall
- 1 Frontalkollision (Streifen zwischen LW und PW)
- 1 Kollision mit einem Hindernis

Es ist jedoch davon auszugehen, dass Auffahr-, Abbiege- und Einbiegeunfälle nicht immer polizeilich registriert werden und daher nicht alle Unfälle am Bärenplatz in der Unfallstatistik erscheinen.

Stark verkehrsorientierte Gestaltung der Sarmenstorferstrasse (K252)

Die Sarmenstorferstrasse (K252) kann in drei Abschnitte gegliedert werden:

- Abschnitt Bärenplatz (Bärenplatz – nördl. Grenze Bushaltestelle Bärenplatz): Dieser Abschnitt zeichnet sich durch hochwertige Randnutzungen aus, welche verschiedene Angebote zur Grundversorgung bereithalten. Hieraus resultiert eine hohe Fussgängerfrequenz, zahlreiche direkte, auch diagonale Querungsversuche von Fussgängern zeigen, dass der Umweg über den Trottoir am Bärenplatz nicht immer akzeptiert wird. In der Bepflanzung vor der Überbauung Post/Coop ist in der Bepflanzung zwischen Fahrbahn und Fussweg ein Trampelpfad entstanden. Die Fahrgeschwindigkeit des MIV muss vor dem Hintergrund der starken Interaktion mit dem Langsamverkehr als unangepasst beurteilt werden.
- Angebauter Abschnitt (Bushaltestelle Bärenplatz – Südgrenze Spitzackersiedlung): Unterschiedliche angrenzende Nutzungen aus Wohnen, Landwirtschaft, Versorgung und Dienstleistung, ein wechselnder Abstand der angrenzenden Gebäude von der Strassenlängsachse sowie ein stark variierende bauliche Zustände des Gebäudebestands prägen den mittleren Abschnitt der Sarmenstorferstrasse (K252). Die geradlinige, breit ausgebildete Fahrbahn erlaubt ein hohes Geschwindigkeitsniveau. Beidseitig sind Velostreifen vorhanden, jedoch ist die Linksabbiegesituation in den Stickiweg aus Richtung Bärenplatz (kantonale Veloroute) sicherheitskritisch zu beurteilen. In diesem Bereich ist auch eine Häufung der Verkehrsunfälle zu verzeichnen, deren Unfalltypen jedoch nicht mit infrastrukturellen Defiziten des Strassenraums zusammenhängen. Die Situation für Fussgänger ist aufgrund des abschnittsweise fehlenden Trottoirs an der westlichen Strassenseite sowie wechselnder Oberflächengestaltung in den Seitenräumen unklar. Dar-

über hinaus fehlt ein kleines Teilstück vor der Liegenschaft Sarmenstorferstrasse (K252) 29.

- Teilweise angebauter Abschnitt (Spitzackersiedlung – Ortsrand): Der östliche Strassenrand ist in diesem Abschnitt weitgehend anbaufrei, die Bebauung an der westlichen Strassenseite ist im Bereich der Siedlung Spitzacker von der Strasse durch eine Hecke abgetrennt resp. im Bereich des Gewerbegebiets Breite abgesetzt. Der dadurch undefinierte Übergang von der Landstrasse aus Richtung Sarmenstorf ins Ortsgebiet führt zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des MIV und zu Verkehrssicherheitsproblemen an der Einmündung Breitiweg. Weiter ist die Linksabbiegesituation für den Veloverkehr beim Einfädeln in den westl. strassenbegleitenden Fuss-/Veloweg Höhe Sarmenstorferstrasse (K252) 31 als unsicher zu beurteilen. Infrastrukturelle, verkehrssicherheitsrelevante Defizite befinden sich auch an der Haltestelle Spitzacker (siehe Kap. 3.4.4).

Vernachlässigung des  
Langsamverkehrs entlang der  
Aescherstrasse (K252)

Die Aescherstrasse (K252) lässt sich in zwei Abschnitte gliedern:

- Abschnitt Bärenplatz (Bärenplatz – Gemeindeverwaltung): Die Gebäude entlang der Aescherstrasse (K252) befinden sich in diesem Abschnitt unmittelbar angrenzend an den Strassenraum. Dies führt zu einer engen, unübersichtlichen Verkehrssituation. Die Videoaufnahmen vom Bärenplatz zeigen, dass Fahrzeuglenker diesen Bereich mit unverändert hoher Geschwindigkeit passieren. Die unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Gastronomie, Dienstleistung, Verwaltung) bewirken mässig häufige Fussgängerquerungen, die jedoch v.a. im Bereich der Gemeindeverwaltung sicherheitskritisch sind. Eine sichere Längsverbindung für den Veloverkehr fehlt.
- Abschnitt Gemeindeverwaltung – Ortsrand: Der weitere Verlauf der Aescherstrasse (K252) zeigt verschiedenartige Bebauung mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Schule, Sportanlagen, Werkhof), welche zum Grossteil von der Strassenachse abgesetzt ist. Trotz der wichtigen Verbindung zu den Einkaufseinrichtungen der Gemeinde Meisterschwanden unmittelbar jenseits der Gemeindegrenze existiert kein Trottoir zwischen dem Werkhof und dem Ortsrand. Von Luzern kommend wirkt der Übergang zwischen Landstrasse und Ortsdurchfahrt für PW-Lenker undefiniert. Für den Veloverkehr fehlt entlang der gesamten Aescherstrasse (K252) eine eigene Infrastruktur. Für den Fussgängerverkehr bildet die Unterführung zwischen Schulhaus und Sportanlage die einzige Querungshilfe, jedoch kann sie nicht von Rollstuhlfahrern, Müttern mit Kinderwagen etc. benutzt werden.

Unübersichtlicher Seitenraum in  
der Bahnhofstrasse (K370)



Die Nutzungsstruktur in der Bahnhofstrasse (K370) ist in erster Linie auf Wohnen ausgerichtet, zukünftig ist mit der Überbauung am ehemaligen Bahnhof auch Handel denkbar. Am südlichen Strassenrand befindet sich die Bebauung in wechselndem Abstand von der Strassenachse, die Grundstücke sind z.T. durch Hecken / Mauern vom Strassenraum abgetrennt. Dadurch entsteht eine unübersichtliche Verkehrssituation, welche das Querren für Fussgänger auch aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten des MIV riskant macht. Dies betrifft auch die bestehenden Fussgängerstreifen vor der Garage Früh sowie beim Restaurant Bahnhof. Insbesondere letzterer wird von vielen Kindergarten- und Schulkindern benutzt.

Die nördliche Strassenseite der Bahnhofstrasse (K370) besteht aus dichter Wohnbebauung, sowie in Zukunft allenfalls aus mittelgrossen Einzelhandelseinrichtungen (ehemaliger Bahnhof). Entlang dieser Strassenseite verläuft das Trottoir. Bei der Bahnhofsstrasse handelt es sich ebenfalls um eine stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Infrastruktur. Trotz kantonalen Radroute existiert keine Infrastruktur für den Veloverkehr, weiter ist die Linksabbiegesituation für Velofahrer aus Richtung Bärenplatz in Richtung Kirchweg (Meisterschwanden) als sicherheitskritisch zu beurteilen. Beobachtungen während der Ortsbegehungen haben ergeben, dass Velofahrende häufig auf das Trottoir ausweichen. Dieses Verkehrsverhalten ist auf das Fehlen von Infrastruktur für den Veloverkehr sowie auf das hohe Geschwindigkeitsniveaus des MIV zurückzuführen.

Sicherheitskritische Ortseinfahrt  
in der Hintergasse

Die Bebauung entlang der Hintergasse (K369) dient in erster Linie der Wohnnutzung, Nähe Bärenplatz und vor der Abzweigung Fabrikgässli (Standort MIGROS) auch dem Handel / der Dienstleistung. Die Bebauung ist weitgehend homogen strukturiert. Am südlichen Strassenrand verläuft ein Trottoir vom Bärenplatz zur Schongauerstrasse (K371), am nördlichen Strassenrand bis zur westl. Einmündung Römerweg. Nach der Ortseinfahrt Höhe Einmündung Alte Bettwilerstrasse hat der Strassenraum zunächst Landstrassencharakter, dann tritt er in lockere Wohnbebauung mit sicherheitskritischer Einmündung (Rechtsvortritt) ein. Auch in der Hintergasse (K369) fehlt eine Veloinfrastruktur. Von Nutzern wird der Fussgängerstreifen über die Hintergasse auf Höhe MIGROS als sicherheitskritisch empfunden, da sich Fahrzeuge aus Richtung Bettwil mit hoher Geschwindigkeit der hinter einer Strassenbiegung liegenden Querungsmöglichkeit nähern.

Konfliktpotenzial durch  
Schwerverkehr in der  
Schongauerstrasse (K371)

Die Schongauerstrasse (K371) weist gegenüber den anderen Kantonsstrassen deutlich niedrigere Belastungen auf, wegen des eng strukturierten Strassenraums bei fehlendem Trottoir besteht dennoch ein Konfliktpotenzial zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr. Während der Ortsbegehungen wurde mehrmals Schwerverkehr mit nicht angepasster Geschwindigkeit beobachtet. Dies ist insbesondere an der Einmündung Vordergasse und Höhe Parzelle 626 sicherheitskritisch. Analysen des Kantons haben ergeben, dass die Schongauerstrasse – obwohl als Kantonsstrasse eingestuft – kaum kantonale Bedeutung aufweist. Aus diesem Grund steht gegenwärtig die Abklassierung zur Gemeindestrasse zur Debatte.

Historischer Ortskern bietet  
Fussgängern kaum Orientierung

Die Gemeindestrassen weisen wie die Kantonsstrassen zum Grossteil eine zufriedenstellende bis gute bauliche Qualität auf. Ausnahmen bilden

- Der Knoten Vordergasse – Alte Aescherstrasse und
- das Schmiedgässli.

Gleichzeitig zeichnen sich die Gassen des historischen Dorfzentrums durch zwar eng strukturierte Strassenräume aus, die aufgrund ihrer Gestaltung (Parkflächen, Aufweitungen) Fussgängern nur geringe Orientierung bieten.

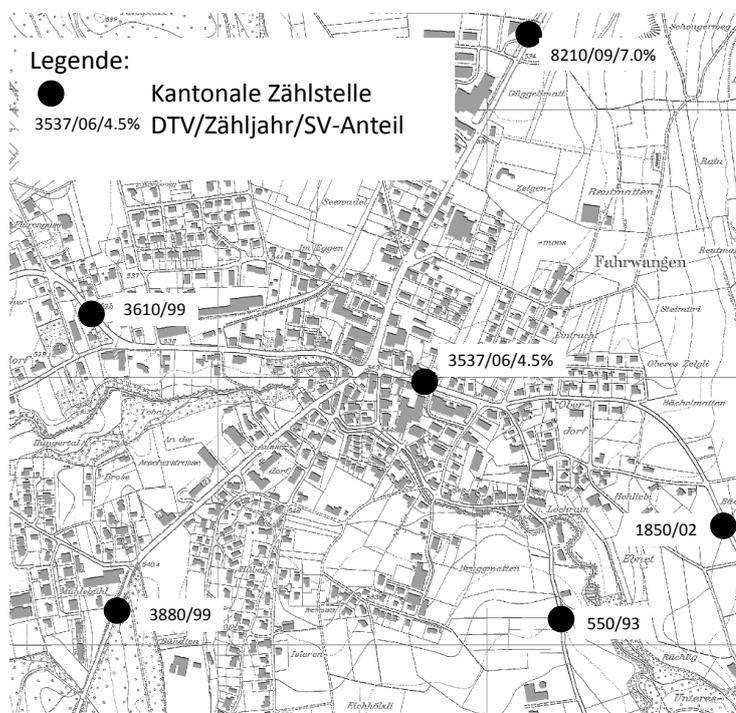
Dies gilt auch für das in diesem Bereich dichte Fusswegenetz, welches zusätzlich von schlechter baulicher Qualität ist.

Die übrigen Gemeindestrassen der Kategorien Sammelstrassen (SS) und Quartierschliessungsstrassen (ES1) mit Ausnahme der Vorgasse weisen einen geradlinigen Verlauf ohne geschwindigkeitsdämpfende Gestaltungselemente auf. Vor allem entlang der Alten Aescherstrasse (K252) und entlang der Eggen- und der Mühlackerstrasse beobachten die Mitglieder der Begleitgruppe einzelne PW-Lenker mit unangepasster Geschwindigkeit. Dies führt im Bereich von unübersichtlichen Knoten (z.B. Alte Aescherstrasse - Ausserdorfstrasse) zu einem potenziellen Sicherheitsrisiko.

### 3.4.3 Analyse Motorisierter Individualverkehr

In Abbildung 9 sind die Verkehrsdaten der kantonalen Zählstellen auf dem Kantonsstrassennetz von Fahrwangen dargestellt. Seit 2009 weist die Sarmenstorferstrasse (K252) Belastungen von über 8'000 Fahrzeugen auf. Der Kanton Aargau empfiehlt Aufwertungsmassnahmen, wenn auf Ortsdurchfahrten dieser Belastungswert überschritten wird. Aufgrund des schon länger zurückliegenden Erhebungszeitpunkts muss auf der Bahnhofsstrasse und auf der Aescherstrasse (K252) mittlerweile von Belastungen über 4'000 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen werden.

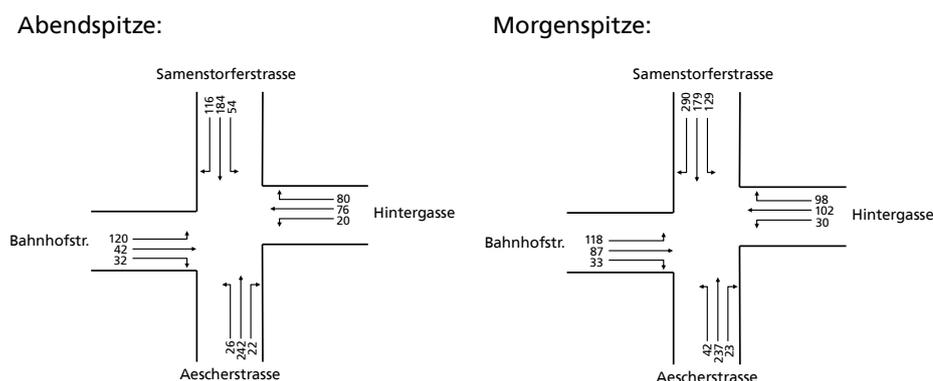
Abbildung 9: Belastungsplan Kantonsstrassen Fahrwangen



Bärenplatz erfüllt seine verkehrstechnische Leistungsfähigkeit und wickelt ein hohes Mass an Quell- und Zielverkehr ab.

Für den zentralen Knoten Bärenplatz wurde mit Hilfe der videogestützten Verkehrsraumbeobachtung eine quantitative Verkehrsstromerhebung der beiden Spitzenstunden zwischen 7 und 8 Uhr morgens sowie zwischen 17 und 18 Uhr abends durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 10 dargestellt. Dabei treten insbesondere im Verkehr Bahnhofstrasse (K370) / Sarmenstorferstrasse (K252) zwischen der Morgen- und der Abendspitze Asymmetrien auf, welche nur durch Quell- und Zielverkehre zum Bärenplatz (Tiefgarage Coop/Postamt) zu erklären sind: Die Einfahrt zur Tiefgarage wird über die Bahnhofstrasse (K370) erreicht, die Ausfahrt mündet in die Sarmenstorferstrasse (K252). Somit kann davon ausgegangen werden, dass zumindest ein Teil des beklagten Durchgangsverkehrs auf den Kantonsstrassen in Wirklichkeit Quell- und Zielverkehr während der Abendspitzenstunde darstellt, der innerorts auch zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden könnte. Aufgrund der Beobachtungen zeigt sich zu den Spitzenstunden am Bärenplatz kein erhebliches Kapazitätsproblem. Zwar kommt es vereinzelt aus Richtung Bahnhofstrasse (K370) zu Wartezeiten, Stauungen bauen sich jedoch bereits nach kurzer Zeit wieder ab.

Abbildung 10:  
Stundenbelastungen Bärenplatz  
Abend- und Morgenspitze



Aufgrund der vorgesehenen Ausweitung der Einzelhandelsnutzungen am ehemaligen Bahnhof und am Bärenplatz (vgl. Kap. 3.3) besteht die Gefahr, dass sich die Wartezeiten am Bärenplatz aus Richtung Bahnhofstrasse (K370) vergrössern bzw. dort Kapazitätsprobleme auftreten, insbesondere wenn das regionale Zielverkehrsaufkommen steigt oder sich Einkäufe von der Hintergasse (K369) auf die anderen Standorte verlagern. Um eine Zunahme der Verkehrsnachfrage am Bärenplatz aus Richtung Bahnhofstrasse (K370) zu vermeiden, ist es daher von besonderer Bedeutung, dass das hohe Potenzial des Langsamverkehrs aufgrund der kurzen Wege zu den Einrichtungen der Grundversorgung voll ausgeschöpft wird.

