



Kommunales Verkehrskonzept *Erläuterungsbericht, Teilpläne und Massnahmenblätter*

Schlussbericht

Gemeinde Widen

12. Juli 2011

Ortsplanungskommission

*Vreni Meuwly
Urs Leuenberger
Felix Schlatter
Alfred Oggenfuss
Peter Gassner
Philipp Stutz
Viktor Stutz*

*Gemeindeammann, Präsidentin
Vizeammann, Mitglied OPK
Gemeinderat, Mitglied OPK
Bauverwalter, Mitglied OPK
Mitglied OPK
Mitglied OPK
Mitglied OPK*

Bearbeitung

*Yves Meyer
Barbara Gloor

Oliver Maier
Milena Meier*

*dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU / MAS
FHNW in Business- und Prozess-Management
Bauzeichner
Raumplanungszeichnerin*

*Metron Verkehrsplanung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Titelbild: Gemeindeverwaltung Widen

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	5
1.1 Anlass und Vorgeschichte	5
1.2 Zweck	5
1.3 Vorgehen	6
1.4 Aufbau des KVKs	6
1.5 Geltungsdauer	6
2 Situationsanalyse	7
2.1 Verkehrslage und Erreichbarkeit	7
2.2 Siedlungsstruktur und -entwicklung	7
2.3 Verkehr	9
2.3.1 Kantonaler Richtplan	9
2.3.2 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aargau Ost	9
2.3.3 Übergeordnetes Strassennetz	11
2.3.4 Fuss- und Radverkehr	14
2.3.5 Öffentlicher Verkehr	15
2.3.6 Unfälle	18
2.3.7 Pendler	19
2.4 Stärken der Gemeinde	21
2.5 Schwächen der Gemeinde	23
3 Zielsetzungen	25
3.1 Generell	25
3.2 Motorisierter Individualverkehr	26
3.3 Öffentlicher Verkehr	26
3.4 Radverkehr	26
3.5 Fussverkehr	27
3.6 Parkierung	27
4 Konzept	28
4.1 Motorisierter Individualverkehr	28
4.1.1 Erschliessung	28
4.1.2 Geschwindigkeitsplan	28
4.2 Erschliessung neues Bauland und Burkertsmatt	30
4.2.1 Neueinzonungen	30
4.2.2 Erschliessung Burkertsmatt	33
4.3 Konzept Öffentlicher Verkehr	33
4.4 Konzept Fusswegnetz	34
4.5 Konzept Radwegnetz	34
4.6 Konzept Parkierung	34

5 Teilpläne	35
5.1 Teilplan Strasse	35
5.1.1 Grundanforderungen	35
5.1.2 Strassentypen und Hierarchie	35
5.1.3 Parkierung	39
5.2 Teilplan Rad- und Fussverkehr/ öffentlicher Verkehr	41
5.2.1 Radverkehr	42
5.2.2 Fussverkehr	44
5.2.3 Öffentlicher Verkehr	45
6 Kommunales Controllingkonzept	47
7 Massnahmenblätter	48
7.1 Allgemeine Hinweise	48
7.2 Bedeutung und Aufbau	48
7.3 Stufen der Verbindlichkeit	48
7.4 Zeithorizont	49
7.5 Übersicht über die Massnahmenblätter	50

1 Einleitung

1.1 Anlass und Vorgeschichte

Die Gemeinde Widen beabsichtigt, mit der Gesamtrevision der Nutzungsplanung (Bauzonen- und Kulturlandplan sowie Bau- und Nutzungsordnung) die planerischen Rahmenbedingungen auf die aktuellen Entwicklungsbedürfnisse der Gemeinde auszurichten. Sie zeigt die angestrebte Entwicklung der Gemeinde innerhalb eines Zeithorizonts von 15 Jahren auf und schafft verbindliche und transparente Grundlagen für Grundeigentümer und Bauherrschaft. Zu Beginn der Revision erfolgte eine ausführliche Analyse der einzelnen Quartiere. Darauf aufbauend wurde das Räumliche Gesamtkonzept (RGK) erarbeitet. Das RGK legt die räumliche Entwicklung für die nächsten 25 Jahre fest. Der Gemeinderat hat am 12. April 2010 das RGK verabschiedet.

Auf der Basis des RGK wurde parallel zur Ausarbeitung der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland ein Kommunales Verkehrskonzept (KVK) erarbeitet.

1.2 Zweck

Dem KVK kommt eine wichtige Rolle als Verbindungsglied zwischen dem übergeordneten kantonalen Richtplan und der kommunalen Nutzungsplanung zu (vertikale Abstimmung). Eine weitere Aufgabe liegt in der Koordination der räumlichen Aktivitäten mit den Nachbargemeinden (horizontale Abstimmung). Mit dem KVK werden die planungsrelevanten Aspekte der Verkehrsplanung des RGK in ein formelles, behördenverbindliches Planungsinstrument überführt.

Das KVK ist nicht grundeigentümergebunden, dient den kommunalen Behörden (Politik und Verwaltung) aber zur konzeptionellen Beurteilung der verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Aspekte von öffentlichen und privaten Planungen, Bauvorhaben und Massnahmen.

1.3 Vorgehen

Die Durchführung des KVK wurde von der Ortsplanungskommission (Mitglieder siehe Seite 2) begleitet. Um die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr herstellen zu können, wurde das KVK parallel zur Revision der Nutzungsplanung entwickelt. Die Erarbeitung der einzelnen Bestandteile des KVK basierte auf den nachfolgend aufgeführten Prämissen:

- Beteiligung der Planungskommission und der Bevölkerung in einem Planungsverfahren, das die Interessen und die Bedürfnisse möglichst aller Betroffenen beinhaltet.
- Berücksichtigung aller Verkehrsarten, also des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Fuss- und Radverkehrs (LV = Langsamverkehr) sowie der kombinierten Mobilitätsformen¹.
- Weiterentwicklung des Mobilitätssystems auf der Basis der Koexistenz unter den verschiedenen Verkehrsmitteln.

1.4 Aufbau des KVKs

Das KVK setzt sich aus folgenden Teilen zusammen:

- Situationsanalyse
- Ziele und Konzept
- Teilpläne und Erläuterungen
- Controllingkonzept
- Massnahmenblätter

1.5 Geltungsdauer

Das KVK ist eine Daueraufgabe (rollende Planung). Es basiert auf dem aktuellen Zustand des Verkehrsnetzes und koordiniert die künftige Entwicklung für einen überschaubaren Zeitraum von ca. 15 Jahren. Dieser Zeitraum entspricht auch den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes für die Ausscheidung von Bauzonen. Das KVK soll angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben oder sich neue Aufgaben stellen.