Gemäss Aussagen der Begleitgruppen-Mitglieder stellt der Ausweichverkehr des motorisierten Individualverkehrs ein grosses Problem dar. Es herrscht die Überzeugung, dass viele Autolenker in den Hauptverkehrszeiten den Bärenplatz umfahren, hauptsächlich auf der Beziehung Hallwilerweg - Mühlackerstrasse - Eggenstrasse und Eintrachtweg - Zelglistrasse.

Geringe Querschnittbelastung in den Quartierstrassen und kaum Durchgangsverkehr

Die Nummernschilderhebung in den Quartierstrassen im Zuge der Erstellung des Verkehrssicherheitskonzepts Fahrwangen hat ergeben, dass die Querschnittsbelastungen ausgesprochen tief sind (zwischen 19 und 68 Fahrzeuge/Spitzen-h).

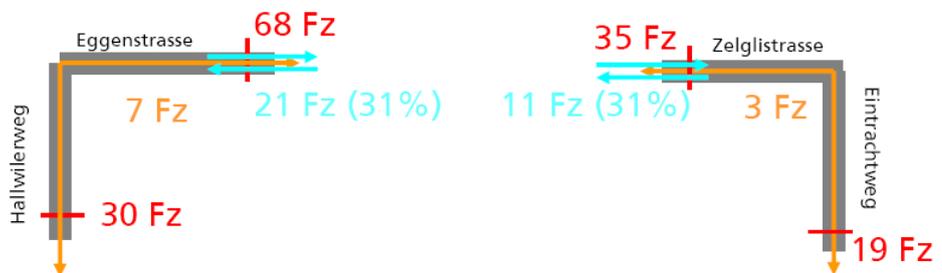


Der **Durchgangsverkehr** ist sowohl absolut als auch relativ sehr klein (7 Fahrzeuge Hallwilerstrasse / Eggenstrasse bzw. 3 Fahrzeuge Zelglistrasse / Eintrachtweg, jeweils Summe beider Richtungen).



Der Anteil an Kurzstreckenfahrten in den Quartieren ist nicht zu vernachlässigen.

An der Eggen- und Zelglistrasse wurde zusätzlich ausgewertet, welcher Anteil der Fahrzeuge innerhalb dieser Stunde in die Strasse **ein- und wieder ausgefahren** sind oder umgekehrt, also Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers, die noch rasch etwas einkaufen mussten, jemand, der einen kurzen Besuch machte oder seine Kinder zur Schule brachte resp. abholte.



Im Vergleich zum Anteil Durchgangsverkehr ist dieser Anteil mit rund 30% deutlich höher. Dies unterstützt das Indiz aus der Verkehrsstromzählung am Bärenplatz, dass auch kurze Wege innerhalb Fahrwagens häufig motorisiert zurückgelegt werden. Zwar wurde in der aktuellen Nutzungsplanung die geplante Erschließung der neu eingezonten Gebiete und die

Aufnahmefähigkeit des umliegenden Verkehrsnetzes nachgewiesen. Jedoch besteht mit der Ausweitung der Wohnfunktion im Oberdorf im Zuge der Zonenplanrevision das Risiko, dass der Anteil des MIV an Binnenverkehrsfahrten in Fahrwangen steigt. Neben den denkbaren Kapazitätsproblemen am Bärenplatz (siehe oben) steht eine solche Entwicklung in Konflikt mit der Zielsetzung zur Förderung des Langsamverkehrs sowie aufgrund der fussläufigen Distanzen zu den Bushaltestellen des ÖV im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Darüber hinaus können die neu geplanten Einkaufsnutzungen je nach zukünftiger Nutzungsart regionalen Quell- und Zielverkehr induzieren. Dies kann am Standort Bahnhofstrasse (K370) sowie am Standort Bärenplatz ebenfalls zu Kapazitätsproblemen führen. Dem Gemeinderat wird eine aktive Politik zur Ansiedlung nicht verkehrsintensiver Nutzungen empfohlen. Zudem kommt allen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs (Infrastruktur, Betrieb und Mobilitätsmanagement), aber auch restriktiven Massnahmen für den MIV eine grosse Bedeutung zu, um motorisierte Kurzstreckenfahrten zu vermeiden.

Der Bärenplatz wird nur von Einzelnen umfahren.

Aufgrund der erhobenen Zahlen gibt es offenbar Einzelne, die den Bärenplatz umfahren. Von einem systematischen Ausweichverkehr kann aber nicht gesprochen werden.

Sehr hohes Geschwindigkeitsniveau auf den Kantonsstrassen.

Für den MIV ist auf dem ganzen Gemeindegebiet eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Den Beobachtungen der Begleitgruppenmitgliedern zufolge wird diese vor allem auf den Kantonsstrassen (Aescher-, Sarmenstorfer-, Bahnhof- und Bettwilerstrasse) aber auch auf den Quartierstrassen Alte Aescherstrasse und Mühlacker- / Eggenstrasse ausgenützt, resp. teilweise überschritten und stellt eine potentielle Gefahr für den Fuss- und Veloverkehr dar. Dies konnte für die Kantonsstrassen durch die Videoanalysen im Bereich des Bärenplatzes bestätigt werden (siehe oben). Geschwindigkeitsmessungen konnten im Rahmen der Arbeiten für den KGV aber nicht durchgeführt werden.

Nur einzelne Fahrzeuglenker sind in den Quartieren mit nicht angepasster Geschwindigkeit unterwegs.

Auf den Quartiersstrassen ist aufgrund der Beobachtungen während der Zählungen jedoch davon auszugehen, dass grundsätzlich nicht zu schnell gefahren wird. Es sind lediglich einzelne Autofahrerinnen und -fahrer, welche die Geschwindigkeit nicht der Situation anpassen.

Auch wenn ein beachtlicher Teil der Verkehrsbelastung in Fahrwangen mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht dem Durchgangsverkehr anzulasten ist, haben die Analysen zur Strassenraumgestaltung (Kapitel 3.4.2) gezeigt, dass es sich insbesondere am Bärenplatz und entlang der Sarmenstorferstrasse (K252), aber auch entlang der übrigen Kantonsstrassen und einigen Gemeindestrassen um verbesserungsbedürftige Verkehrssituationen handelt.

### 3.4.4 Öffentlicher Verkehr

Fahrwangen wird durch zwei Buslinien mit überregionalen Zentren verbunden:

Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr

- Die Buslinie 50.340 Meisterschwanden – Wohlen der BDWM Transport AG bietet werktags einen 30-Minutentakt von 5:00 bis 19:00 (samstags und sonntags bis 17:00 Uhr), sonst einen Stundentakt in den Tagesrandzeiten bis 23 Uhr.
- Die Buslinie 50.390 Lenzburg - Bettwil des Regionalbus Lenzburg bietet von Fahrwangen einen 30-Minutentakt in Richtung Bettwil zwischen 6:00 und 19:00 Uhr sowie einen Stundentakt in Richtung Lenzburg mit ergänzenden Expresslagen zur Spitzenverkehrszeit in der Hauptlastrichtung an.

Vom Taktangebot her ist das ÖV-Angebot in Fahrwangen / Meisterschwanden somit als attraktiv zu bezeichnen. Vergleichbare Räume im Kanton Aargau verfügen gemäss kantonalem Mehrjahresprogramm ÖV lediglich einen Stundentakt mit Verdichtungen zu den Stosszeiten.

Gemäss Angaben der Betreiber liegt die durchschnittliche Linienauslastung auf beiden Linien bei etwa 25 Prozent.

Verschlechterung der Reisezeit konnte durch Taktverdichtung und Verbesserung der Zugangszeiten kompensiert werden.

Trotz des attraktiven Takts hat sich die Fahrzeit in Richtung Wohlen mit der Einstellung der Eisenbahnlinie zum Fahrplanwechsel 1997/98 verschlechtert. Mit der Eisenbahn betrug die Fahrzeit von Fahrwangen Bahnhof nach Wohlen Bahnhof lediglich 12 Minuten. Mit Einrichtung der Busverbindung unter zusätzlicher Bedienung verschiedener Haltestellen in Sarmentorf und Villmergen hat sich die Fahrzeit auf heute 22 Minuten verlängert. Dieser Nachteil konnte jedoch durch die Verbesserung der Zugangszeiten mit drei Bushaltestellen (statt einem Bahnhof) sowie durch Taktverdichtung kompensiert werden. Die langen Umsteigezeiten am Bahnhof Wohlen in Richtung Bremgarten sind durch die guten Anschlüsse nach Lenzburg und Muri begründet. Stark wechselnde Nachfragespitzen vor allem bei Schlechtwetter führen jedoch des Öfteren zu ausserplanmässigen Fahrzeitverlängerungen, u.a. da nach Auskunft des Betreibers die Chauffeure mit dem Verkauf von Billets an der Haltestelle Bärenplatz übermässig lang beschäftigt sind. Dieses Problem führt regelmässig zu Anschlussbrüchen am Bahnhof Wohlen und damit zu einem Attraktivitätsverlust des ÖV aufgrund mangelnder Zuverlässigkeit des Angebots.

Neu eingezonte Gebiete im Oberdorf sind unterdurchschnittlich vom ÖV erschlossen.

Die Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr befinden sich in Fahrwangen am ehemaligen Bahnhof, am Bärenplatz sowie im Bereich der Siedlung Spitzacker an der Sarmentorfer Strasse. Damit sind die wichtigsten Einkaufs- und Dienstleistungsstandorte gut mit Bushaltestellen versorgt. Die Anzahl von zwei bis drei Bushaltestellen pro Linie ist ein guter Kompromiss zwischen den konkurrierenden Zielsetzungen kurzer Reise- und Zugangszeiten. Im Abstand von 300 Meter (Luftliniendistanz) wird gemäss SN-Norm die ÖV-Qualitätsstufe D erreicht. Damit ist ein Grossteil des Siedlungsraums

Fahrwangen an den ÖV ausreichend angebunden. Defizite ergeben sich in der Wohnsiedlung Eggen, in der Wohnsiedlung Alte Aescherstrasse und im Oberdorf. Erstere weist die kürzeste Distanz zur Bushaltestelle Bahnhof auf, die letzteren zur Bushaltestelle Bärenplatz. Im Rahmen der aktuellen Revision der Flächennutzungsplanung werden u.a. schlecht mit dem ÖV erschlossene Flächen im Oberdorf neu eingezont.

Fahrbahnhaltestelle Spitzacker



Die heutige Gestaltung der Bushaltestelle Spitzacker führt zu gefährlichen Situationen: Autos überholen den stehenden Bus trotz Sicherheitslinie, Verkehrsleiter und Schutzinsel und gefährden dadurch die Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen. Zudem bedingt die Platzierung des Fussgängerstreifens nach der Haltestelle, dass der Bus jeweils warten muss, bis die Fussgänger die Strasse überquert haben. Diese Anordnung entspricht nicht der kantonalen Empfehlung zur Lage von Haltestellen mit Querungsstellen für Fussgänger<sup>2)</sup>.

### 3.4.5 Langsamverkehr

Dichtes Fusswegenetz läuft im Ortszentrum aus und bietet dort wenig Orientierung und Sicherheit

Fahrwangen verfügt insgesamt über ein dichtes Fusswegenetz, welches abseits von vielbefahrenen Strassen die einzelnen Quartiere mit dem Ortszentrum verbindet. Dort läuft jedoch das systematische Fusswegenetz im Bereich der Kantonsstrassen und des historischen Dorfzentrums aus, bietet wenig Orientierung und beinhaltet einige Sicherheitsfallen.

Gemäss dem Analyseplan Verkehr (vgl. Anhang A1) fehlen an folgenden Stellen Trottoirs:

Fehlende Trottoirs und Fusswegverbindungen

- Aescherstrasse (K252) zwischen Bärenplatz und Gemeindehaus
- Aescherstrasse (K252) zwischen Werkhof und Einmündung Grenzweg
- Schongauerstrasse (K371) bis zur Siedlung Lochrain
- Hintergasse (K369) entlang der Siedlung Oberes Zelgli
- Sarmenstorferstrasse (K252) zwischen Eggenstrasse und Breitiweg
- Sarmenstorferstrasse (K252) zwischen Heerenweg und Haltestelle Spitzacker

Einige Wohnsiedlungen verfügen über keine direkte attraktive fussläufige Anbindung an den Ortskern mit den Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen und Bushaltestellen. Defizite bestehen vor allem aus der Wohnsiedlung Bruggmatten, aus dem Oberdorf und aus der Wohnsiedlung Zelgli. Darüber hinaus fehlt es an Querverbindungen zwischen der Alten Aescherstrasse (K252) und dem Rankweg, sowie von der Wohnsiedlung Eggen in Richtung Sarmenstorferstrasse (K252). Zur Beseitigung dieser Defizite sollten folgende Teilstücke gelöst werden:

2) Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau (2010): Empfehlungen Bushaltestellen. Aarau, 19.01.2010.

- Verbindung zwischen Alter Aescherstrasse (K252) und Hölzlisackerweg
- Verbindung von der Siedlung Bruggmatten in Richtung Ortszentrum
- Durchgehende Verbindung von der Wohnsiedlung Zelgli Richtung Sarmenstorferstrasse (K252)
- Verbindung von der ehemaligen Eisenbahnlinie zur Haltestelle Spitzacker und zum Gewerbegebiet Breite
- Verbindung von der neu eingezonten Wohnsiedlung Richtplatzweg in Richtung Ortszentrum

Die Qualität der Fusswegverbindungen ist insbesondere im Bereich der historischen Dorfzone verbesserungswürdig. Dort fehlt es auch zur Gänze an Beleuchtungen.

Separate Veloinfrastrukturen fehlen mit Ausnahme von beidseitigen Velostreifen entlang der Sarmenstorferstrasse (K252) zur Gänze. Veloabstellanlagen befinden sich vor der MIGROS-Filiale in der Hintergasse (K369) sowie vor der Coop-Filiale am Bärenplatz. Letztere reichen aufgrund der Stellplatzzahl als gleichzeitige Abstellanlage für Bike&Ride nicht aus.

Vernachlässigung des  
Langsamverkehrs auf den  
Kantonsstrassen

Die verkehrorientierte Strassenraumgestaltung insbesondere der Aescher- und Sarmenstorferstrasse (K252) muss als grosses Defizit für den Langsamverkehr beurteilt werden. Aus Richtung Luzern, Bettwil und Sarmenstorf ist der Situationswechsel ausser-/innerorts für die Autofahrenden weder spür- noch sichtbar. Der Fuss- und Veloverkehr wird auf den Kantonsstrassen insgesamt vernachlässigt (vgl. Kap. 3.4.2).

### 3.4.6 Parkierung, Kombinierte Mobilität, Mobilitätsmanagement

In Fahrwangen gibt es folgende öffentliche Parkplätze, welche unter das Parkierungsreglement fallen:

Öffentliche Parkplätze

- Sportanlagen Aescherstrasse (K252) (ca. 20 Stellplätze)
- Gemeindeverwaltung (5 Stellplätze)
- Ecke Mühlackerstrasse – Kreuzweg (5 Stellplätze)
- Alter Postplatz (Vermietung mittels Parkkarte, Kiesplatz ohne definierter Stellplatzzahl)

Zahlreiche Stellplätze am  
Bärenplatz

Darüber hinaus befindet sich unter der neuen Überbauung am Bärenplatz eine Tiefgarage, die Kunden des Coop und der Post gebührenfrei nutzen können. Hier werden 60 Stellplätze angeboten. Die Filiale der MIGROS-Supermarktkette verfügt vor dem Gebäude ca. 15 Stellplätze.

Keine Angebote zur  
Kombinierten Mobilität /  
Mobilitätsmanagement

Gegenwärtig verfügt die Gemeinde Fahrwangen über keinerlei Einrichtungen der kombinierten Mobilität. Möglicherweise werden die Veloabstellplätze am Bärenplatz im Sinne von Bike&Ride genutzt.

Ebenso wenig wurden in der Vergangenheit Massnahmen zum Mobilitätsmanagement ergriffen.