¹ Wer mit verschiedenen Verkehrsmitteln unterwegs ist, nutzt die kombinierte Mobilität. Die optimale Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Veloverkehr und dem Individualverkehr (CarSharing, Taxi etc.) erschliesst die Potenziale des gesamten Verkehrssystems und vereinigt die Stärken der verschiedenen Verkehrsmittel und -träger. Die Schaffung von guten Voraussetzungen für die kombinierte Mobilität ist ein wichtiges Element für eine nachhaltige Weiterentwicklung der Mobilität insgesamt.

2 *Situationsanalyse*

2.1 *Verkehrslage und Erreichbarkeit*

Widen hat eine sehr gute Verkehrslage. Viele wichtige Städte, Seen, Naherholungsgebiete und der Flughafen Zürich sind innerhalb weniger als einer Stunde erreichbar. Dies gilt sowohl für den privaten wie auch für den öffentlichen Verkehr.

Der Mutschellenpass hat eine hohe Verkehrsbelastung. Das "alte" Problem des Ausweichverkehrs via Bremgarterstrasse - Hasenbergstrasse konnte mit einem Teilfahrverbot gelöst werden. Mit der mittelfristig geplanten Entflechtung des Mutschellenknotens inklusive Zentrumsentwicklung kann sicher eine bessere Entlastung der Wohngebiete vom Schleichverkehr erreicht werden. Weiter wird die Erreichbarkeit für den Autoverkehr wie auch für den Busverkehr (Schnellbus nach Zürich) verbessert.

Das künftige Verkehrswachstum soll mit Priorität durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs aufgenommen werden. Ebenfalls soll die zukünftige Siedlungsentwicklung der Gemeinde Widen bestmöglich im Einzugsgebiet der Bremgarten-Dietikon-Bahn bei den Haltestellen Berikon-Widen und Widen-Heinrüti stattfinden.

Trotzdem ergeben sich aus den Modellrechnungen des Kantons für das Jahr 2025 erhebliche Verkehrszunahmen. Insbesondere wird der Verkehr auf der Bellikonerstrasse um 28% zunehmen (2005 bis 2025). Diese Strasse soll zumindest im Abschnitt Gemeindehaus bis Mutschellen-Knoten aufgewertet werden.

Das Erscheinungsbild der Quartierstrassen ist geprägt durch die vielen, flächendeckenden Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, die sich durch hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen und das Bild von Widen als Wohnort mit hoher Lebensqualität definieren. Einige bauliche Gestaltungselemente sind schon in die Jahre gekommen. Mit einer Sanierung könnten sie auch bezüglich der Gestaltung modernisiert werden.

2.2 *Siedlungsstruktur und -entwicklung*

Die Siegfriedkarte von 1882 zeigt dicht gereimte Bauten entlang der hangartigen Erschliessungsstrasse, mit der Kappelle als oberen Strassenraumabschluss. Heute ist die ursprüngliche Bausubstanz und Struktur des kleinen ehemaligen Bauernweilers - heute als Hasenberg bezeichnet - nur noch teilweise vorhanden. Eine neue Strasse führt um den Ort und etliche Bauteile wurden neu erstellt.

Von der ursprünglichen Bebauung ist nicht mehr viel ablesbar. Widen ist heute ein grosser Wohnort mit neuen Wohnblöcken und Einfamilienhäusern sowie den entsprechenden Dienstleistungen wie Schulen, Verwaltung etc.

metron

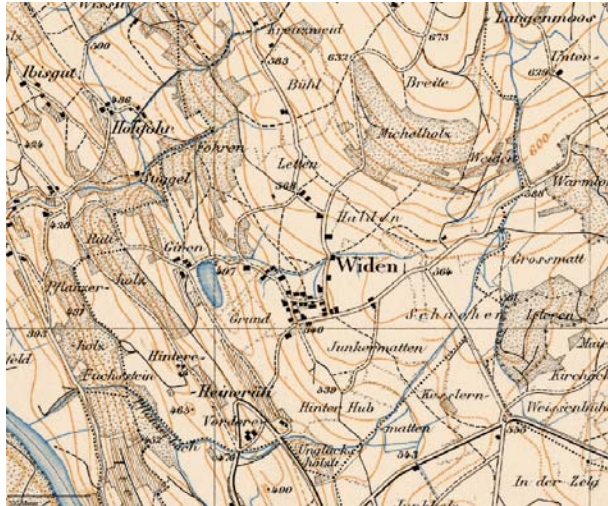


Abbildung 1:
Siedlungsstruktur Siegfriedkarte 1882



Abbildung 2:
aktuelle Landeskarte (JM100006)

Der Grossteil des Ortes Widen ist durch frei stehende Einfamilienhäuser definiert. Hierzu steht die Überbauung Schachenfeld mit den sehr urbanen und grossmasstäblichen Baukörpern, die sich kaum zu den angrenzenden Strassen orientieren, in einem starken Kontrast. Dieser Siedlungsteil hebt sich deutlich und inselartig vom restlichen Ortsbild ab. Ein weiteres prägendes Element ist die Bellikonerstrasse, die wegen ihres starken Verkehrsaufkommens eine deutliche Zäsur markiert und die Siedlung zugleich in zwei Teile "zerschneidet". Die Schallschutzmassnahmen 2009 in Form von Lärmschutzwänden verstärken die bereits bestehende räumliche Trennung zusätzlich.