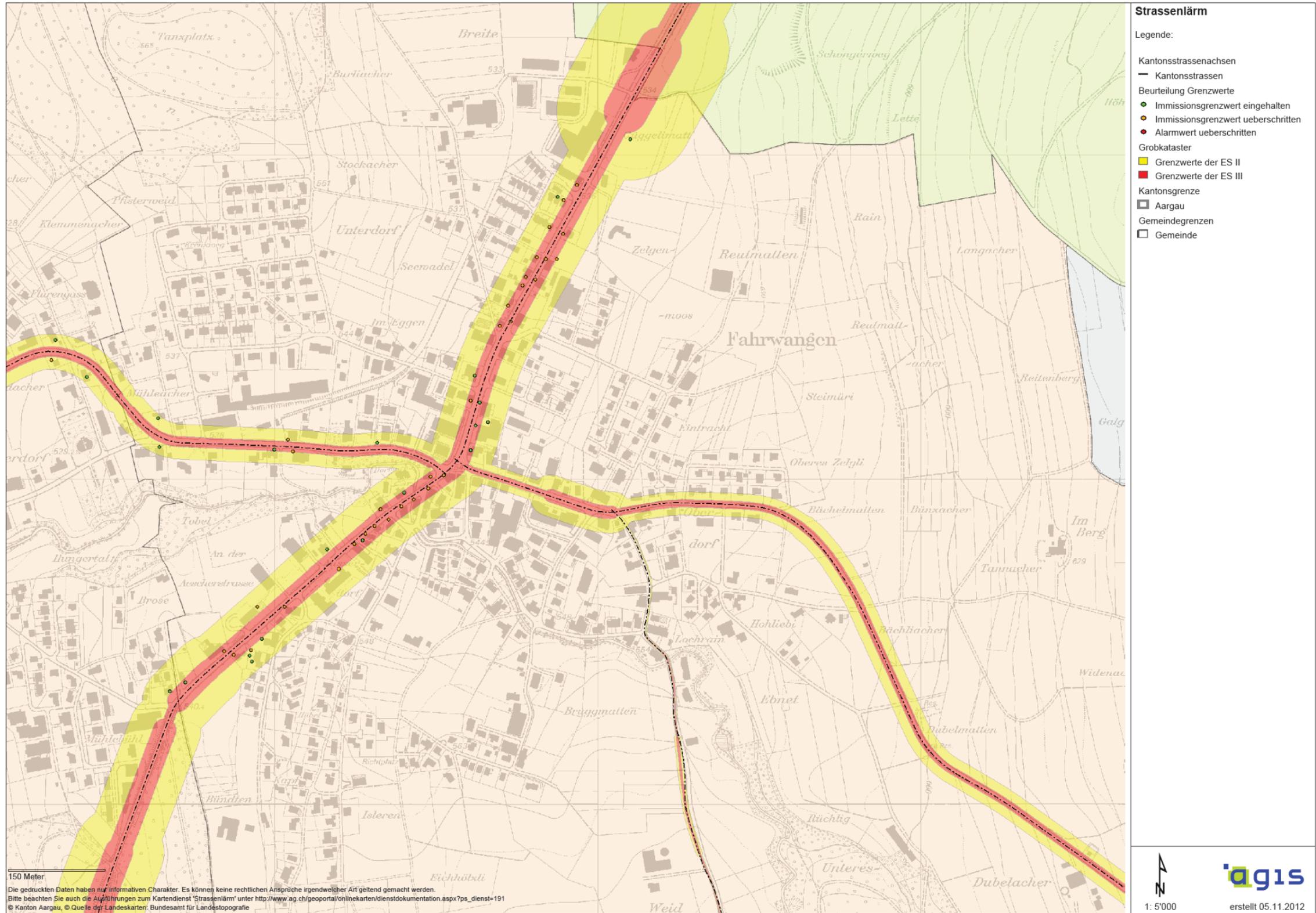
### **3.4.7 Emissionen und Immissionen des Strassenverkehrs**

Derzeit sind für den Kanton Aargau noch keine vollständigen Immissionskataster publiziert. Die Gemeinde Fahrwangen verfügt nicht über eine entsprechende Datengrundlage. Aufgrund der ländlichen Lage kann in Fahrwangen jedoch davon ausgegangen werden, dass die Luftqualität für die Bewohner im Hinblick auf Partikel und Stickoxiden zufriedenstellend ist, auch im Bereich der stärker befahrenen Kantonsstrassen.

Demgegenüber werden die Immissionsgrenzwerte für Lärm im Bereich der Sarmenstorferstrasse (K252) und der Aescherstrasse (K252) sowie auch in einigen Bereichen der Bahnhofstrasse (K370) systematisch überschritten. Jedoch betreffen die erhöhten Belastungen ausschliesslich Gebäude in sehr geringem Abstand von den genannten Strassen und nähern sich nicht dem Alarmgrenzwert an (vgl. Abbildung 11).

Beim Kanton Aargau wird derzeit ein Strassenlärm-Sanierungskonzept für Kantonsstrassen erarbeitet. Dieses Konzept wird im Jahr 2013 fertiggestellt sein.

Abbildung 11: Lärmimmissionen in Fahrwängen:





## 3.5 Stärken-Schwächen-Analyse

### 3.5.1 Stärken und Potenziale

Tabelle 4: Stärken / Potenziale  
Fahrwagens

<p>Attraktives Ortszentrum:</p> <p>Die historische Dorfzone Fahrwagens sowie die neue Überbauung sind gut erhalten, bieten attraktive Flächen zum Verweilen, einige Geschäfte sowie ein ausreichendes gastronomisches Angebot</p>	
<p>Dichte Bebauung:</p> <p>Trotz des ländlichen Charakters wurde in den zentralen Siedlungsräumen auch im Einzugsbereich des ÖV eine massvoll hohe städtebauliche Dichte erzielt.</p>	
<p>Grünräume:</p> <p>Die Siedlungsräume von Fahrwagens sind von Grünflächen und charakteristischen Streuobstwiesen durchzogen, die attraktive Naherholungsräume im direkten Wohnumfeld bereitstellen.</p>	
<p>Gute Verkehrsanbindung im MIV:</p> <p>Als Kreuzungspunkt von verschiedenen Kantonsstrassen ist Fahrwagens gut erreichbar, auch aufgrund ausreichender Kapazitäten im Strassennetz.</p>	

<p>Ruhige Quartierstrassen:</p> <p>Die Quartierstrassen sind nahezu frei von Durchgangsverkehr, das Fahrverhalten ist bis auf wenige Ausnahmen angepasst.</p>																																																																												
<p>Auslastung des ÖV:</p> <p>Trotz der Verschlechterung der Fahrzeiten nach Wohlen mit der Einstellung der Eisenbahnlinie ist die Auslastung des öffentlichen Verkehrs beachtlich.</p>	 <table border="1"> <caption>340 Sptzacker ab Richtung Wohlen AG, Bahnhof</caption> <thead> <tr> <th>Abendtag - Freitag</th> <th>Samstag</th> <th>Sonntag</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>04</td><td>04</td><td>04</td></tr> <tr><td>05 12 49</td><td>05 48</td><td>05 48</td></tr> <tr><td>06 18 48</td><td>06 18 48</td><td>06 48</td></tr> <tr><td>07 18 48</td><td>07 18 48</td><td>07 48</td></tr> <tr><td>08 19 49</td><td>08 19 49</td><td>08 49</td></tr> <tr><td>09 19 49</td><td>09 19 49</td><td>09 49</td></tr> <tr><td>10 19 49</td><td>10 19 49</td><td>10 49</td></tr> <tr><td>11 19 49</td><td>11 19 49</td><td>11 49</td></tr> <tr><td>12 19 49</td><td>12 19 49</td><td>12</td></tr> <tr><td>13 19 49</td><td>13 19 49</td><td>13 19</td></tr> <tr><td>14 19 49</td><td>14 19 49</td><td>14 19</td></tr> <tr><td>15 19 49</td><td>15 19 49</td><td>15 19</td></tr> <tr><td>16 19 49</td><td>16 19 49</td><td>16 19</td></tr> <tr><td>17 19 49</td><td>17 19</td><td>17 19</td></tr> <tr><td>18 19 49</td><td>18 19</td><td>18 19</td></tr> <tr><td>19 19</td><td>19 19</td><td>19 19</td></tr> <tr><td>20 19</td><td>20 19</td><td>20 19</td></tr> <tr><td>21 19</td><td>21 19</td><td>21 19</td></tr> <tr><td>22 19</td><td>22 19</td><td>22 19</td></tr> <tr><td>23 19</td><td>23 19</td><td>23 19</td></tr> <tr><td>00 19<sup>h</sup></td><td>00 19</td><td>00</td></tr> <tr><td>01</td><td>01</td><td>01</td></tr> <tr><td>02</td><td>02</td><td>02</td></tr> <tr><td>03</td><td>03</td><td>03</td></tr> </tbody> </table>	Abendtag - Freitag	Samstag	Sonntag	04	04	04	05 12 49	05 48	05 48	06 18 48	06 18 48	06 48	07 18 48	07 18 48	07 48	08 19 49	08 19 49	08 49	09 19 49	09 19 49	09 49	10 19 49	10 19 49	10 49	11 19 49	11 19 49	11 49	12 19 49	12 19 49	12	13 19 49	13 19 49	13 19	14 19 49	14 19 49	14 19	15 19 49	15 19 49	15 19	16 19 49	16 19 49	16 19	17 19 49	17 19	17 19	18 19 49	18 19	18 19	19 19	19 19	19 19	20 19	20 19	20 19	21 19	21 19	21 19	22 19	22 19	22 19	23 19	23 19	23 19	00 19 <sup>h</sup>	00 19	00	01	01	01	02	02	02	03	03	03
Abendtag - Freitag	Samstag	Sonntag																																																																										
04	04	04																																																																										
05 12 49	05 48	05 48																																																																										
06 18 48	06 18 48	06 48																																																																										
07 18 48	07 18 48	07 48																																																																										
08 19 49	08 19 49	08 49																																																																										
09 19 49	09 19 49	09 49																																																																										
10 19 49	10 19 49	10 49																																																																										
11 19 49	11 19 49	11 49																																																																										
12 19 49	12 19 49	12																																																																										
13 19 49	13 19 49	13 19																																																																										
14 19 49	14 19 49	14 19																																																																										
15 19 49	15 19 49	15 19																																																																										
16 19 49	16 19 49	16 19																																																																										
17 19 49	17 19	17 19																																																																										
18 19 49	18 19	18 19																																																																										
19 19	19 19	19 19																																																																										
20 19	20 19	20 19																																																																										
21 19	21 19	21 19																																																																										
22 19	22 19	22 19																																																																										
23 19	23 19	23 19																																																																										
00 19 <sup>h</sup>	00 19	00																																																																										
01	01	01																																																																										
02	02	02																																																																										
03	03	03																																																																										
<p>Dichtes Fusswegenetz:</p> <p>Durch ein dichtes Fusswegenetz sind die meisten Quartiere sicher, attraktiv und direkt erreichbar. Dadurch könnte auf das Auto im Binnenverkehr weitgehend verzichtet werden.</p>																																																																												

**3.5.2 Schwächen und Handlungsbedarf**

Tabelle 5: Schwächen und Handlungsbedarf

<p>Gestaltung Strassennetz:</p> <p>Vor allem das kantonale, aber auch z.T. das kommunale Strassennetz sind einseitig auf die Bedürfnisse des MIV ausgelegt und berücksichtigen die Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern unzureichend.</p>	
--	--

#### Gefahrenstellen:

Das Verkehrsnetz weist zahlreiche infrastrukturell bedingte Sicherheitsfallen vor allem im kantonalen Strassennetz auf, die insbesondere für Fussgänger und Velofahrer ein nicht zu unterschätzendes Risiko darstellen.



#### Hohes Geschwindigkeitsniveau:

Die MIV-orientierte Gestaltung des Kantonsstrassennetzes begünstigt ein hohes Geschwindigkeitsniveau auf dem Hauptstrassennetz, welches ein zusätzliches Sicherheitsrisiko bildet und darüber hinaus die Trennwirkung der Infrastrukturen verstärkt.



#### Verkehrsverhalten:

Trotz des attraktiven Fusswegenetzes und den geringen Distanzen innerhalb Fahrwagens wird häufig für die Grundversorgung im Ortszentrum das Auto verwendet. Dies erhöht die Verkehrsbelastung vor allem in den Wohnquartieren und ist aus ökologischen Gründen problematisch.



#### Gestaltung der Ortseinfahrten:

Die Ortseinfahrten im kantonalen Strassennetz vermitteln nicht intuitiv den Übergang von der freien Landschaft in den bebauten Strassenraum. Dies erhöht das Geschwindigkeitsniveau auf den Hauptstrassen.



Lücken im Fuss- und Radwegnetz:

Für Fussgänger, aber vor allem für Radfahrer fehlt es an separaten Infrastrukturen. Hilfreich wären einige zusätzliche direkte Verbindungen, eine Verbesserung der Querungssituation an den Kantonsstrassen, die Weiterführung einiger Trottoirs sowie zusätzliche Velostreifen auf den Kantonsstrassen.



Attraktivität der Fusswege:

Insbesondere in der historischen Dorfzone, aber auch entlang der Sarmenstorferstrasse (K252) und entlang einiger Gemeindestrassen, haben die Fusswege eine geringe Qualität, bieten wenig Orientierung und weisen keine Beleuchtung auf. Dies ist für einen attraktiven Langsamverkehr hinderlich.



Verkehrsmittelwahl:

Der öffentliche und der Langsamverkehr weisen geringe Anteile im Berufsverkehr auf. Besonders problematisch ist dies auf den Pendlerbeziehungen in die Nachbardörfer und in Richtung der Zentren mit akzeptabler Gesamtreisezeit (z.B. Wohlen)



Qualität des ÖV-Angebots:

Die Buslinie 50.340 nach Wohlen ist nicht direkt geführt und weist dadurch gegenüber dem ursprünglichen Bahnbetrieb Nachteile bezüglich der erzielten Reisezeit auf. Zudem besteht keine ÖV-Anbindung in Richtung Oberes Freiamt/Luzern.

340 Spitzacker ab Richtung Wohlen AG, Bahnhof		
Montag - Freitag	Samstag	Sonntag
04	04	04
05 12 40	05 40	05 40
06 18 40	06 10 40	06 40
07 18 40	07 18 40	07 40
08 19 40	08 19 40	08 49
09 19 40	09 19 40	09 49
10 19 40	10 19 40	10 49
11 19 40	11 19 40	11 49
12 19 40	12 19 40	12
13 19 40	13 19 40	13 19
14 19 40	14 19 40	14 19
15 19 40	15 19 40	15 19
16 19 40	16 19 40	16 19
17 19 40	17 19	17 19
18 19 40	18 19	18 19
19 19	19 19	19 19
20 19	20 19	20 19
21 19	21 19	21 19
22 19	22 19	22 19
23 19	23 19	23 19
00 19*	00 19	00
01	01	01
02	02	02
03	03	03

<p><b>Gebäudeleerstand im Ortskern:</b></p> <p>Im Bereich der historischen Dorfzone und entlang der Sarmenstorferstrasse (K252) ist Gebäudeleerstand absehbar bzw. in geringem Masse schon heute Realität. Gerade vor dem Hintergrund der Neueinzonung im Oberdorf ist dies kritisch zu sehen, da sich das Leben in der Tendenz vom Ortskern in reine Wohngebiete verlagert.</p>	
<p><b>Ortsbildprägende Objekte:</b></p> <p>Der Siedlungsraum Fahrwangsens ist relativ arm an ortsbildprägenden Objekten. Diese sind jedoch bedeutsam für einen attraktiven Fussgängerverkehr und für den Aufenthalt im Freien.</p>	
<p><b>Aufenthaltsqualität:</b></p> <p>Vor allem der Bärenplatz und die Sarmenstorferstrasse (K252), aber auch die übrigen Kantonsstrassen sind stark vom Autoverkehr dominiert und damit durch Lärm und Schadstoffimmissionen belastet. Die ständige Präsenz des Verkehrs schmälert die Lebensqualität im Dorfzentrum erheblich und schmälert die Attraktivität des Zufussgehens.</p>	
<p><b>Mobilitätsmanagementaktivitäten:</b></p> <p>Jegliche Aktivitäten zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens der Bewohner und Arbeitskräfte Fahrwangsens sind bislang ausgeblieben.</p>	

## **4      Mobilitätsplan**

Ausgehend von den Zielsetzungen und den Analyseergebnissen (vgl. Stärken-Schwächen-Analyse in Kap. 6) kann der in Tabelle 5 dargestellte Mobilitätsplan entwickelt werden. Dieser enthält die wichtigsten Handlungsfelder sowie eine Auflistung der einzelnen Massnahmen, die anschliessend in Kapitel 5 im Detail beschrieben werden.

Tabelle 6: Mobilitätsplan

Handlungsfeld	A Strassenraumgestaltung	B Siedlung und Ortsbild	C Langsamverkehr	D Öffentlicher Verkehr	E Parkierung	F Steuerung Verkehrsnachfrage/ Verkehrsablauf
Analyse	Dominanz des MIV, Probleme mit Verkehrssicherheit	Gebäudeleerstand, wenig ortsbildprägende Punkte	Lücken / Sicherheitsdefizite im Fussgänger- und Velonetz	Hohe Reisezeiten, fehlende Angebote	Keine Gebührenerhebung im Parkierungsreglement	Hohe MIV-Anteile auf Kurzstrecken, geringe Nutzung ÖV
Ziele	Koexistenzprinzip, hohe Verkehrssicherheit	Attraktives und lebendiges Ortszentrum	Attraktiver und gut angenommener Langsamverkehr	Attraktiver und gut angenommener ÖV	Anfallende Kosten werden durch Nutzer getragen	Bewusstsein für nachhaltige Mobilität und adäquates Verkehrsverhalten
Massnahmen	Rechtsvortritt Verkehrsberuhigung Gemeindestrassen BGK Bärenplatz BGK Sarmenstorferstrasse (K252) Umgestaltung der verbleibenden Kantonsstrassenabschnitte Gestaltung Ortseinfahrten	Zukünftige Nutzungsplanung Ortskernentwicklungskonzept Aufwertungsmassnahmen	Ergänzung Fussgängerinfrastruktur Ergänzung Veloinfrastruktur Aufwertung bestehende Fussgängerinfrastruktur Verbesserung touristische Infrastruktur	Expressbusverbindungen nach Wohlen ÖV-Verbindung ins Freiamt	Einführung Parkplatzbewirtschaftung/ Anpassung Parkierungsreglement	Initialberatung Mobilitätsmanagement Kampagne „Fahrwangen – nachhaltig mobil“ Kampagne „sicheres Verkehrsverhalten“



## 5 Massnahmenblätter

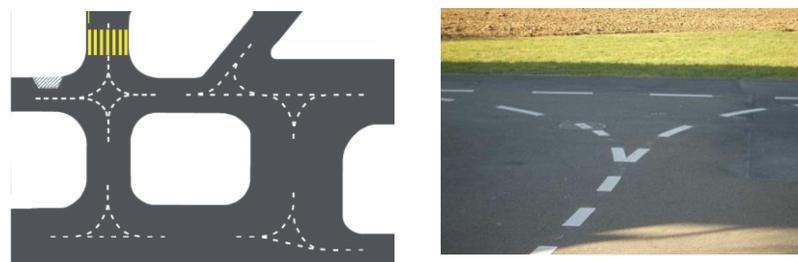
Die Massnahmenblätter bilden eine Zusammenfassung und Beschreibung der Festlegungen im Rahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr, welche in der Plandarstellung „Massnahmen“ (vgl. Anhang **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) dargestellt und verortet sind.

### 5.1 Handlungsfeld Strassenraumgestaltung

A1 - Markierung "Rechtsvortritt" in den Quartieren	
Ausgangslage und Defizite	Das Geschwindigkeitsniveau einzelner Fahrzeuge auf verschiedenen Quartierstrassen wird als zu hoch bzw. nicht angepasst empfunden. Einzelne Knoten werden als unübersichtlich beurteilt.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- die Lebens- und Wohnqualität erhalten bzw. verbessern</li> <li>- Nachhaltige Wirksamkeit und finanzielle Tragbarkeit</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Die Markierung "Rechtsvortritt" wird an allen Knoten in den Quartieren sowie an Knoten mit Rechtsvortritt an den Kantonsstrassen angebracht. Die Verortung der Massnahmen ist im Teilplan ‚Massnahmen Verkehr‘ (Anhang A2) dokumentiert. Die Markierung „Rechtsvortritt“ an der K369 Hintergasse (K369) soll zusammen mit geschwindigkeitsdämpfenden Massnahmen erfolgen.</p> <p>Die Markierung bewirkt eine erhöhte Aufmerksamkeit der Autofahrenden und damit eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus. Die Vortrittsverhältnisse können mit dieser Markierung an schlecht wahrnehmbaren Verzweigungen verdeutlicht werden.</p> <p>Die Markierung "Rechtsvortritt" besteht aus einer spezifischen Anordnung der Leitlinie (weiss) in der Fahrbahnmitte im Bereich von Verzweigungen mit Rechtsvortritt. Die Leitlinie beginnt in einem gewissen Abstand zur Quersfahrbahn, damit die Fahrzeuglenker auf den Knoten und die Vortrittsverhältnisse aufmerksam werden.</p> <p>Mit dem Anbringen der Markierungen soll gleichzeitig die Bevölkerung mittels eines Merkblattes auf die Verhaltensregeln bezüglich "Rechtsvortritt" aufmerksam gemacht werden.</p>

## Grafische Darstellung

Abb. 1+2: Prinzip Markierung Rechtsvortritt



## Kosten

- Hoch
- mittel
- Tief

## Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A2, A5, A6, F3

## Zuständigkeit

Federführung:

- Gemeindestrassen: Gemeinde
- Kantonsstrassen: Kanton

Weitere Beteiligte: BVU, Kanton (Abteilung Tiefbau)

## Umsetzung in der Nutzungsplanung

Nicht notwendig

## Koordinationsstand / Projektstand

Massnahme aus Verkehrssicherheitskonzept Fahrwangen, abgestimmt mit Begleitgruppe und Gemeinderat.

## Nächste Schritte

Endgültiges Festlegen der zu markierenden Knoten

Abstimmung mit BVU, Abteilung Tiefbau, evtl. Ausschreibung

## Realisierungszeitraum

Kurzfristig

## Ausgangslage und Defizite

**A2 - Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Gemeindestrassen**

Die Gestaltung des Hallwilerwegs, der Mühlackerstrasse, der Alten Aescherstrasse (K252), dem Eintrachtweg und der Zelglistrasse ist geradlinig und weist keine geschwindigkeitsdämpfenden Gestaltungselemente auf. Das Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge in diesen Quartierstrassen wird teilweise als zu hoch bzw. nicht angepasst empfunden. Einzelne Knoten werden als unübersichtlich beurteilt. Die Vortrittssituation an den Zufahrten zu Fretzmen am Hallwilerweg ist Fahrzeuglenkern zum Teil unklar. Die Gassen im historischen Ortskern (Schmiedgässli, Alte Aescherstrasse) sowie der Bereich um den Knoten Vordergasse – Alte Aescherstrasse weisen einen schlechten baulichen Zustand sowie eine geringe Aufenthaltsqualität auf und bieten den Fussgängern wenig Orientierung.

Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- die Lebens- und Wohnqualität erhalten bzw. verbessern</li> <li>- attraktive, sichere und sichtbare Fuss- und Velowege</li> <li>- nachhaltige Wirksamkeit und finanzielle Tragbarkeit</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Am Hallwilerweg werden bei den Ausfahrten Fretzmen AG Sofortmassnahmen zur Verdeutlichung der bestehenden Vortrittssituation getroffen.</p> <p>Im Rahmen von ordentlichen Strassen- resp. Belagssanierungen werden auf dem Hallwilerweg, der Mühlackerstrasse, der Alten Aescherstrasse (K252), dem Eintrachtweg und der Zelglistrasse verkehrsberuhigende Massnahmen umgesetzt. Beispiele für solche Massnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Torsituation durch gestalterische Einengung oder Verzahnung mit der Umgebung</li> <li>- Horizontalversätze: Mit der Verschiebung der Fahrbahnachse lässt sich erreichen, dass der Strassenraum in optisch abgegrenzte Teilräume unterteilt wird. Dadurch erhöht sich die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden. Beispiele für Horizontalversätze sind Belagswechsel in Längsrichtung, Trottoirnase, Poller / Wehrsteine, Bäume und Hecken, Trottoir.</li> <li>- Vertikalversätze: Punktuelle Erhöhungen der Fahrbahn beruhigen den Fahrverkehr und erhöhen die Sicherheit des querenden Langsamverkehrs. Beispiele für Vertikalversätze sind Belagskissen und Aufpflasterungen.</li> </ul> <p>Kombinationen von horizontalen und vertikalen Versätzen an der richtigen Stelle haben eine starke Wirkung auf das Geschwindigkeitsniveau, fügen sich gut in die örtliche Situation ein und werden dadurch kaum als Schikane empfunden.</p> <p>Die einzelnen Massnahmen und die definitive Ausgestaltung (Breite, Kurvenradien) sind im Rahmen der Detailprojektierung zu klären und mit den entsprechenden Organisationen (Blaulicht, Räumungsdienste, Ver- und Entsorgung) abzusprechen. Ebenso ist die Lärmsituation in der Detailplanung zu berücksichtigen, da sich einzelne Massnahmen (z.B. Aufpflasterungen) zu höheren Lärmemissionen führen können.</p> <p>Die betreffenden Quartiersstrassen sind zum derzeitigen Zeitpunkt grossteils nicht sanierungsbedürftig. Somit ist zu überprüfen, ob eine Beschränkung auf nicht-bauliche Massnahmen zweckdienlich ist.</p> <p>Um im Bereich von Schulen eine erhöhte Aufmerksamkeit zu erreichen, kann die Markierung "Achtung Kinder" und der Zusatzhinweis "Schule" angebracht werden. Grundsätzlich sollen diese Markierungen nur im Umkreis von 300 Metern von Schulanlagen auf verkehrsorientierten Strassen angebracht werden</p> <p>Demgegenüber wird auf die Anlage von Trottoirs in den meisten Quartiersstrassen (vgl. Massnahme C2) verzichtet. Durch die Trennung von</p>

motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr kann das subjektive Sicherheitsgefühl für PW-Lenker erhöht werden. Damit steigt in aller Regel auch das Geschwindigkeitsniveau.

Die Einführung von Tempo 30-Zonen In den einzelnen Quartierstrassen wird überprüft. Vordringliche Bedeutung für eine allfällige Einführung von Tempo 30 geniesst aufgrund ihres Strassenverlaufs die Alte Aescherstrasse. Nach einer ersten Prüfung erstellt die Gemeinde allenfalls das benötigte Gutachten (Nachweis des Geschwindigkeitsniveaus) sowie das Massnahmenkonzept und reicht dieses beim Kanton (Abteilung Tiefbau / Verkehrstechnik) ein. Auf den übrigen Quartierstrassen halten nach bisherigen Beobachtungen im Rahmen der Verkehrserhebungen die meisten Fahrzeuge ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau ein.

Grundsätzlich sollten Tempo 30-Zonen nur in Kombination mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Anwendung kommen, da diese gegenüber einzelnen Verkehrsteilnehmern mit unangepasster Fahrweise wirksamer sind.

Im Bereich des historischen Ortskerns werden entlang des Strassenzugs Alte-Aescherstrasse (K252) – Vordergasse – Schmidgässli einschliesslich der dazugehörigen Knotenpunkte umfassende Aufwertungsmassnahmen ergriffen und der ganze Bereich nach dem Prinzip der Koexistenz umgestaltet. Damit setzt sich das Koexistenzprinzip am Bärenplatz im Zuge von Massnahme A3 schlüssig im historischen Ortskern fort und ermöglicht eine einheitliche Wahrnehmung des öffentlichen Raums im Bereich mit der höchsten Fussgängerfrequenz in Fahrwangen.

Grafische Darstellung

Abb. 1+2: Mögliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung



Kosten

- Hoch  
 mittel  
 Tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A1, A3, A5, A6, F3

Zuständigkeit

Federführung: Gemeinde  
 Weitere Beteiligte: BVU, Kanton (Abteilung Tiefbau)

Umsetzung in der Nutzungsplanung

Nicht notwendig

Koordinationsstand / Projektstand

Idee (Abstimmung mit Begleitgruppe und Gemeinderat)

Nächste Schritte	Gutachten / Massnahmenkonzept für Tempo 30-Zonen erstellen Kosten für verkehrsberuhigende Massnahmen im Finanzplan einstellen
Realisierungszeitraum	Mittelfristig

<b>A3 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Bärenplatz</b>	
Ausgangslage und Defizite	<p>Das funktionale und historische Zentrum von Fahrwangen ist infolge der MIV-orientierten Infrastruktur und der relativ hohen Belastungen stark durch den Verkehr dominiert und weist entsprechende Lärmimmissionen auf. Die Fussgängerstreifen liegen zu den Wunschlinien des Langsamverkehrs ungünstig. Im Rahmen einer videogestützten Verkehrsraumbeobachtung wurden verschiedene Konflikte zwischen Fussgänger und Radfahrer mit dem motorisierten Verkehr beobachtet, die auf das hohe Geschwindigkeitsniveau, die komplexe Knotenpunktsituation, vor allem aber auf Fehlverhalten von PW- und LW-Lenkern zurückzuführen sind.</p> <p>Der Kanton Aargau hat Sanierungsentwürfe erarbeitet, die auf einem Kreiselkonzept basieren (Varianten Einfach- und Doppelkreisel). Hierbei handelt es sich wiederum um stark MIV-orientierte Konzepte, welche eine ansprechende Gestaltung des Knotens im Dorfzentrum praktisch verunmöglichen und den Bedürfnissen von Fussgängern und Radfahrern nicht Rechnung tragen.</p>
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- attraktive, sichere und sichtbare Fuss- und Velowege</li> <li>- Aufwertung der Hauptverkehrsachsen</li> <li>- nachhaltige Wirksamkeit und finanzielle Tragbarkeit</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Aufgrund der Komplexität der Problemlagen erscheint eine ganzheitliche Betrachtung des Bärenplatzes im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts notwendig. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) stellt eine umfassende Verkehrswegplanung dar, die verkehrliche, städtebauliche sowie umweltbezogene Aspekte berücksichtigt und den Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet. Mit einem BGK wird der Knoten Bärenplatz mit baulichen und gestalterischen Massnahmen integral aufgewertet. Ein dem Siedlungsgebiet angemessenes Geschwindigkeitsregime erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Verkehrsraum, ermöglicht einen sicheren und attraktiven Fuss- und Radverkehr, ohne den motorisierten Individualverkehr unverhältnismässig zu beeinträchtigen. Der Gemeinderat von Fahrwangen wirkt beim Kanton mit Nachdruck auf die Durchführung dieser Studie hin.</p> <p>Folgende Randbedingungen sollten bei einer gestalterischen Lösungsu-</p>

che für den Bärenplatz berücksichtigt werden:

- Massgebliche Senkung des Geschwindigkeitsniveaus im Knotenpunktbereich
- Sicherstellung von umfassenden Querungsmöglichkeiten für Fussgänger
- Beseitigung der entwurfsbedingten Sicherheitsfallen im Knotenpunktbereich (z.B.: Wartende Passanten werden am Fussgängerüberweg Sarmenstorferstrasse (K252) durch rechtseinbiegende Fahrzeuge aus der Hintergasse (K369) verdeckt; keine klare Fussgängerführung an der Ecke Hintergasse (K369)-Aescherstrasse (K252)).
- Ggf. sollen Massnahmen aus dem kantonalen Strassenlärmsanierungskonzept berücksichtigt werden (Fertigstellung 2013/2014)

Eine grossflächige Gestaltung nach dem Koexistenzprinzip (vgl. Shared-Space-Konzepte) zwischen der Bushaltestelle Bärenplatz (Sarmenstorferstrasse (K252)) und Gemeindehaus (Aescherstrasse (K252)) mit einer fließenden Abgrenzung der Fahrbahnen, ggf. in Kombination mit einem kleinen Kreisverkehr im Knotenzentrum als Gestaltungselement kann die umfassenden Interessen aller Verkehrsteilnehmer sicherstellen.

Grafische Darstellung

Abb. 1: Entwurfsbeispiel mit einem Kreisverkehr als Gestaltungselement (Rosenheim)

Abb. 2: Beispiel einer Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse Kőniz)



Kosten:

- Hoch
- mittel
- Tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

	A2, A4, B2, B3, C1, C2, C3, D2, E1
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Weitere Beteiligte: BVU, Kanton (Abteilung Tiefbau, u.a. Strassenlärmsonierung)
Umsetzung in der Nutzungsplanung	Nicht notwendig
Koordination / Projektstand	Abgestimmt mit Gemeinderat und Begleitgruppe, Gespräche mit Kanton
Nächste Schritte	Gespräch mit dem BVU Kanton Aargau, Abteilung Verkehr zur Abklärung des Erarbeitungszeitpunkts
Realisierungszeitraum	Nutzungs- und Gestaltungskonzept: offen (siehe „Nächste Schritte“) Bauliche Umsetzung: langfristig

<b>A4 - Betriebs- und Gestaltungskonzept Sarmenstorferstrasse (K252)</b>	
Ausgangslage und Defizite	An der Sarmenstorferstrasse (K252) wird die verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (vor allem im zentrumnahen Bereich mit zahlreichen tertiären Nutzungen) bemängelt. Das Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge wird teilweise als zu hoch bzw. nicht angepasst empfunden. Die MIV-orientierte Gestaltung des Strassenraums bildet einen bedeutenden Fremdkörper im Siedlungsraum. Die Überlagerung mit einer kommunalen und einer kantonalen Veloroute mit unvermittelten, z.T. nicht geschützten Querungen bilden erhebliche Verkehrssicherheitsprobleme. Weitere Defizite sind die unklare Fussgängerführung an der westlichen Strassenseite durch undefinierte öffentliche und halböffentliche Räume sowie die wechselnde bauliche Qualität der angrenzenden Bebauung.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- attraktive, sichere und sichtbare Fuss- und Velowege</li> <li>- nachhaltige Wirksamkeit und finanzielle Tragbarkeit</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	Aufgrund der Vielzahl und der Komplexität der Problemlagen erscheint eine ganzheitliche Betrachtung der Ortsdurchfahrt zwischen Bärenplatz (Haltestelle Bärenplatz und Beginn der Wohnsiedlung Spitzacker im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) notwendig. Ein BGK stellt eine umfassende Verkehrswegplanung dar, die verkehrliche, städtebauliche sowie umweltbezogene Aspekte berücksichtigt und den Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet. Mit einem BGK wird der Strassenraum der Sarmenstorferstrasse (K252) mit baulichen und gestalterischen Massnahmen integral aufgewertet: Ein dem Siedlungsgebiet angemessenes Geschwindigkeitsregime erhöht die Aufenthaltsqualität im gesamten Verkehrsraum, ermöglicht einen sicheren und attraktiven Fuss-

und Radverkehr, ohne den motorisierten Individualverkehr unverhältnismässig zu beeinträchtigen. Der Gemeinderat von Fahrwangen wirkt beim Kanton mit Nachdruck auf die Durchführung dieser Studie hin.