2.3 Verkehr

2.3.1 Kantonaler Richtplan

Die übergeordneten kantonalen Vorgaben sind im kantonalen Richtplan festgehalten. Im Bereich des Verkehrs wurde eine erste, im rechtskräftigen kantonalen Richtplan eingetragene Massnahme bereits umgesetzt: Mit der Verlegung der Bahnhaltestelle Widen-Heinrütli ist die entsprechende Richtplanaussage zur Thematik Verkehr („Haltestellen- oder Stationsausbau“) realisiert worden. Im darauffolgenden Kartenausschnitt ist der Inhalt des kantonalen Richtplans des Kantons Aargau (Stand Agis Kanton Aargau, Vernehmlassung Grosser Rat, Juni 2011) für die Gemeinde Widen dargestellt:

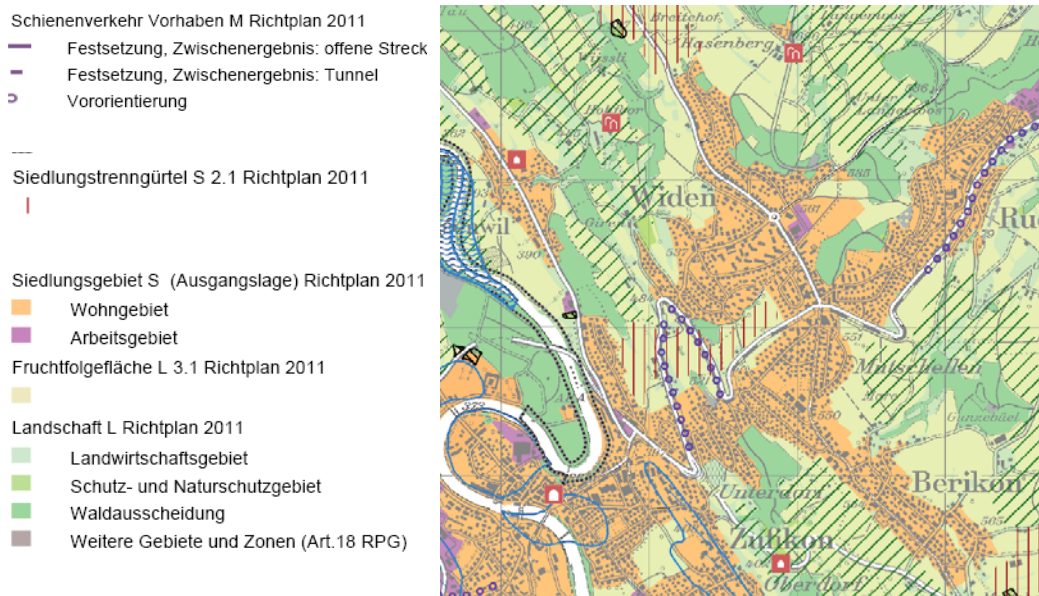


Abbildung 3:
Übergeordnete Festlegungen - Kantonaler Richtplan (Stand 2011)

Im kantonalen Richtplantext sind die Doppelspurabschnitte Zufikon und Rudolfstetten unter: Eisenbahnvorhaben als Vororientierung Nr. 74: Doppelspurabschnitte Bremgarten-Dietikon, Mutschellen, festgehalten.

2.3.2 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Aargau Ost²

Aufgrund der Verkehrsentlastung durch die Westumfahrung Zürich wird nur eine geringe Verkehrszunahme der Mutschellen-Achse auf der Seite Rudolfstetten-Friedlisberg erwartet. Es wird jedoch mit einer stärkeren Verkehrszunahme und entsprechend höherer Trennwirkung der Nord-Süd-Achse Berikon-Widen gerechnet.

Massnahmen: Teilraum Bremgarten-Mutschellen

Die Bremgarten-Dietikon Bahn (betrieben durch die BDWM Transport AG) ist das zentrale Element der Verkehrs- und Siedlungsachse Mutschellen. Durch die verbesserte Einbindung der Bremgarten-Dietikon Bahn in den Bahnhof Dietikon und weitere Massnah-

² Quelle: Kanton Aargau, Agglomerationsprogramm Aargau Ost

men wird die Attraktivität des ÖV-Systems gesteigert und die Achse insgesamt aufgewertet:

Mit der Inbetriebnahme der N20/N4 und dem Ausbau der Sädelachse im Jahre 2009 erhielt die Region einen zweiten Anschluss an das Nationalstrassennetz. Trotzdem kann ein grösseres Verkehrswachstum auf der Strasse in den Spitzenstunden vom Netz im Kanton Zürich insbesondere im Limmattal nicht aufgenommen werden. Deshalb ist einerseits die Entwicklung des ÖV, andererseits eine Abstimmung mit der Verkehrsplanung des Kantons Zürichs unerlässlich...

Erste Erkenntnisse des Verkehrsmonitorings 2010 zeigen, dass eine Entlastung auf der Mutschellenachse durch Rudolfstetten-Friedlisberg seit der Inbetriebnahme der A4 von 19'000 auf 15'000 Fz./Tag eingetroffen ist.

Die städtebauliche Situation im Bereich des Knotens Berikon/Rudolfstetten (Mutschellenknoten (8.33) und die Ortsdurchfahrt Rudolfstetten (8.18, Spatenstich vor 2014) sollen unter der Berücksichtigung einer regionalen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr aufgewertet werden. Im Herbst 2011 wird entschieden, ob der geplante Ausbau des Mutschellenknotens (8.33) als Vorhaben des Agglomerationsprogramms der 2. Generation eingereicht wird.

Die Ortsdurchfahrt der K411 soll an strategischen Stellen mit einer Busbevorzugung ausgerüstet werden (8.18, Spatenstich vor 2014).

Ebenfalls soll zwischen Bellikon und Widen eine Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen (Netzergänzung) für den Langsamverkehr mittels Rad- und Fusswegausbau erreicht werden.

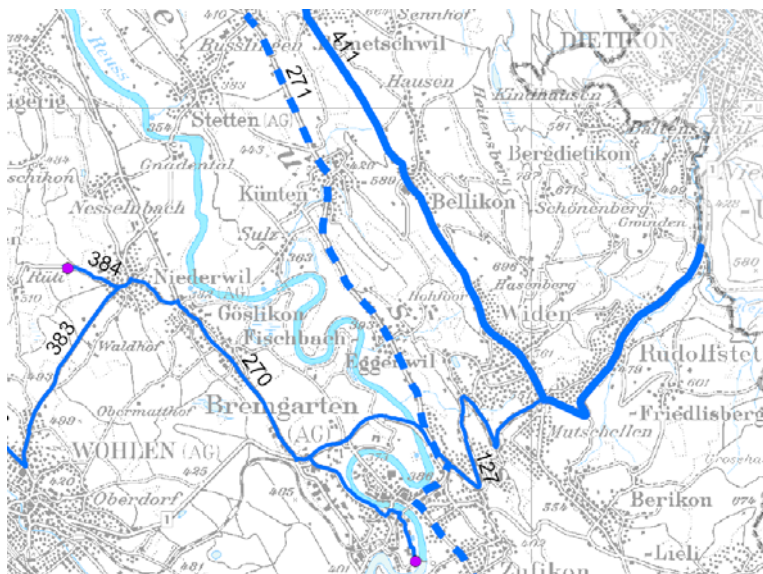
Mittelfristig ist für den Bereich Mutschellen die Einführung eines regionalen Verkehrsmanagements vorgesehen (8.31).