Folgende Randbedingungen sollten bei einer gestalterischen Lösungssuche für die Sarmentorferstrasse (K252) berücksichtigt werden:

- Massgebliche Senkung des Geschwindigkeitsniveaus im Knotenpunktbereich
- Sicherstellung von Querungsmöglichkeiten für Fussgänger
- Beseitigung der Sicherheitsfallen entlang der Kantonalen Veloroute (Linksabbiegesituation in den Stickiweg)
- Ergänzung und Verbesserung der Infrastruktur für Fussgänger, insbesondere entlang der westlichen Strassenseite
- Massnahmen aus dem kantonalen Strassenlärmsanierungsprojekt (Fertigstellung 2012)

In der Studie sollte detailliert überprüft werden, ob eine teilweise Fortführung des Koexistenzprinzips vom Bärenplatz (z.B. bis zur Einmündung Eggenstrasse) in Frage kommt.

Grafische Darstellung

Abb. 1: Beispiel Kernfahrbahn

Abb. 2: Fehlendes Trottoir Sarmentorferstrasse (K252).



Kosten

- hoch
- mittel
- tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A2, A3, A4, B2, B3, C1, C2

Zuständigkeit

Federführung: Kanton

Weitere Beteiligte: Gemeinde, Kanton (BVU, Abteilung Tiefbau, Kantonale Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ), Sektion Strassenlärmsanierung)

Umsetzung in der Nutzungsplanung  
Koordinationsstand / Projektstand

Nicht notwendig

Abgestimmt mit Gemeinderat und Begleitgruppe, Gespräche mit Kanton

Nächste Schritte

Gespräch mit dem BVU Kanton Aargau, Abteilung Verkehr zur Abklärung des Erarbeitungszeitpunkts

Realisierungszeitraum

Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept: Offen (siehe „Nächste

Schritte“)

Umsetzung Betriebs- und Gestaltungskonzept (2. Etappe): Langfristig

Ausgangslage und Defizite

### **A5 - Umgestaltung der verbleibenden Kantonsstrassenabschnitte**

Entlang der bislang nicht durch BGK-Massnahmen abgedeckten Kantonsstrassenabschnitte der Sarmenstorferstrasse (K252), Aescherstrasse (K252), Hintergasse (K369) und Bahnhofstrasse (K370) und Schongauerstrasse (K371) wird die verkehrorientierte Strassenraumgestaltung bemängelt. Das Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge, insbesondere des Schwerverkehrs, wird teilweise als zu hoch bzw. als dem Siedlungsraum nicht angepasst empfunden. An der Aescherstrasse (K252) steht dies im Widerspruch zu den publikumsintensive Einrichtungen entlang dieser Hauptverkehrsachse befinden (z.B. Schule, Sportanlagen).

An der Bahnhofstrasse (K370) entstehen durch das hohe Geschwindigkeitsniveau Verkehrssicherheitsdefizite aufgrund der unübersichtlichen Gestaltung des südlichen Strassenseitenraums. Darüber hinaus ist das Fehlen eines Radstreifens v.a. in Bergauffahrt Richtung Bärenplatz sowie die ungeschützte Querung an der Einmündung Kirchrain mit der kantonalen Fahrradrouten auf einem solch stark befahrenen Strassenzug nicht vereinbar.

An der Sarmenstorferstrasse (K252) bestehen Verkehrssicherheitsdefizite an der Einmündung der Zelglistrasse sowie an der Haltestelle Spitzacker: Dort kommt es an der Bushaltestelle Spitzacker regelmässig zu gefährlichen Fahrmanövern, wenn Personenwagen den stehenden Bus trotz Verkehrsteiler, Schutzinsel mit Sperrfläche und Sicherheitslinie überholen und damit vor dem Bus querende Fussgänger erheblich gefährden. Als weitere Defizite werden das fehlende Trottoir vor dem Gebäude Sarmenstorferstrasse (K252) 29 und die ungeschützte Strassenquerung für Velofahrerinnen und -fahrer zum seitlich geführten Radweg auf der Höhe Sarmenstorferstrasse (K252) 31 genannt.

An der Hintergasse (K369) bestehen Sicherheitsdefizite insbesondere an den Einmündungen des Römerwegs und der Schongauerstrasse sowie am Fussgängerstreifen auf Höhe MIGROS aufgrund des hohen Geschwindigkeitsniveaus der Fahrzeuge in Richtung Bärenplatz.

An der Schongauerstrasse gibt es trotz des unübersichtlichen Strassenraums keine Infrastruktur für den Langsamverkehr, obwohl Teil des kantonalen Wanderwegenetzes. Gemäss Beobachtungen ist die Frequenz des Schwerverkehrs verhältnismässig hoch, der häufig mit einem der Verkehrssituation nicht angepassten Geschwindigkeitsniveau verkehrt.

Verfolgte Ziele

- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Beschreibung / Begründung

- attraktive, sichere und sichtbare Fuss- und Velowege
- nachhaltige Wirksamkeit und finanzielle Tragbarkeit

Die betreffenden Abschnitte werden unter Berücksichtigung der Strassen-seitenräume, der Situation für den Langsamverkehr und der erforderlichen Abmessungen gemäss der kantonalen Entwurfspraxis umgestaltet. Dabei werden auch Massnahmen aus dem kantonalen Strassenlärmsanierungsprojekt (Fertigstellung 2013-2014) berücksichtigt.

- Die Aescherstrasse (K252) wurde im Rahmen der soeben vollendeten Sanierung als Kernfahrbahn ausgestaltet. Die Gemeinde Fahrwangen wirkt auch weiterhin beim Kanton darauf hin, dass die Aescherstrasse (K252) mittel- bis langfristig zwischen dem Grenzweg und dem Bärenplatz mit beidseitigen Velostreifen ausgestaltet wird und sichere, oberirdische Querungsmöglichkeiten für Fussgänger realisiert werden.
- In der Bahnhofstrasse (K370) wird der Abschnitt zwischen dem Bärenplatz und dem Knoten Bahnhofstrasse (K370) / Kirchrain als Kernfahrbahn ausgestaltet. Eine Kernfahrbahn trägt zwar nicht massgeblich zu einer Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus bei, jedoch kann durch die erhöhte Aufmerksamkeit auch die Verkehrssicherheit verbessert werden. Von besonderer Bedeutung bei der Umgestaltung sind eine sichere Längsverbindung für den Veloverkehr entlang der kantonalen Radroute - zumindest in Bergauffahrt in Richtung Bärenplatz – und die Verbesserung der Linksabbiegesituation für Velos in den Kirchrain. Aufgrund verschiedener Gewerbegebiete im Gemeindegebiet Meisterschwanden empfiehlt sich die Fortsetzung der Veloinfrastruktur über den Kirchrain hinaus. Gleichzeitig wird entlang der Hintergasse (K369) durch Massnahmen im Strassenseitenraum die Übersichtlichkeit des Strassenraums und damit die Sicherheit für querende Fussgänger verbessert, v.a. im Bereich des Fussgängerstreifens vor dem Restaurant Bahnhof. Die Gemeinde tritt baldmöglichst mit der Abteilung Tiefbau des Kantons, um Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ergreifen. Mittelfristig wirkt hier die Gemeinde im Rahmen der derzeit entwickelten Projekte zur Überbauung der Parzelle am ehemaligen Bahnhof auf eine Verbesserung der Verkehrssituation hin. Auf dem Abschnitt zwischen dem Pfarrweg und der Gemeindegrenze auf der Bahnhofstrasse (K370) wird die Fahrbahnbreite zugunsten des Trottoirs auf der Kurveninnenseite reduziert. Mit dieser Massnahme kann das Geschwindigkeitsniveau gesenkt und damit die Verkehrssicherheit für die Velofahrerinnen und –fahrer erhöht werden. Gleichzeitig wird durch das breitere Trottoir auch die Sichtweite und somit die Sicherheit beim Fussgängerstreifen Höhe Garage Früh verbessert.
- Im verbleibenden Abschnitt der Sarmenstorferstrasse (K252) steht die Beseitigung der Verkehrssicherheitsdefizite im Vordergrund: Folgende Massnahmen sollte zwingend möglichst kurzfristig verwirklicht werden:
  - Die Fahrbahnhaltestelle Spitzacker wird nach die Fussgängerquerung verlegt (gemäss „Empfehlungen Bushaltestelle“, BVU 2010). Mit Hilfe der bestehenden Fussgängerinsel können die Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse sicher überqueren; das wider-

rechtliche Überholen des Busses kann wirkungsvoller unterbunden werden als mit der heutigen Anordnung. Damit verschiebt sich die Haltestellenfläche geringfügig in den Einmündungsbereich mit dem Spitzackerweg. Ein Konflikt ist hierdurch nicht zu erwarten, vielmehr sind mit der gegenwärtigen Situation auch Einbieger aus dem Spitzackerweg erheblich gefährdet, da sie nicht mit Linksverkehr aus Richtung Ortszentrum – konkret widerrechtlich den stehenden Bus überholenden Fahrzeugen – rechnen müssen, dies aber regelmässig passiert.

- Die Einmündung des Breitewegs in die Sarmenstorferstrasse (K252) sollte entschärft werden. Dabei spielen insbesondere mehrere Verkehrsschilder eine Rolle, die einbiegenden Fahrzeugen die Sicht versperren. Weiterhin kann dies durch die Umgestaltung der Ortseinfahrt erreicht werden (vgl. Massnahmenblatt A6).
- In der Hintergasse (K369) sollen im Zuge einer zukünftigen Strassenraumsanierung Massnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung insbesondere im Bereich zwischen der Einmündung Schongauerstrasse (K371) und Bärenplatz vorgesehen werden. Dadurch soll auch eine Sicherheitsverbesserung des Fussgängerstreifens an der Hintergasse erreicht werden. Weitere Massnahmen sind in einer Eingangspforte und in der Markierung Rechtsvortritt an der Einmündung des Römerwegs zu suchen.
- Für die Schongauerstrasse strebt die Gemeinde zeitnah die vom Kanton angebotene Abklassierung zur Gemeindestrasse an. Dies eröffnet einen weitaus erhöhten Gestaltungsspielraum bei den anstehenden Sanierungsarbeiten. Dabei wird den Bedürfnissen von Fussgängern Rechnung getragen.

Grafische Darstellung

Abb. 1: Situation Haltestelle Spitzacker



Kosten

- Hoch
- mittel
- Tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A1, A2, A3, A4, B3, A6, C1, C2, D2

Zuständigkeit

Federführung: Kanton

Weitere Beteiligte: Gemeinde, Kanton (BVU, Abteilung Tiefbau, Kantonale Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ), Sektion Verkehrstechnik, Sektion öffentlicher Verkehr)

Umsetzung in der Nutzungsplanung

	Nicht notwendig
Koordinationsstand / Planungsstand	Gespräche mit Kanton, Abstimmung mit Begleitgruppe und Gemeinderat.
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsbegehung mit Sektion Verkehrstechnik (Abt. Tiefbau) und der Sektion öffentlicher Verkehr (Abt. Verkehr) zur Erörterung geeigneter Sofortmassnahmen an der Haltestelle Spitzacker</li> <li>• Gespräche mit dem BVU Kanton Aargau, Abteilung Verkehr</li> </ul>
Realisierungszeitraum	<p>Sofortmassnahmen: Beseitigung der Verkehrssicherheitsdefizite an der Haltestelle Spitzacker</p> <p>Mittelfristig: Detailplanung der Umgestaltung</p> <p>Langfristig: Bauliche Umsetzung der Umgestaltung</p>
	<b>A6 - Gestaltungskonzept Ortseinfahrten</b>
Ausgangslage und Defizite	Die Ortseingänge im Hauptstrassennetz sollen als Zugangstor zu einem Siedlungsraum wahrgenommen werden und bilden demnach ein wichtiges Gestaltungselement. Sie schaffen eine Zäsur am Übergang zum Siedlungsgebiet, der durch die Fahrzeuglenker intuitiv häufig eben nicht wahrgenommen wird. An den Ortseinfahrten an der Sarmentorferstrasse (K252) an der Aescherstrasse (K252) und an der Hintergasse (K369) fehlen derartige Gestaltungselemente. Dies hat auch negative Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsniveau entlang der drei Kantonsstrassen.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Aufenthaltsqualität</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgänger-und Veloverkehr</li> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Um den Situationswechsel ausser-/innerorts für die Autofahrenden spür- und sichtbar zu machen, werden bei den Einfahrten ins Siedlungsgebiet im Bereich der Aescherstrasse (K252) 38, im Bereich der Sarmentorferstrasse (K252) nördlich der Einmündung des Breitewegs sowie in der Hintergasse (K369) vor der Einmündung des Römerwegs jeweils Torsituationen mit einer Ablenkung der ortseinwärts führenden Fahrbahnen gestaltet. Die Fahrbahnbreiten im Bereich der Torsituationen sind im Detailprojekt zu klären.</p> <p>Falls durch die Massnahmen eine Reduktion der Lärmbelastung erzielt wird, werden die Massnahmen allenfalls vom Bund im Rahmen der Strassenlärmsanierungsprojekte finanziell unterstützt.</p>
Grafische Darstellung	

Abb. 1: Beispiel für eine Torsituation an der Ortseinfahrt



Kosten	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> tief
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	A1, A2, A5,
Zuständigkeit	Federführung: Kanton Weitere Beteiligte: Gemeinde
Umsetzung in der Nutzungsplanung	Nicht notwendig
Koordinationsstand / Projektstand	Mit Begleitgruppe und Gemeinderat abgestimmt
Nächste Schritte	Gespräch mit dem BVU Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau Sektion Verkehrstechnik
Realisierungszeitraum	mittelfristig

## 5.2 Handlungsfeld Siedlung und Ortsbild

<b>B1 - Zukünftige Nutzungsplanung</b>	
Ausgangslage und Defizite	<p>Mit der gegenwärtigen Revision der Flächennutzungsplanung in Fahrwangen werden 2.9ha neue Wohn- und Mischzonen sowie 1.1 ha neue Industrie- und Gewerbebezonen ausgewiesen. Damit steigt die kommunale Kapazität auf 2500 Einwohner. Dies entspricht dem Zielzustand von Fahrwangen im Jahr 2026. Mit den aktuellen Einzonungen sind damit langfristig Baulandreserven verfügbar.</p> <p>Sämtliche Neueinzonungen befinden sich ausserhalb des Dorfkentrums, zum Teil an dezentral gelegenen Siedlungsrandlagen. Neben den Vorteilen einer städtebaulichen Arrondierung der Ortsränder und der Konzentration auf attraktive Wohnlagen in guter Aussicht entstehen jedoch Konflikte mit den Zielsetzungen zur Verbesserung der Situation für den Fussgänger- und Veloverkehr und zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs.</p>
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massvolle bauliche Dichte, Wahrung der Grün- und Freiräume</li> <li>- Vorrang der Innenentwicklung</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Die weitere Bauzonenentwicklung soll sich auf das bereits bebaute Gebiet mit Schwerpunkt auf das Dorfkzentrum konzentrieren. Eine über die gegenwärtige Nutzungsplanrevision hinausgehende Neueinzonung von Bauland soll nicht mehr erfolgen. Damit wird eine Konkurrenzierung des Ortskerns durch Neueinzonungen vermieden. Stattdessen soll nach Möglichkeiten gesucht werden, bereits bebaute Flächen und Gebäude umzuwidmen und Baulücken im Siedlungsbestand auszunutzen. Der Vorrang der Innenentwicklung soll durch eine aktive Baulandpolitik der Gemeinde unterstützt werden.</p>
Grafische Darstellung  Abb. 1: Fokussierung der zukünftigen Siedlungsentwicklung auf den Ortskern	
Kosten	<input type="checkbox"/> Hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	B2, B3
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Weitere Beteiligte: Kanton
Umsetzung in der Nutzungsplanung	In zukünftigen Nutzungsplanrevisionen berücksichtigen
Koordinationsstand / Projektstand	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte	keine
Realisierungszeitraum	langfristig

<b>B2 - Ortskernentwicklungskonzept</b>	
Ausgangslage und Defizite	Einige historische, z.T. ehemals landwirtschaftlich genutzte Gebäude im Ortskern von Fahrwangen sind aufgrund des Wegfalls der Geschäfts- oder Wohnnutzung leerstehend, oder ihr Leerstand ist aufgrund der Bausubstanz des Gebäudes absehbar resp. zu befürchten. Gleichzeitig wurden durch die Gemeinde in Ortsrandlagen neue Flächen für die Wohn- und Gewerbenutzung eingezont. Dies kann eine zusätzliche Verlagerung von Nutzungen aus dem Ortskern bewirken und damit dessen Qualitäten entgegenwirken. Ein solcher Trend mindert auch die Chancen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massvolle bauliche Dichte, Wahrung der Grün- und Freiräume</li> <li>- Vorrang der Innenentwicklung</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgänger- und Veloverkehr</li> <li>- Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Um einer zunehmenden Verlagerung von Wohn-, Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen an den Ortsrand zu verhindern, wird ein offensives Eingreifen durch den Gemeinderat benötigt. Im Rahmen eines Ortskernentwicklungskonzepts sollen Initiativen zur Stärkung der Wohnnutzung in den Obergeschossen und zur Umnutzung ehemals landwirtschaftlicher Gebäude ergriffen werden. Die Aktivitäten münden in einem Imagegewinn für den Ortskern, welcher Neuinvestitionen durch Private in neue Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen bewirken kann. Bei dem Konzept wird auf die Erfahrungen des Netzwerks Altstadt zurückgegriffen, welches Werkzeuge für Analyse, Kommunikation und Intervention gegen diese typischen Effekte des Strukturwandels entwickelt.</p> <p>Darüber hinaus sollen in Form von Zwangsbaulinien und Firstrichtungen sowie Empfehlungen zur strassenwirksamen Gestaltung von Fassaden Gestaltungselemente für attraktive öffentliche Räume im historischen Dorfzentrum erarbeitet werden.</p>

## Grafische Darstellung

Abb. 1: Imagegewinne durch die Wohnnutzung im Ortszentrum

Abb. 2: Räumliche Fokussierung des Ortskernentwicklungskonzepts



Kosten

hoch

mittel

tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A3, A4, B1, B3

Zuständigkeit

Federführung: Gemeinde

Umsetzung in der Nutzungsplanung

Ggf. in zukünftigen Nutzungsplanrevisionen zu berücksichtigen

Koordinationsstand / Projektstand

Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt

Nächste Schritte

Exakte Definition des Perimeters

Ausschreibung des Ortskernentwicklungskonzept

Realisierungszeitraum

mittelfristig

Ausgangslage und Defizite

### B3 - Aufwertungsmassnahmen im öffentlichen und halböffentlichen Raum

Die gegenwärtige verkehrsorientierte Gestaltung der Kantonsstrassen äussert sich in manchen Abschnitten in einer Vernachlässigung des öffentlichen, halböffentlichen und auch privaten Raums zwischen Fassaden und Fahrbahnen (vgl. Plan Analyse Ortsbild, Anhang A1). Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist daher die alleinige Aufwertung der Strassenräume nicht ausreichend und sind durch Konzepte zur Verbesserung des Ortsbildes im erweiterten Strassenumfeld zu ergänzen. Gemäss der Analyseergebnisse verfügt Fahrwegen über eine geringe Anzahl an ortsbildprägenden Punkten, so dass bereits durch kleine Gestaltungselemente wesentliche Verbesserungen des Ortsbildes erzielt werden können.

Verfolgte Ziele

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Wahrung der Grün- und Freiräume

Beschreibung / Begründung

Um die Wirkungen der Nutzungs- und Gestaltungskonzepte und der Massnahmen an den Kantons- und Quartierstrassen zu erhöhen, sollen parallel im öffentlichen und halböffentlichen Raum Aufwertungsmassnahmen verwirklicht werden. Diese sind für die jeweiligen Situationen spezifisch zu planen. Dabei kann es sich beispielhaft um folgende Massnahmen handeln:

- Entsiegelung und teilweise Bepflanzung von grösseren asphaltierten Flächen
- Bewahrung und Weiterentwicklung der charakteristischen Streuobstwiesen
- Attraktive Bepflanzung der Seitenräume
- Ausstattung der Strassenseitenräume mit Sitzgelegenheiten
- Verbesserung der Zugänglichkeit zu Grün- und Erholungsflächen

Besonderer Handlungsbedarf besteht in folgenden Bereichen:

- Bahnhofstrasse (K370) zwischen BDWM-Gebäude und Hotel Bahnhof
- Sarmenstorferstrasse (K252) zwischen Einmündung Eggenstrasse und Siedlung Spitzacker
- Platzsituation an der Kreuzung Alte Aescherstrasse / Vordergasse mit Bachlauf

Ergänzend sollen die nach der aktuellen Nutzungsplanrevision verbleibenden Streuobstwiesen als wesentliches Charakteristikum von Fahrwangen und als wichtiges Element der Siedlungsdurchgrünung unbedingt bewahrt werden. Dies stellt ein wesentliches Qualitätskriterium für die Attraktivität Fahrwagens als Wohnstandort und Lebensraum dar.

Grafische Darstellung

Abb. 1: Notwendigkeit der Aufwertung entlang der Bahnhofstrasse

Abb2. Streuobstwiese in Fahrwangen



Kosten

- hoch
- mittel
- tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A2, A3, A4, A5, B1, B2

Zuständigkeit

	Federführung: Gemeinde
Umsetzung in der Nutzungsplanung Koordinationsstand / Projektstand	Nicht notwendig
Nächste Schritte	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Realisierungszeitraum	Ausschreibung Detailplanungen
	mittelfristig

### 5.3 Handlungsfeld Langsamverkehr

<b>C1 - Vervollständigung der Fussgängerinfrastruktur</b>	
Ausgangslage und Defizite	Insgesamt zeichnet sich Fahrwangen durch ein dichtes Fusswegenetz aus. Die Infrastrukturen laufen aus den verschiedenen Siedlungsräumen radial auf den Ortskern zu. Im Bereich des Ortskerns laufen die Wege jedoch auf dem kantonalen Strassennetz aus und weisen einige Lücken auf. Zudem ist die Möglichkeit für Fussgängerquerungen insbesondere in der Aescherstrasse nicht zufriedenstellend. Weiter fehlen einige wichtige Verbindungen an den Ortsrändern. Von besonderer Bedeutung ist eine Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr aus den neu eingezonten Siedlungen im Oberdorf und am Richtplatzweg, um einen Anstieg der Kurzstreckenfahrten ins Dorfzentrum zu vermeiden.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgängerverkehr</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Zur Vervollständigung des Fusswegenetzes werden durch die Erstellung von neuen Trottoirs Lücken im Fusswegenetz entlang der Kantonsstrassen geschlossen, zum anderen durch den Bau von separaten Fusswegen neue Querverbindungen hergestellt. Auf die Anlage von Trottoirs auf den Quartierstrassen wird weitgehend verzichtet, da aufgrund der geringen Verkehrsbelastung eine Führung der Fussgänger im Mischverkehr möglich ist. Folgende Massnahmen sind vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schliessung der Lücke des Trottoirs entlang Westseite der Aescherstrasse (K252) zwischen Bärenplatz und Gemeindehaus Fahrwangen</li> <li>- Schliessung der Lücken des Trottoirs auf der Westseite der Sarmenstorferstrasse (K252) (Ende Fussweg Bärenplatz - Stickiweg; Herrenweg – Siedlung Spitzacker)</li> <li>- Schliessung der Lücke des Trottoirs entlang der Bahnhofstrasse zwischen Hotel Bahnhof – Hallwilerweg.</li> </ul>

- Verlängerung des Trottoirs entlang der Aescherstrasse (K252) bis zum Grenzweg (mit Sanierung Aescherstrasse (K252) realisiert) und entlang der Hintergasse (K369) bis zum Römerweg
- Überprüfung der Machbarkeit eines Trottoirs entlang der Ostseite der Schongauerstrasse (K371) bis zur Siedlung Lochrain
- Errichtung eines neuen Fusswegs vom Rankweg zum Hölzlisackerweg
- Errichtung eines neuen Fusswegs vom Neubaugebiet Bühlmatten zum Richtplatzweg (Erschliessungsprojekt)
- Errichtung einer direkten fussläufigen Verbindung vom Eintrachtweg zur Bündtenstrasse und zur Zelglistrasse
- Verknüpfung des Fusswegs entlang der ehemaligen Bahnlinie mit dem Spitzackerweg bzw. direkte Wegverbindung zur Sarmenstorferstrasse (K252).
- Errichtung eines direkten Fusswegs vom Hallwilerweg zur katholischen Kirche Meisterschwanden.
- Sichere, oberirdische Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an der Aescherstrasse (K252) vor der Gemeindeverwaltung sowie im Bereich der Ausserdorfstrasse
- Behindertengerechte Ausgestaltung der bestehenden unterirdischen Querungsmöglichkeit zwischen Schulhaus und Sporthalle
- Sichere Querungsmöglichkeit für Fussgänger über die Sarmenstorferstrasse (K252) zwischen Eggenstrasse und Bärenplatz, bzw. anderweitige Ermöglichung von Querungen im Rahmen des Nutzungs- und Gestaltungskonzeptes.

Im Rahmen der Gestaltungskonzepte kann es sich zeigen, dass aufgrund der spezifischen Situation oder weiterer geplanter Gestaltungselemente alternative Lösungen günstiger sind.

Die Grundstückssituation für etwaige infrastrukturelle Massnahmen ist noch nicht gelöst. Daher sind die in den Plänen eingetragenen Verbindungen mit einem Pfeilsystem versehen und geben nicht den exakten Verlauf der endgültigen Fusswege wieder.

Grafische Darstellung

Abb. 1: Fehlendes Trottoir in der Sarmenstorferstrasse (K252)



Kosten

hoch

	<input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> tief
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	A3, A4, A5, F1, F2
Zuständigkeit	Planung und Projektierung: Kanton
Umsetzung in der Nutzungsplanung	Federführung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindestrassen / Gemeindewege: Gemeinde</li> <li>• Kantonsstrassen: Kanton</li> </ul> Weitere Beteiligte: Gemeinde, Kanton (BVU, Abteilung Tiefbau)
Koordinationsstand / Projektstand	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte	Gespräch mit dem BVU Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau Sektion Verkehrstechnik
Realisierungszeitraum	mittelfristig

	<b>C2 - Vervollständigung der Veloinfrastruktur</b>
Ausgangslage und Defizite	<p>Die wichtigsten Radrouten in Fahrwangen laufen entlang des kantonalen Strassennetzes. Insbesondere zur Spitzenstunde überlagert sich eine hohe Belastung im motorisierten Verkehr mit dem Velo-Schülerverkehr. Die Strassenzüge Aescherstrasse (K252) und Bahnhofstrasse (K370) verfügen über keinerlei Infrastrukturen für den Veloverkehr. Die Radroutenverbindung über die Landstrasse von Fahrwangen nach Aesch weist keine Infrastruktur für Velofahrer auf. Nutzer empfinden diesen Abschnitt als sicherheitskritisch. Entlang der Sarmentorferstrasse (K252) ortsauswärts sowie an der Ecke Bahnhofstrasse (K370) – Kirchrain sind Velofahrer ohne infrastrukturelle Einrichtungen zum Queren der Fahrbahn oder zum Linksabbiegen gezwungen. Dies geht mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko einher. Derzeit gibt es keine Abstellanlagen für die Nutzung des Velos im Zugang zum öffentlichen Verkehr, obwohl dem Velo als Zugangsmittel aus Siedlungsräumen im Abstand von über 300m zur nächsten Bushaltestelle eine hohe Bedeutung zukommt. Grössere Distanzen müssen aus den Wohnsiedlungen im Oberdorf, aus der Wohnsiedlung Eggen sowie aus der Wohnsiedlung Alte Aescherstrasse und Bruggmatten zurückgelegt werden. Diese Siedlungen haben ihre kürzeste Distanz zu den Haltestellen am ehemaligen Bahnhof und am Bärenplatz.</p>
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Veloverkehr</li> </ul>

Beschreibung / Begründung

Der Veloverkehr wird im Rahmen der Gestaltungskonzepte Sarmenstorferstrasse (K252), Bahnhofstrasse (K370) und Aescherstrasse (K252) infrastrukturell besser berücksichtigt. Beispielsweise ermöglichen Kernfahrbahnen die Einrichtung von Radstreifen in beiden Fahrtrichtungen und erhöhen auf diese Weise die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus werden zur Erleichterung des Linksabbiegens drei bauliche Abbiegehilfen für Velofahrer errichtet:

- Sarmenstorferstrasse (K252) Abzweigung Stickiweg
- Sarmenstorferstrasse (K252) auf Höhe der Graber AG zum Wechsel der Fahrbahnseite
- Bahnhofstrasse (K370) Abzweigung Kirchrain.

Zusätzliche Abstellanlagen im Sinne von Bike&Ride-Stellplätzen werden an den wichtigen ÖV-Haltestellen errichtet:

- Bärenplatz
- Bahnhof

Die Gemeinde Fahrwangen ergreift die Initiative für eine sichere Veloverbindung in Richtung Aesch und stimmt sich hierzu mit den kantonalen Planungen ab.

Grafische Darstellung

Abb. 1: Bahnhofstrasse (K370) Abzweigung Kirchrain



Kosten

- hoch
- mittel
- tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A3, A4, A5, F1, F2

Zuständigkeit

Federführung: Kanton  
 Weitere Beteiligte: Gemeinde, Kanton (BVU, Abteilung Tiefbau, Kantonale Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ), Sektion Verkehrstechnik)

Umsetzung in der Nutzungsplanung  
 Koordinationsstand / Projektstand

Nicht notwendig  
 Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt

Nächste Schritte

Gespräch mit dem BVU Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau Sektion Ver-

	kehrstechnik Gespräch mit der Kantonalen Arbeitsgruppe Zweiradverkehr.
Realisierungszeitraum	Linksabbiegehilfen sowie Bike&Ride: kurzfristig Sichere Längsverbindungen: mittelfristig Veloverbindung Richtung Aesch: mittel- bis langfristig.

	<b>C3 - Aufwertungsmassnahmen bestehende Fussweginfrastruktur</b>
Ausgangslage und Defizite	Insbesondere im Bereich des historischen Ortskerns weisen die Fusswege eine schlechte bauliche Qualität sowie eine schlechte Aufenthaltsqualität auf und sind zum Grossteil nicht beleuchtet. Dies reduziert das Potential des eigentlich dichten und attraktiven Fusswegenetzes beträchtlich und schmälert die Akzeptanz für den Langsamverkehr.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden</li> <li>- die Lebens- und Wohnqualität erhalten bzw. verbessern</li> <li>- attraktive, sichere und sichtbare Fusswege</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	<p>Folgende Fusswege werden in Hinblick auf Belag, Orientierung, Sichtbarkeit und Beleuchtung optimiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fussweg entlang der ehemaligen Bahnstrecke Richtung Breitiweg</li> <li>- Fusswegnetz zwischen Stöcklergasse und Alte Aescherstrasse</li> <li>- Fussweg vom Schmidgässli zur Alten Aescherstrasse (K252).</li> </ul> <p>In Hinblick auf Beleuchtung optimiert werden folgende Quartierstrassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Helgenhüslweg</li> <li>- Stöcklergasse</li> <li>- Richtplatzweg</li> </ul>
Grafische Darstellung	
Abb. 1+2: Attraktiv gestaltete Fusswege	
Kosten	<input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	A3, F1, F2
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Weitere Beteiligte: Keine
Umsetzung in der Nutzungsplanung	Nicht notwendig
Koordinationsstand / Projektstand	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte	Kosten für Massnahmen im Finanzplan einstellen
Realisierungszeitraum	Mittelfristig

	<b>C4 - Verbesserung der touristischen Fusswegeinfrastruktur</b>
Ausgangslage und Defizite	Für die Qualität von Fahrwangen als Wohnstandort ist die Weiterentwicklung und Förderung von attraktiven Naherholungsräumen und die Sicherstellung der Vernetzung zum Siedlungsraum von hoher Bedeutung. Durch attraktive Naherholungsmöglichkeiten im fussläufigen Umfeld kann der gegenwärtig hohe Anteil des motorisierten Verkehrs an der Freizeitmobilität reduziert werden.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgänger- und Veloverkehr</li> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> </ul> <p>Die FH Rapperswil (HSR) hat ein Konzept zur Landschaftsentwicklung in Fahrwangen erstellt, das auch Massnahmen im Bereich Erholung vorsieht. Dieses Konzept soll teilweise umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichtung eines Höhenwegs begleitet von abwechslungsreichen Strukturen wie Hecken, Obstbäumen und extensiven Wiesen. Dieser touristische Fussweg verläuft über den Lindenberg, den Wangenhölzliwald sowie über den Grützenberg entlang der Ostgrenze der Gemeinde Fahrwangen.</li> <li>- Der Zugang zu Gewässern und Feuchtgebieten am östlichen Siedlungsrand sowie östlich des Wangenhölzliwaldes soll für die Wohnbevölkerung Fahrwangens hergestellt werden.</li> </ul>

Grafische Darstellung

Abb. 1: Qualität des Naherholungsraums um Fahrwangen

	
Kosten	<input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> tief
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	Keine
Zuständigkeit	Planung und Projektierung: Gemeinde
Umsetzung in der Nutzungsplanung	Nicht notwendig
Koordinationsstand / Projektstand	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte:	Kosten für Massnahmen im Finanzplan einstellen
Realisierungszeitraum	Kurzfristig

## 5.4 Handlungsfeld öffentlicher Verkehr

<b>D1 - Expressbusverbindung nach Wohlen</b>	
Ausgangslage und Defizite	Mit der Einstellung der Bahnverbindung mit dem Fahrplanwechsel 1997 und Inbetriebnahme der Buslinie 50.340 der BDWM hat sich die Fahrzeit von Fahrwangen nach Wohlen im öffentlichen Verkehr von ehemals 12 Minuten auf heute 22 Minuten erhöht. Dies wirkt sich auf die Attraktivität des ÖV nachteilig aus. Grund für die Fahrzeitverlängerung ist u.a. die Bedienung mehrerer Haltestellen abseits der Hauptachse jeweils in Sarmenstorf und in Villmergen. Die Gemeinde Fahrwangen möchte den Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wieder erhöhen.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs</li> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> </ul>
Beschreibung / Begründung	Die Gemeinde schlägt ein Buskonzept vor, welches für den Berufsverkehr ergänzend in Hauptlastrichtung attraktive Schnellverbindungen von Fahr-

wangen nach Wohlen AG (vgl. Konzept Buslinie 50.390) mit Anschlüssen an die wichtigsten Zugverbindungen anbietet. Dabei sollen in Sarmentorf und in Villmergen nur mehr Haltestellen entlang der Kantonsstrasse bedient werden.