2.3.3 Übergeordnetes Strassennetz

Die Gemeinde Widen verfügt über eine sehr gute Erschliessung an das übergeordnete Strassennetz. Die K411 (Bellikerstrasse) bildet bis Mutschellenknoten und von da an über die Hauptstrasse Mutschellenstrasse K127 die Anbindung an das Limmattal (Dietikon) und die Wirtschaftsregion Zürich. Beide Strassen sind im kantonalen Richtplan als Hauptverkehrsstrassen ausgewiesen. Die Anbindung Richtung Norden-Westen (Niederrohrdorf, Baden) erfolgt über die K411. Diese ist gemäss kantonaalem Richtplan ebenfalls eine Hauptverkehrsstrasse. Die Hasenbergstrasse K412 stellt die Verbindung Richtung Nord-Osten (Bergdietikon) dar und ist von untergeordneter Bedeutung. Sie ist im kantonalen Richtplan als Verbindungsstrasse klassiert.

Die Mutschellenstrasse K127 ist mit einer Versorgungsroute vom Typ II belegt. Die Bellikerstrasse und Bellikerstrasse K411 (die Bellikerstrasse liegt auf Gemeindegebiet Rudolfstetten/Berikon) werden von einer Versorgungsroute des Typs 1 überlagert. Diese führt über den Mutschellenknoten in Richtung Rudolfstetten und Kanton Zürich.

Es gilt die Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsroutes für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten (Ausnahmetransportroutenverordnung, ATRV vom 22.12.2004, SAR 751.172).



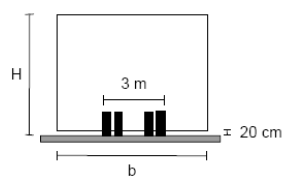
Plan der Versorgungsroutes

Routentyp	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
	b	H	G ¹⁾	A
I	6.50 m	5.20 m	4'800 kN	300 kN
I red.	6.50 m	5.20 m	3'200 kN	200 kN
II	5.00 m	4.80 m	2'400 kN	200 kN
III	4.50 m	4.80 m	900 kN	SVG/VRV ²⁾

¹⁾ 10 kN = 1 t (alte Einheit)

²⁾ Art. 9 SVG, Art. 67 VRV

Lichttraumprofil in der Geraden:



● Werke: Kraftwerk, Unterwerk, Kernkraftwerk

○ Netzlücken

— 244 Kantonsstrassennummer

Abbildung 4:
Ausschnitt Karte der Versorgungsroutes

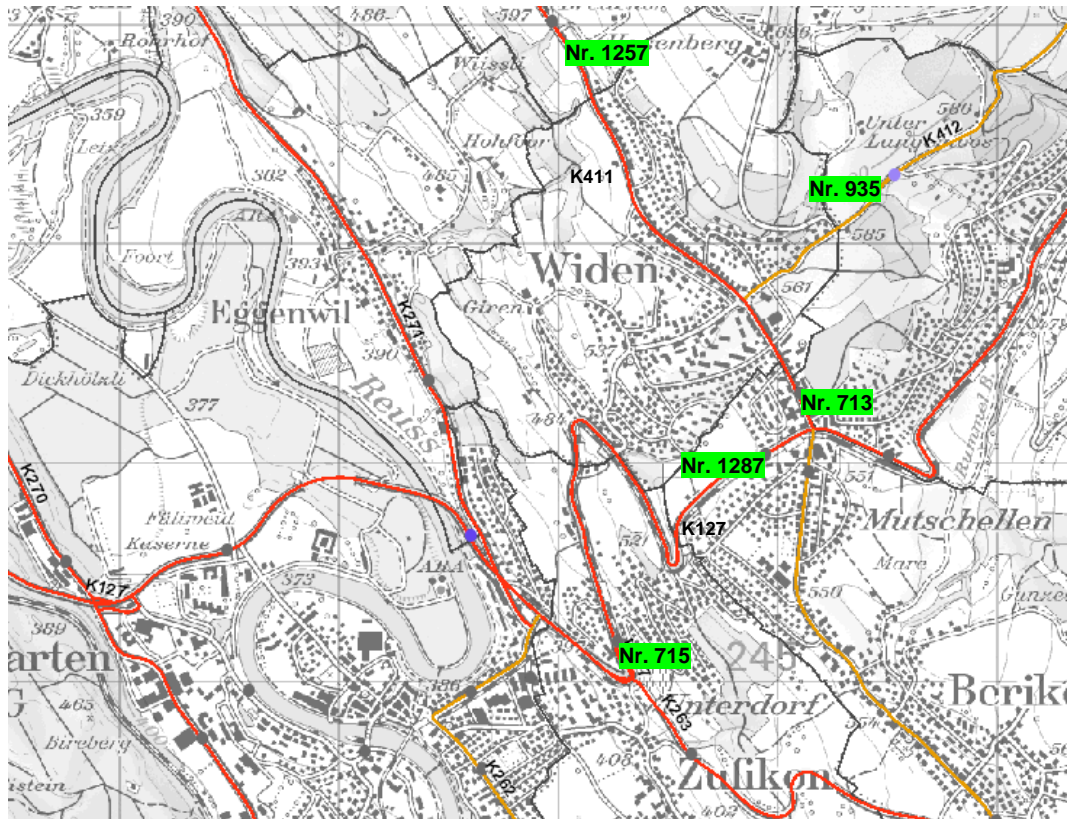


Abbildung 5:
Strassennetz mit Zählstellen (Quelle: AGIS, Kanton Aargau)

Die Verkehrszahlen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) im Jahresmittel wurden in unterschiedlichen Jahren gemessen. In der folgenden Tabelle ist die Entwicklung der Verkehrsbelastung auf dem Kantonsstrassennetz seit 1991 bis 2010 ersichtlich:

	1991	1994	1995	1997	1999	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bellikerstrasse K411 (Nr. 1257)			6'400		6'500	7'336					6'464	keine Daten verfügbar
Bellikerstrasse K411 (Nr. 713)	9'700	10'400	10'500									
Hasenbergstrasse K412 (Nr. 935)				5'500	5'600	5'658	5'380	5'099	4'380	4'660	4'580	
Mutschellenstrasse K127(Nr. 715)		11'800	12'200									
Bernstrasse K127(Nr. 1287)				11'550								

Tabelle 1:
DTV (Jahresmittel), gemäss kantonalen Zählstellen
(AGIS Kanton Aargau)

Eine Abnahme auf der Hasenbergstrasse K412 in den letzten Jahren ist erkennbar. Auf der Bellikerstrasse K411 ist eine Verkehrszunahme zu verzeichnen. Der Trend geht von einer weiteren Zunahme aus.

Die Zunahme der Verkehrsmengen kann hauptsächlich auf das Wachstum der Siedlungsgebiete in der Region zurückgeführt werden. Das allgemeine Verkehrswachstum wird ebenfalls durch die Zunahme der motorisierten Mobilität begünstigt.

Neuorganisation Mutschellenknoten

Im Rahmen einer Ideenskizze haben der Kanton und die betroffenen Gemeinden (Widen, Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg) grundsätzliche Überlegungen für die Umgestaltung des Mutschellenknotens erarbeitet. In einer weiteren Planungstudie wurden die ausgewählten Varianten konkretisiert und auf das nähere und übergeordnete Umfeld abgestimmt.

Es sind zusätzlich zu den im Kapitel 2.3.2 aufgeführten Massnahmen des Agglomerationsprogramms folgende Vorhaben vorgesehen:

- Soformassnahmen und Anpassung der Lichtsignalanlage Mutschellenknoten
- Gemeindeübergreifende Nutzungs-, Bebauungs- und Gestaltungsstudien im Einzugsbereich des Verkehrsknotens Mutschellen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept zur Strassenraumgestaltung der K411 Belliker-/Bellikonerstrasse

2.3.4 Fuss- und Radverkehr

Durch Widen führen eine kantonale Radroute und verschiedene ausgewiesene Wanderwege. Widen liegt an der Ostroute des Freiamterwegs. Der überregional bekannte Kultur- und Wanderweg führt durch die Ebenen und Hügel von Reuss- und Büntzal. Er führt vorbei an den wichtigsten kulturellen und historischen Stätten des Freiamtes. In Widen ist als solche Stätte der Kreisel (Eulenkreisel) an der Abzweigung Kantonsstrasse - Widen Dorf - Hasenberg benannt. Für den fussläufigen Verkehr wirkt die Kantonsstrasse als starke Barriere. Durch die neu erstellten Lärmschutzwände wird diese Grenzwirkung noch verstärkt. Im Sinne der Vernetzung von Hasenberg und dem Gebiet Gyrenweiher als Naherholungsräume ist eine möglichst hohe Durchlässigkeit über die Kantonsstrasse hinweg wünschenswert. Verschiedene Strassen und Wege in Widen entsprechen in ihrem Verlauf historisch belegten Vorläufern. Diese im Inventar der historischen Verkehrswege erfassten Verbindungen, sind grösstenteils als regional bedeutsam eingestuft.

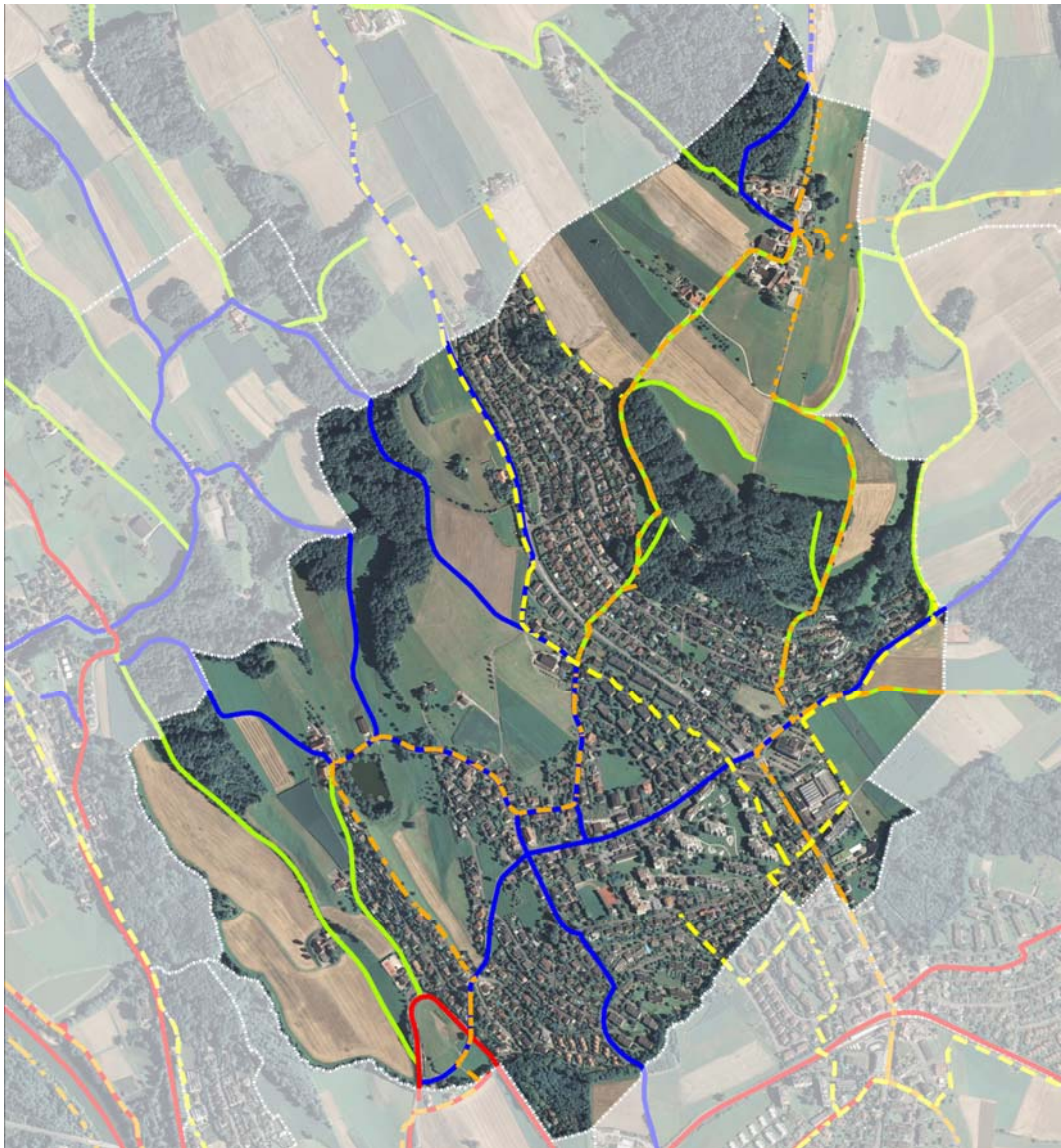


Abbildung 6:
Hist. Verkehrswege, Wanderwege und Radrouten
(grün = lokal, blau = regional, rot = national bedeutsam;
orange = kantonale Wanderwege; gelb = Velorouten)