Grafische Darstellung



Kosten

- hoch
- mittel
- tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

F1, F2

Zuständigkeit

Federführung: Gemeinde in Zusammenarbeit mit Busunternehmen und Nachbargemeinden  
 Weitere Beteiligte: Kanton (Sektion öffentlicher Verkehr)

Umsetzung in der Nutzungsplanung

Nicht notwendig

Koordinationsstand / Projektstand

Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt

Nächste Schritte

Kosten für Massnahmen im Finanzplan einstellen

Realisierungszeitraum

Mittelfristig

**D2 - ÖV-Verbindung ins Freiamt**

Ausgangslage und Defizite

Trotz Pendlerverflechtungen von Fahrwangen in Richtung Oberes Freiamt (Muri/Hitzkirch) / Luzern gibt es gegenwärtig keine Verbindung im öffentlichen Verkehr.

Verfolgte Ziele

- Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs
- Reduktion der Umweltbelastungen

Beschreibung / Begründung

Die Gemeinde Fahrwangen ergreift gemeinsam Nachbargemeinden sowie der Regionalplanung des Bezirks Lenzburgs die Initiative für die Lösungssuche nach möglichen Varianten für eine ÖV-Verbindung in Richtung Oberes Freiamt / Luzern. Nach entsprechenden Überprüfungen bestellen die interessierten Gemeinden diese Verkehrsleistungen ausserhalb des

allgemeinen Angebots. Ergänzende Haltestellen müssten im Bereich Bärenplatz in der Bahnhofstrasse (K370) (Fahrtrichtung Meisterschwanden – Muri) sowie in der Aescherstrasse (K252) (Höhe Schulhaus) eingerichtet werden.

Grafische Darstellung



Kosten

- hoch
- mittel
- tief

Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen

A3, A5, F1, F2

Zuständigkeit

Federführung: Gemeinde in Zusammenarbeit mit Regionalplanung des Bezirks, Nachbargemeinden sowie Busunternehmen und Nachbarkantonen

Weitere Beteiligte: Kanton (Sektion öffentlicher Verkehr)

Umsetzung in der Nutzungsplanung

Nicht notwendig

Koordinationsstand / Projektstand

Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt

Nächste Schritte

Kosten für Massnahmen im Finanzplan einstellen

Realisierungszeitraum

Langfristig

## 5.5 Handlungsfeld Parkierung

### E1 - Einführung Parkplatzbewirtschaftung / Anpassung Parkierungsreglement

Ausgangslage und Defizite

Gemäss Analyse nutzen zahlreiche Bewohner für ihre Einkäufe auch innerhalb von Fahrwangen das eigene Auto. Dies geschieht insbesondere auch zu Spitzenstunden, wodurch die Spitzen eigentlich unnötigerweise akzentuiert werden. Die Verkehrsmittelwahl für diese eigentlich langsamverkehrsaffinen Verkehrsbeziehungen wird u.a. dadurch gefördert, dass an den Abstellanlagen im Ortszentrum Parkraum gebührenfrei zur Verfüg-

		gung gestellt wird.
Verfolgte Ziele		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> <li>- Wirtschaftlicher Einsatz der öffentlichen Mittel</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgänger- und Veloverkehr</li> </ul>
Beschreibung / Begründung		<p>Die Gemeinde passt ihr Parkierungsreglement an und führt eine verbindliche Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen wie privaten Stellplätzen ein. Diese Massnahme erfordert eine erneute Revision der Nutzungsplanung.</p> <p>Kernelement der Massnahme ist die Einführung der Gebührenpflicht für private wie öffentliche Stellplätze. Die Gebührenerhebung soll auch für Kurzparker erfolgen. Es empfiehlt sich eine degressive Staffelung der Tarife, da insbesondere mehrere Kurzeinkäufe mit dem PW verhindert werden sollen. Die Massnahme steht in enger Verbindung mit dem einzuführenden Verbot für Gebührenrückerstattung.</p> <p>Um potenzielle Standortnachteile für Betriebe in Fahrwegen zu vermeiden, ist eine intensive Koordination mit Nachbargemeinden erforderlich. Im günstigsten Fall könnte ein einheitliches Parkierungsreglement auf regionaler Ebene entstehen, welche einen massgeblichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität leisten kann.</p>
Grafische Darstellung		
Kosten		<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> tief
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen		A3, F1, F2
Zuständigkeit		Planung und Projektierung: Gemeinde
Umsetzung in der Nutzungsplanung		Nutzungsplanrevision
Koordinationsstand / Projektstand		Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte		<p>Koordination mit Nachbargemeinden</p> <p>Überarbeitung des Parkierungsreglements</p> <p>Beantragung der Revision der Nutzungsplanung</p>

Realisierungszeitraum

Mittelfristig

## 5.6 Handlungsfeld Steuerung der Verkehrsnachfrage sowie des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens

<b>F1 – Initialberatung Mobilitätsmanagement aargaumobil</b>	
Ausgangslage und Defizite	Die Planung eines attraktiven Fussweg- und Radwegenetzes ist nicht unbedingt ausreichend, um hohe Langsamverkehrsanteile bei der Verkehrsmittelwahl zu erzielen. Die Analysen zeigen, dass in Fahrwangen das Auto insbesondere auch für Kurzstrecken genutzt wird. Um zu verhindern, dass mit den Neueinzonungen im Oberdorf die Nutzung des privaten PKW auf Kurzstrecken weiter zunimmt, kommt neben infrastrukturellen Verbesserungen im Langsamverkehr dem Mobilitätsmanagement eine besondere Bedeutung zu.
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> <li>- Wirtschaftlicher Einsatz der öffentlichen Mittel</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgänger- und Veloverkehr</li> </ul>
Beschreibung /Begründung	Mit der kostenlosen Initialberatung durch den Kanton im Rahmen des Programms aargaumobil sollen die weiteren Möglichkeiten für die Lösung der Mobilitätsprobleme in Fahrwangen im Rahmen eines Mobilitätsmanagementkonzepts ausgeleuchtet werden. Schwerpunkte bilden die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des kombinierten Verkehrs, insbesondere aus den oben genannten Wohnsiedlungen mit Distanzen von über 300m zum Ortszentrum. Aufgrund des Gefälles von der Wohnsiedlung im Oberdorf und der damit reduzierten Attraktivität für den Veloverkehr soll auch die mögliche Rolle von e-bikes thematisiert werden.
Grafische Darstellung	
Kosten	<input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> tief
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	C1, C2, C3, F2, F3
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde, Kanton
Umsetzung in der Nutzungsplanung Koordinationsstand / Projektstand	Nicht notwendig

	Mit Begleitgruppe und Gemeinderat abgestimmt
Nächste Schritte	Kontaktaufnahme mit Projektleitung Mobilitätsmanagement des Kantons
Realisierungszeitraum	Kurzfristig

	<b>F2 - Informationskampagne „Fahrwangen - nachhaltig mobil“</b>	
Ausgangslage und Defizite	Die Planung eines attraktiven Fussweg- und Radwegenetzes ist nicht unbedingt ausreichend, um hohe Langsamverkehrsanteile bei der Verkehrsmittelwahl zu erzielen. Die Analysen zeigen, dass in Fahrwangen das Auto insbesondere auch für Kurzstrecken genutzt wird.	
Verfolgte Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion der Umweltbelastungen</li> <li>- Wirtschaftlicher Einsatz der öffentlichen Mittel</li> <li>- Verbesserung der Situation für den Fussgänger- und Veloverkehr</li> </ul>	
Beschreibung /Begründung	<p>Mit der Informationskampagne „Fahrwangen – nachhaltig mobil“ soll die Bevölkerung insbesondere über die Angebote im Langsamverkehr und im öffentlichen Verkehr informiert werden. Jeder Einwohner erhält einen Mobilitäts-Ortsplan, in dem das Fussweg- und Veloroutennetz abgebildet sind sowie alle wichtigen Informationen zur ÖV-Nutzung vermittelt werden. Zudem sollen gezielte Imagekampagnen an den beiden Supermärkten stattfinden, die das Gehen und Radfahren als umweltfreundliche und gesunde Verkehrsmittel bewerben.</p> <p>Eine besondere Bedeutung haben diese Massnahmen für Neuzuzügler. Sie müssen zum Zeitpunkt des Wohnungsbezugs mit den relevanten Informationen zum ÖV sowie mit einer Schnuppermöglichkeit, z.B. eine Test-Mehrfahrtenkarte, versorgt sein.</p> <p>Für die konkrete Planung einer solchen Kampagne empfiehlt sich der Beizug von Kommunikationsfachleuten.</p>	
Grafische Darstellung		
Kosten	<input type="checkbox"/> hoch <input checked="" type="checkbox"/> mittel <input type="checkbox"/> tief	
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	C1, C2, C3, F1, F3	
Zuständigkeit	Federführung: Gemeinde Weitere Beteiligte: Kanton (Mobilitätsmanagement)	
Umsetzung in der Nutzungsplanung Koordinationsstand / Projektstand	Nicht notwendig	

	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte	Entwicklung des Mobilitäts-Ortsplans Organisation der Kampagnen vor den Supermärkten
Realisierungszeitraum	Kurzfristig

	<b>F3 - Kampagne „sicheres Verkehrsverhalten“ in ortsansässigen Betrieben und bei Einwohnern</b>
Ausgangslage und Defizite	Das Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge auf den Quartierstrassen wird teilweise als zu hoch bzw. nicht angepasst empfunden. Ebenso wird die Abwesenheit von Trottoirs als Sicherheitsrisiko beklagt. Die Beobachtungen vor Ort zeigen, dass die grosse Mehrheit der Fahrzeuglenker sich durchaus der Situation entsprechend verhält, einzelne Fahrzeuge jedoch mit (zu) hoher Geschwindigkeit in den Quartieren verkehren.
Verfolgte Ziele	- Hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
Beschreibung / Begründung	Mit einer Informationskampagne soll das Bewusstsein unter Einwohnern und unter Mitarbeitern von ortsansässigen Betrieben für verkehrssicheres Verhalten insbesondere in Quartierstrassen geschärft werden. Hierzu wird in den Betrieben vor Ort (Betriebe Zelgliquartier, Fretz Men, evtl. weitere) in Gesprächen und ggf. einer Weiterbildungsveranstaltung die Mitarbeiterschaft zu angepasstem Verkehrsverhalten motiviert. Ergänzend sind auch die Bewohner Fahrwangsens in einer geeigneten Form in die Kampagne einzubeziehen, die primär auf angepasstes Verkehrsverhalten mit dem PW fokussiert. Für die konkrete Planung einer solchen Kampagne empfiehlt sich der Beizug von Kommunikationsfachleuten.
Grafische Darstellung	
Kosten	<input type="checkbox"/> hoch <input type="checkbox"/> mittel <input checked="" type="checkbox"/> tief
Abhängigkeit mit anderen KGV-Massnahmen	F1
Zuständigkeit	Gemeinde
Umsetzung in der Nutzungsplanung	Nicht notwendig
Koordinationsstand / Projektstand	Mit Gemeinderat und Begleitgruppe abgestimmt
Nächste Schritte	Gespräche mit Betrieben

Realisierungszeitraum	Verfassen Rundschreiben.
	Kurzfristig

## 6 Umsetzung und Controlling

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Fahrwangen orientiert sich an den langfristigen siedlungs- und verkehrsplanerischen Fragestellungen in der Gemeinde. Die enthaltenen Festlegungen müssen periodisch überprüft und mit der tatsächlichen Entwicklung verglichen werden.

Der Gemeinderat dokumentiert die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in einem dreijährigen Rhythmus. Dies umfasst folgende Teilbereiche:

- Qualitativer Rapport über die bereits umgesetzten bzw. aufgelegten Massnahmen
- Auswertung von wichtigen Kennziffern und Leitindikatoren:
  - Verkehrsstromzählung aller Verkehrsträger am Bärenplatz in der Spitzenstunde
  - Beschaffung der Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien
  - Verkehrsbeobachtung / Nummernschilderhebung in den Quartiersstrassen
  - Erfassung des Gebäudeleerstands
- Konsultation der Begleitgruppe, Durchführung und Dokumentation einer gemeinsamen Strategiesitzung mit einer Diskussion über die Wirkungen des KGV und allfällige notwendige zusätzliche Massnahmen

Damit ist gesichert, dass die wichtigsten Grundlagen zur Beurteilung der Wirksamkeit des Kommunalen Gesamtplans Verkehr weiterhin erfasst werden. Eventuelle Fehlentwicklungen können zeitnah identifiziert und angegangen werden. Gleichzeitig wird der während der Planungen angestossene partizipative Prozess in die Zukunft getragen und damit ein kontinuierlicher Austausch zu Mobilitätsthemen zwischen Gemeindeverwaltung und Bevölkerung ermöglicht.

## **A1 Analyse- und Defizitpläne**

## **A2 Massnahmenpläne**

# A3 Kantonales Genehmigungsschreiben



KANTON AARGAU

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**  
Abteilung Verkehr

**Verkehrsplanung**  
Jeannine Geiser  
Projektleiterin  
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau  
Direkt 062 835 45 37  
jeannine.geiser@ag.ch  
www.ag.ch/bvu

Gemeinde Fahrwangen	
16. Mai 2014	
Stimmjahr 14	Alter Nr. 607
Stimmjahr 14	Alter Nr. 609

Gemeinderat Fahrwangen  
Aescherstrasse 2  
5615 Fahrwangen

9. Mai 2014

## Genehmigung KGV Fahrwangen

Sehr geehrte Herren

Der KGV Fahrwangen wurde am 25.04.2014 vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt genehmigt. Im Vorfeld der Genehmigung wurde der KGV erneut intern bei verschiedenen Fachstellen der Abteilungen Raumentwicklung, Tiefbau und Verkehr in die Vernehmlassung gegeben. Folgende Hinweise der Fachstellen zum KGV, nicht den Genehmigungsinhalt betreffend, wurden dabei abgegeben. Der Gemeinde steht es frei, den KGV entsprechend anzupassen.

**Massnahme A4: Betriebs- und Gestaltungskonzept Sarmenstorferstrasse (K252):** Auf der Sarmenstorferstrasse besteht bereits eine Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr in den Stickiweg. Die Fussgängerinsel leitet dabei den nachfolgenden Verkehr rechts am Warteraum vorbei und bietet auch physischen Schutz. Der Gegenverkehr wird mithilfe der Markierung am Standplatz vorbeigeführt. Ein baulicher Schutz (z.B. in Form eines Inselfschutzpfeostens) ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse kaum möglich.

**Massnahme A5: Umgestaltung der verbleibenden Kantonsstrassenabschnitte:** Nachfolgend die Bemerkungen zu den einzelnen Massnahmepunkten:

- Bezüglich der Radverkehrsführung auf der Aescherstrasse verweisen wir auf die Bemerkungen aus der vorläufigen Beurteilung vom 04.04.2012 bezüglich der Möglichkeit einer Kernfahrbahn.
- Auf der Bahnhofstrasse wird es ohne Verbreiterung der Fahrbahn nicht möglich sein, eine Kernfahrbahn zu erstellen. An einigen Bereichen wird es ohne bauliche Anpassungen schwierig sein, selbst nur einen einseitig geführten Radstreifen in Richtung Bärenplatz auf der bestehenden Fahrbahnfläche anzubieten. Die Mindestbreiten für den Veloverkehr können der kantonalen Norm "Leichter Zweiradverkehr, 408.101" entnommen werden.
- Bezüglich der Verschiebung der Bushaltestelle Spitzacker verweisen wir weiterhin auf die vorläufige Beurteilung vom 04.04.2012. Ergänzend zur letzten Stellungnahme kann erläutert werden, dass die Verschiebung des Haltebereichs für Busse nur möglich ist, wenn die gesamte Haltestelle inklusive dem Fussgängerstreifen etwas nach Süden verschoben wird.
- Der Knoten Sarmenstorferstrasse / Breitweg wurde bereits von den diversen Signalen bereinigt.