2.3.5 Öffentlicher Verkehr

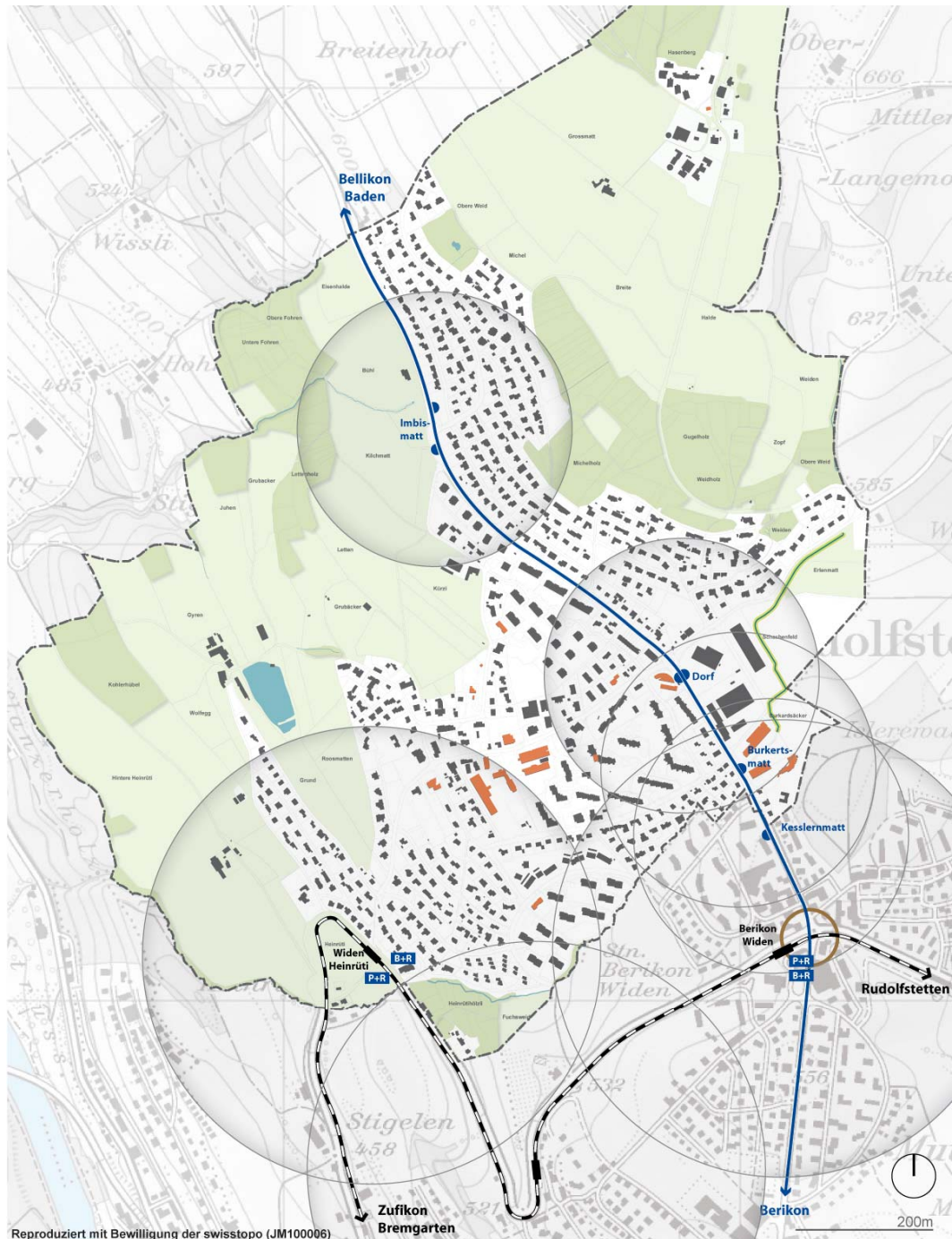
Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist sehr gut. Über die Kantonsstrasse K411 verkehrt eine Buslinie (320), die 5 Haltestellen in Widen bedient. Südlich von Widen gibt es drei Bahnstationen; diese sind Berikon-Widen, Belvedere und Widen-Heinrüti. Die Haltestelle Belvedere ist von Widen her eher schwierig zu erreichen und darum nicht so attraktiv.

Die überörtliche Anbindung im öffentlichen Verkehr ist mit der Bremgarten-Dietikon-Bahn (BDWM) als sehr gut zu beurteilen. Mit den Haltestellen Widen-Heinrüti und Berikon-Widen ist ein guter Teil des Siedlungsgebietes erschlossen. Bei der Haltestelle Widen-Heinrüti sind Umgestaltungsmassnahmen realisiert worden, welche die Anbindung für Fussgänger und Radfahrer wesentlich verbessern. Die Verlegung der Bahnhaltestelle Widen-Heinrüti wurde u.a. bewerkstelligt, damit einerseits die Haltestelle näher an das Siedlungsgebiet heranrückt und um andererseits die unbewachten Bahnübergänge durch Unterführungen zu ersetzen. Die Bremgarten-Dietikon-Bahn BDWM verkehrt im 30-Minuten-Takt. Auf dem Abschnitt Bremgarten-Dietikon wird werktags von 6 bis 20 Uhr ein 15-Minuten-Takt angeboten.

Zusätzlich ist Widen mit Regionalbussen erschlossen, die in den Hauptverkehrszeiten im 30-Minuten-Takt verkehren und die Gemeinde mit der Stadt Baden und dem Bahnhof Mellingen-Heitersberg verknüpfen. Ein Schnellbus Widen - Zürich Enge ist eingeführt worden. Dieser verkehrt ab Remetschwil (neu Oberrohrdorf) über Widen von Montag bis Freitag in den Morgen- und Abendspitzenstunden.

Es gibt ferner Zusatzkurse, welche die Linie 320 (Baden - Berikon-Widen) auf dem Abschnitt Remetschwil - Berikon-Widen als Zubringer zum Bahnhof am Morgen, über Mittag und am Abend zu einem 15-Minuten-Takt verdichten.

Die Betriebsstabilität auf der K411 ist für den öffentlichen Verkehr in den Spitzenzeiten nicht immer gewährleistet, so dass Verspätungen und verpasste Anschlüsse beim Bus- und Bahnverkehr im Moment hinzunehmen sind.



-  Buslinie
-  Bushaltestelle mit Einzugsradius 300m
-  Bahnlinie BDWM
-  Bahnhof mit Einzugsradius 500m
-  P+R Park + Ride
-  B+R Bike + Ride
-  Muschellenknoten (Neuorganisation)
-  Öffentliche Bauten
-  Gemeindegrenze

Abbildung 7:
ÖV-Linien mit Einzugsbereich



Abbildung 8:
Netzgrafik bestehendes Busnetz 2010

	Betriebszeiten	Takt
Bremgarten-Dietikon-Bahn Abschnitt Bremgarten-Dietikon	5.00 - 1.00 Uhr 6 - 20 Uhr (werktags)	30 Min.-Takt 15 Min.-Takt
Bus (320) Baden - Oberrohrdorf - Widen Dorf	5.00 - 1.00 Uhr	30 Min.-Takt
Bus (320) Baden - Berikon - Widen auf dem Abschnitt Remetschwil-Berikon-Widen	Am Morgen, über Mittag und am Abend	Verdichtung auf 15 Min.-Takt
Bus (331) Mellingen Heitersberg - Widen-Dorf	5.00 - 1.00 Uhr	30 Min.-Takt
Schnellbus (445) Remetschwil - Zürich Enge	4 Kurse am Morgen Ri Stadt Zürich 4 Kurse am Abend Ri Remetschwil (nur werktags)	30 Min.-Takt

Tabelle 2:
Angebot des öffentlichen Verkehrs

2.3.6 Unfälle

Die Unfallkarte mit den registrierten Unfällen 2005 - 2009 zeigt zwei Unfallhäufungspunkte:

- Eulenkreisel - Knoten Berikonerstrasse K411 / Hasenbergstrasse K412
- Spitzkehre Mutschellenstrasse im Bereich Widen-Heinrüti
- Punktuell verteilt auf Gemeinde

Der Grossteil der Unfälle ereignet sich entlang der stark belasteten und mit höheren Geschwindigkeiten befahrenen Kantonsstrassen. Unfalltote sind keine zu verzeichnen. Von insgesamt 74 registrierten Unfällen in den letzten fünf Jahren sind 31 Unfälle mit Verletzten zu verzeichnen.

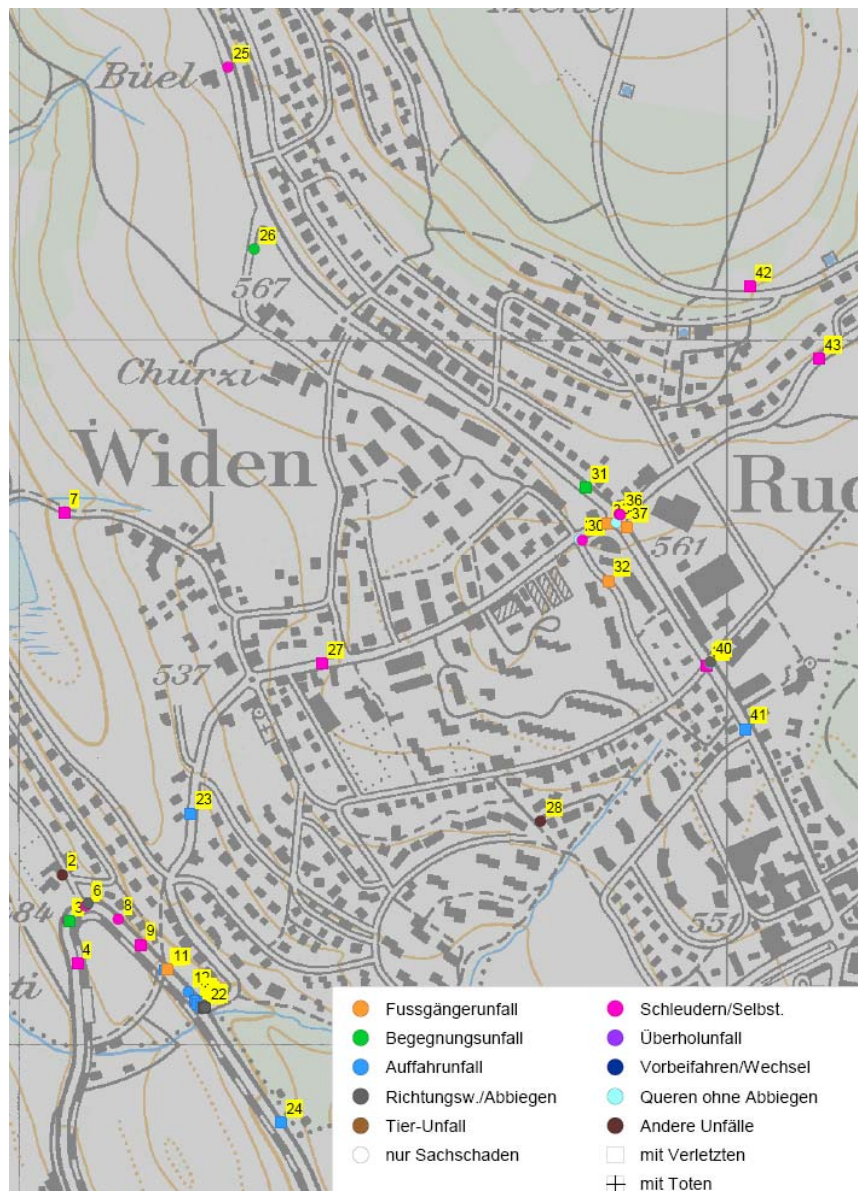


Abbildung 9:
Unfallkarte nach Unfalltypen

Die Massierung der Unfälle beim Eulenkreisel hat verschiedene Gründe: Kollision mit festem Hindernis ausserhalb Fahrbahn, Kollision abbiegendes Fahrzeug mit querendem Fussgänger (verletzt). Insgesamt ist zu beobachten, dass bei hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden ein enormer Verkehrsdruck beim Eulenkreisel vorherrscht.