Im KGV wird festgehalten, dass in Fahrwangen nur noch wenige ortsbildprägende Objekte vorhanden sind. Die Fachstelle Ortsbild, Siedlung und Städtebau der Abteilung Raumentwicklung stimmt dieser Einschätzung zu. Um die verlorengegangene Identität des Ortsbilds wieder herzustellen, sollte den geplanten BGKs eine städtebauliche Analyse und darauf aufbauend ein städtebauliches



**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**  
Abteilung Verkehr  
Verkehrsplanung

25.04.2014

**GENEHMIGUNG**

**Kommunaler Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Fahrwangen**

---

**Sachverhalt**

**1. Verfahren**

**1.1 Verfahrensdaten**

Öffentliche Mitwirkung (§ 3 BauG)	19.08.2013 – 20.09.2013
Vorläufige Beurteilung	04.04.2012
Beschluss Gemeinderat	03.02.2014

Die Gemeinde Fahrwangen reichte am 18. Februar 2014 den Kommunalen Gesamtplan Verkehr zur Genehmigung bei der Abteilung Verkehr ein.

Die Abteilung Verkehr hat am 4. April 2012, unter Einbezug der kantonalen Fachstellen Abteilung Raumentwicklung, Abteilung Tiefbau und Abteilung für Umwelt, die vorläufige Beurteilung des Zwischenberichts zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr Fahrwangen mit Stand vom 16. Dezember 2011 verfasst. Im nun eingereichten Schlussbericht mit Stand vom 24. Januar 2014 wurden die damals angebrachten kantonalen Anliegen eingearbeitet.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr ist behördenverbindlich. Für das Grundeigentum sind erst die Festlegungen in der Nutzungsplanung verbindlich. Aus diesem Grund gibt es kein Rechtsmittelverfahren (Einwendungen, Beschwerden). Die Gemeinde hat eine öffentliche Mitwirkung (§ 3 BauG) durchgeführt.

Die Verfahrensvoraussetzungen für die Genehmigung sind erfüllt.

**1.2 Zuständigkeit zur Genehmigung**

Der Gemeinderat beschliesst und das zuständige Departement genehmigt den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (§ 54a Abs. 1 BauG).

**2. Nutzungsplanung**

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr bildet eine wichtige Grundlage für die Nutzungsplanung, insbesondere bei Fragen der Abstimmung Siedlung und Verkehr, der Strassenraumgestaltung und der Angebote im öffentlichen Verkehr. Aus raumplanerischen Sicht ist nichts gegen den Kommunalen Gesamtplan Verkehr einzuwenden.

### 3. Die Vorlage im Überblick

#### 3.1 Vorlage

Der vorliegende KGV Fahrwegen baut auf dem 2010 abgeschlossenen kommunalen Verkehrssicherheitskonzept Fahrwegen auf, das heutige Sicherheitsdefizite in Fahrwegen analysiert und Lösungsvorschläge erarbeitet. Der KGV beschäftigt sich zudem auch mit weiteren Mobilitätsthemen wie der Parkierung und dem Mobilitätsverhalten. Damit stellt der KGV Fahrwegen ein ganzheitliches Mobilitätskonzept dar. Da die Gemeinde die Nutzungsplanungsrevision gerade abgeschlossen hat, können die behördenverbindlichen Inhalte des KGV nicht unmittelbar in der BNO umgesetzt werden. Wir empfehlen, dies gegebenenfalls mit einer Teilrevision der BNO zu tun und bei der nächsten Totalrevision der Nutzungsplanung im Vorfeld und spätestens zeitgleich einen neuen KGV zu erarbeiten, beziehungsweise den Bestehenden zu überarbeiten.

#### 3.2 Gegenstand der Genehmigung

Zu genehmigen sind die von der Gemeinde im Genehmigungsverfahren bezeichneten Genehmigungsinhalte. Auf dem Genehmigungsblatt sind folgende Inhalte aufgeführt:

- Kapitel 3.4.2 Strassenraumgestaltung
- Kapitel 3.4.3 Analyse Motorisierter Individualverkehr
- Kapitel 3.4.4 Öffentlicher Verkehr
- Kapitel 3.4.5 Langsamverkehr
- Kapitel 3.5.2 Schwächen und Handlungsbedarf
- Die Abschnitte "Ausgangslage und Defizite" und "Verfolgte Ziele" folgender Massnahmenblätter:
  - A1 Markierung Rechtsvortritt betreffend des Knotens Hintergasse – Römerweg
  - A3 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bärenplatz
  - A4 Betriebs- und Gestaltungskonzept Sarmentorferstrasse (K252)
  - A5 Umgestaltung der verbleibenden Kantonsstrassenabschnitte
  - A6 Gestaltungskonzept Ortseinfahrten
  - C1 Vervollständigung der Fussgängerinfrastruktur betreffend der erwähnten Kantonsstrassenabschnitte
  - C2 Vervollständigung der Veloinfrastruktur betreffend der erwähnten Kantonsstrassenabschnitte
  - D1 Expressbusverbindung nach Wohlen
  - D2 öV-Verbindung ins Freiamt
  - E1 Einführung Parkplatzbewirtschaftung / Anpassung Parkierungsreglement

Zudem wird von den aufgelisteten Massnahmen der Abschnitt "Beschreibung / Begründung" vom Kanton nach Massgabe seiner Zuständigkeit zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die Genehmigung von Analyseteilen, beziehungsweise von im KGV identifizierten Defiziten im Einflussbereich des Kantons, bezieht sich in erster Linie auf die verbindliche Anerkennung des generellen Handlungsbedarfs in den betreffenden Bereichen. Die Genehmigung nimmt nicht vorweg, bei der konkreten Planung von Massnahmen die Schwachstellen aus Sicht des Kantons erneut zu analysieren und entsprechende Massnahmen vorzusehen. Die im KGV dargestellte Sicht der Gemeinde wird dabei berücksichtigt.

Alle im Kommunalen Gesamtplan Verkehr aufgeführten Massnahmen sind in den ihnen zugewiesenen Verfahren zu bearbeiten. Diese unterliegen zum Teil auch anderen Genehmigungsinstanzen als der Kommunale Gesamtplan Verkehr (zum Beispiel Gesamtregierungsrat etc.). Die Machbarkeit, der Zeithorizont für die Umsetzung etc. sind im Einzelfall und nach Absprache mit allen Beteiligten zu

definieren. Die Aufnahme einer Massnahme in den Kommunalen Gesamtplan Verkehr bedeutet für das Departement Bau, Verkehr und Umwelt noch keine Planungsverpflichtung. Auch kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich im Verlauf des Verfahrens andere Massnahmenvarianten ergeben, die sich als für die konkrete Situation angepasster herausstellen.

#### **4. Beurteilung der Vorlage**

##### **4.1 Überprüfungsbefugnis**

Gemäss § 54a Abs. 2 BauG ist ein KGV erforderlich, wenn eine Gemeinde die Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund vorsehen will. Die Massnahme E1 des KGV Fahrwangen sieht die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichen wie auch privaten Parkfeldern vor. Die Gemeinde Fahrwangen ist somit ihrer Pflicht nachgekommen, im Rahmen des KGV das Vorhaben sowie die Auswirkungen und Begleitmassnahmen der geplanten Parkplatzbewirtschaftung zu diskutieren. Der Umsetzung in der Nutzungsplanung steht aus unserer Sicht nach Genehmigung des KGV nichts mehr im Weg.

Die Genehmigung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt erfolgt unter folgenden Voraussetzungen (Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr):

- Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen (z. B. Richtplan)
- Sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes
- Beurteilung der Zweckmässigkeit der Massnahmen
- Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms des öffentlichen Verkehrs und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse

##### **4.2 Übereinstimmung mit den übergeordneten Festlegungen**

Übergeordnete Festlegungen und Ziele wie der kantonale Richtplan und die kantonale Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU werden zu Beginn des KGV Fahrwangen eingeführt. Dies stellt neben den kommunalen Zielsetzungen auf sinnvolle Art und Weise die Rahmenbedingungen dar, in denen sich die Massnahmen des KGV bewegen können. Bei den zur Genehmigung stehenden Zielsetzungen der einzelnen Massnahmen sind keine Widersprüche zu den übergeordneten Festlegungen zu erkennen.

##### **4.3 Sachgerechter Einbezug der Funktionsfähigkeit des kantonalen Strassennetzes**

Das Verkehrsgeschehen Fahrwagens ist stark durch das Kantonsstrassennetz geprägt. Auf dem Gemeindegebiet befinden sich insgesamt vier Kantonsstrassen, von denen drei im Raum Bärenplatz aufeinandertreffen. Die Gemeinde ist sich dieser Ausgangslage stark bewusst und sieht innerhalb des vorliegenden KGV viele Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation wie auch der Aufenthaltsqualität im Bereich der Kantonsstrassen vor. Besonderes Augenmerk wird den Rad- und Fussverkehrsbeziehungen entlang und über die Kantonsstrassen gewidmet. Zudem sind im Rahmen der gewünschten BGKs diverse Aufwertungsmassnahmen für die verschiedenen Kantonsstrassenabschnitte vorgesehen. Damit wird der Funktion von Kantonsstrassen, nicht nur Verkehrsraum für den MIV zu sein, Rechnung getragen. Das Koexistenz-Prinzip ist zentral im KGV verankert. Dies entspricht kantonalen Zielsetzungen und wird entsprechend wohlwollend zur Kenntnis genommen. In den nachfolgenden Verfahren wird es eine zentrale Herausforderung sein, die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, die im Raum der Kantonsstrassen aufeinandertreffen, miteinander zu vereinen.

#### 4.4 Beurteilung der Zweckmässigkeit der Massnahmen

##### *Massnahme A1 "Markierung "Rechtsvortritt" in den Quartieren*

Die Massnahme A1 sieht vor, die Knoten auf den Gemeindestrassen mit Rechtsvortritt markierungstechnisch hervorzuheben. Dies wird vom Kanton begrüsst. Nebst den Gemeindestrassen sollen im Siedlungsgebiet auf den Kantonstrassen K369, die Einmündungen Römerweg / Hintergasse (K369) sowie auf der K371, die Einmündungen Vordergasse / Schongauerstrasse (K371) und Alte Bettwilerstrasse / Schongauerstrasse (K371) mit Rechtsvortritten markiert werden.

Auf der Kantonsstrasse K369 sind die beiden Einmündungen des Römerwegs bereits heute als Rechtsvortritt geregelt. Diese Vortrittsregelung ist aber aus diversen Gründen nicht zweckmässig und daher anzupassen. Erstens weist die K369 mit gut 3'500 Fahrzeugen am Tag ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Die beiden Römerwegeinmündungen weisen hingegen ein äusserst geringes Verkehrsaufkommen auf. Rechtsvortritte sollten dort gelten, wo tief belastete und vor allem auch gleichbelastete Strassen aufeinandertreffen. Zweitens sind bei den vorgelagerten Knoten die Vortritte bei den Einmündungen in die Kantonsstrasse mit "Kein Vortritt" unterbunden. Auf einer Achse sollten gleichbedeutende Knoten wenn immer möglich das gleiche Vortrittsregime aufweisen. So wird das Verkehrsregime auf einer Strasse für die Verkehrsteilnehmenden leicht verständlich. Der KGV ist dementsprechend anzupassen.

Auf der Kantonsstrasse K371 gilt bei der Einmündung Vordergasse Rechtsvortritt. Der Vortritt bei der Einmündung der Alten Bettwilerstrasse ist heute hingegen mit "Kein Vortritt" unterbunden. Mit der gleichen Argumentation wie oben geschildert ist es hier sinnvoll, beide Knoten mit Rechtsvortritt zu regeln und entsprechend die Vortrittsverhältnisse mit der geplanten Markierung zu verdeutlichen. Denn einerseits weist die K371 mit gut 500 Fahrzeugen am Tag ein tiefes Verkehrsaufkommen auf und andererseits sind auf dieser Achse vor oder nach diesen beiden Knoten keine gleichartigen Knoten mit unterschiedlichen Vortrittsregimen angeordnet.

##### *Massnahme D1 "Expressbusverbindung nach Wohlen"*

Wir wiederholen unsere Zweifel aus der vorläufigen Beurteilung bezüglich der Frage, ob das Weglassen von Haltestellen in Sarmentorf und Villmergen tatsächlich eine grosse Zeitersparnis mit sich bringen würde.

##### *Weitere Massnahmen auf dem Genehmigungsblatt*

Die weiteren auf dem Genehmigungsblatt zur Kenntnisnahme aufgeführten Massnahmen sind plausibel und können als zweckmässig beurteilt werden. Der Kanton macht keine grundlegenden Vorbehalte geltend. Zusätzliche Hinweise zu den Massnahmen können dem Zusatzschreiben zu diesem Genehmigungsschreiben entnommen werden. In den nachgelagerten Verfahren wird die genaue Ausführung beziehungsweise die definitive Massnahmenfestlegung erfolgen.

#### 4.5 Nachvollziehbarer Einbezug des Mehrjahresprogramms des öffentlicher Verkehr und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse

Der KGV bildet aus heutiger Sicht die Interessen des Mehrjahresprogrammes öffentlicher Verkehr (MJP-öV) und der Infrastrukturplanung Verkehr, Schwerpunkt Strasse (IPVS-AG) ab.

#### 4.6 Genehmigungsinhalte

##### **Analysekapitel 3.4.2 Strassenraumgestaltung, 3.4.3 Analyse Motorisierter Individualverkehr, 3.4.4 Öffentlicher Verkehr, 3.4.5 Langsamverkehr und 3.5.2 Schwächen und Handlungsbedarf**

Die Analyse wirkt auf uns plausibel und nachvollziehbar. Der Kanton versteht die Genehmigung als verbindliche Anerkennung des bestehenden Handlungsbedarfs und behält sich vor, bei der konkre-

ten Planung von Massnahmen die Schwachstellen aus Sicht des Kantons erneut zu beurteilen. Die im KGV dargestellte Sicht der Gemeinde wird dabei berücksichtigt.

Im Kapitel 3.4.4 ist die Taktangabe für den Bus 50.390 Lenzburg – Fahrwangen – Bettwil falsch aufgeführt. Die Busse zwischen Fahrwangen und Bettwil verkehren (abgesehen von den ergänzenden Expresslagen zur Spitzenverkehrszeit in der Hauptlastrichtung) lediglich im 60-Minuten-Takt. Somit ist auch die Aussage des attraktiven Taktangebots im Vergleich zu ähnlichen Räumen nicht ganz korrekt. Die Aussage ist entsprechend anzupassen.

Die genannten Analysekapitel werden unter Vorbehalt der obigen Ausführungen genehmigt.

**Abschnitte "Ausgangslage und Defizite" und "Verfolgte Ziele" der Massnahmen A1, A3, A4, A5, A6, C1, C2, D1, D2 und E1**

Der jeweilige Abschnitt "Ausgangslage und Defizite" der genannten Massnahmen wird mit dem selben Vorbehalt wie bei der Genehmigung der Analysekapitel genehmigt.

Die mit den Massnahmen verfolgten Ziele stimmen mit kantonalen Zielsetzungen überein und werden genehmigt.

Die Genehmigung bezieht sich **nicht** auf den jeweiligen Abschnitt "Beschreibung / Begründung" der genannten Massnahmen. Dieser Abschnitt wird vom Kanton gemäss Genehmigungsblatt lediglich zur Kenntnis genommen (unter Vorbehalt der Ausführungen unter 4.4 zur Massnahme A1).

**4.7 Gesamtbeurteilung**

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr Fahrwangen wurde aufgrund der vorläufigen Beurteilung der Abteilung Verkehr vom 4. April 2012 in den wichtigen Punkten sinnvoll angepasst. Die Inhalte des Genehmigungsblatts können in der bestehenden Form genehmigt werden.

Die Gemeinde kann jederzeit Ergänzungen am KGV vornehmen, sofern diese nicht den Genehmigungsinhalt betreffen. Sollte eine solche Überarbeitung erfolgen, so sind die im Genehmigungs-schreiben, im Zusatzschreiben und in der vorläufigen Beurteilung angebrachten Anmerkungen zu berücksichtigen.

---

**Beschluss**

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Fahrwangen vom 24. Januar 2014 wird genehmigt.



Stephan Attiger  
Regierungsrat

**Verteiler**

- Gemeinderat Fahrwangen, Aescherstrasse 2, 5615 Fahrwangen
- Generalsekretariat BVU
- Abteilung Verkehr BVU (mit Akten) (SR, de, Wa, St, GT, JG)
- Abteilung Raumentwicklung BVU (Bm, Ri)
- Abteilung Tiefbau BVU (StS)