Das gleiche gilt für die Spitzkehre Heinrütli auf der Mutschellenstrasse, wo ebenfalls viele Unfälle zu verzeichnen sind. Da sind wahrscheinlich die gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs eher zu hoch.

2.3.7 Pendler

Die Auswertung der Pendlerstatistik aus dem Jahr 2000 zeigt, dass Zürich und Bremgarten die wichtigsten Arbeitsorte für die Gemeinde Widen sind. Rund 35% der Berufstätigen arbeiten in der Stadt Zürich und weitere 25% haben ihren Arbeitsplatz im Bezirk Bremgarten.

Es sind keine aktuelleren Zahlen vorliegend: Es kann aber von der Annahme ausgegangen werden, dass das Pendlerverhalten Richtung Zürich aufgrund des guten ÖV-Angebots noch ausgeprägter sein wird.

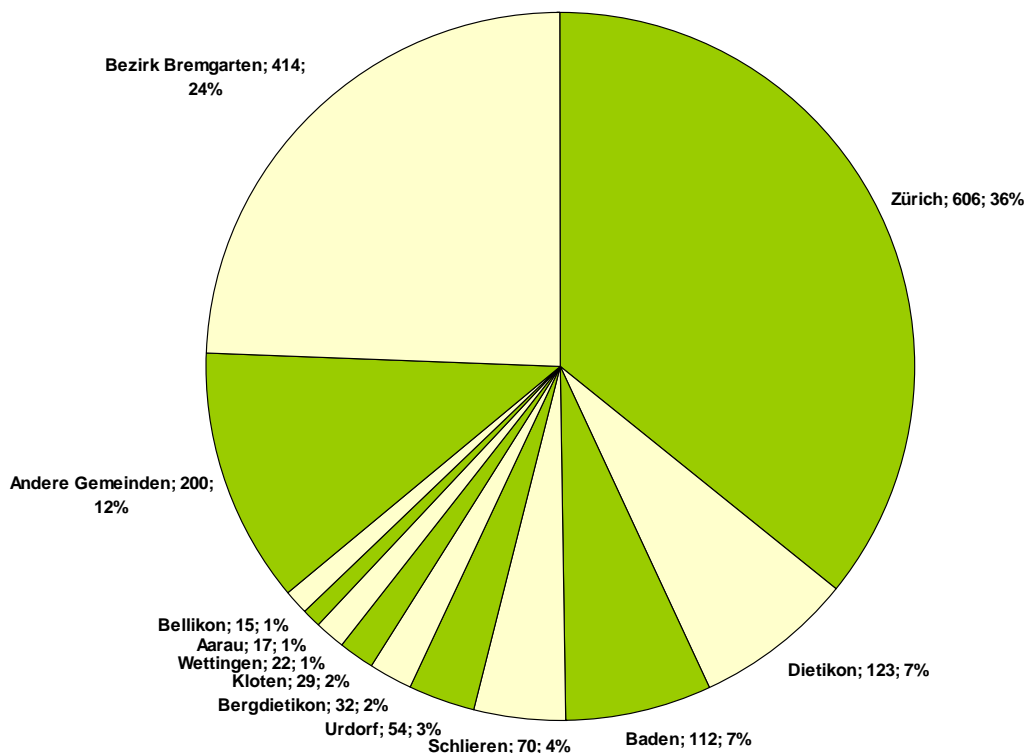


Abbildung 10:
Zielorte der Wegpendler, BFS 2000

Weitere wichtige Arbeitsorte sind die Gemeinden Schlieren, Dietikon und Baden mit ca. 18% Pendleranteil.

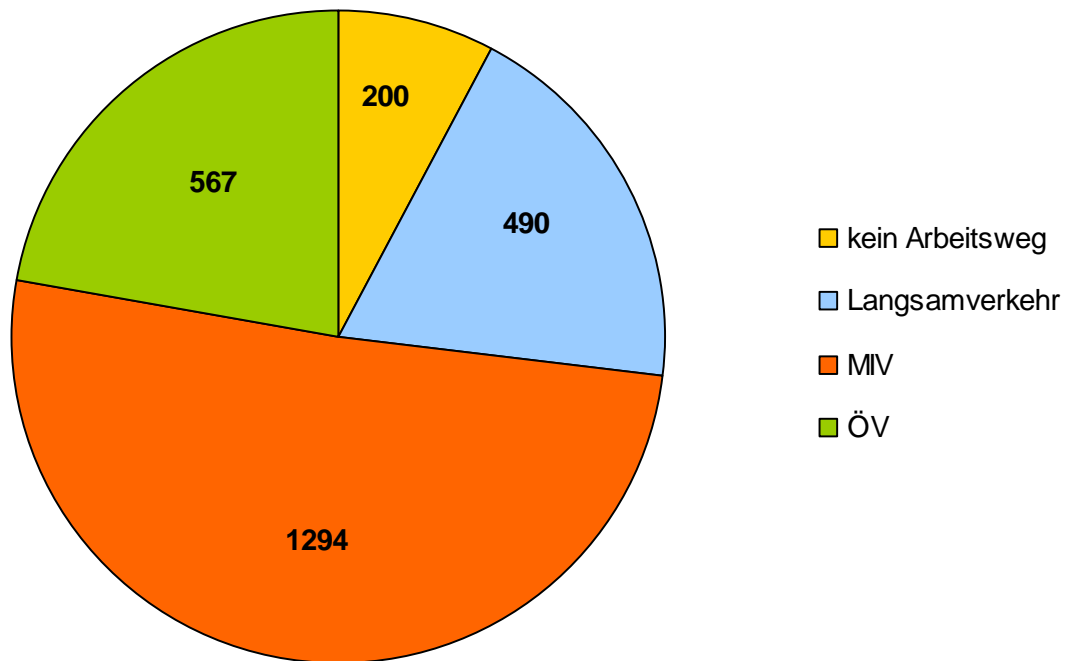


Abbildung 11:
Verkehrsmittelwahl im Jahr 2000 der Erwerbstätigen und Schüler

Die meisten Erwerbstätigen und Schüler (50-55%) benutzen für den Arbeitsweg den motorisierten Individualverkehr (MIV). Knapp ein Viertel der Erwerbstätigen und Schüler nutzt den öffentlichen Verkehr und knapp ein Viertel der Wegpendler geht zu Fuss oder fährt mit dem Velo. Wenige Arbeitstätige (knapp 10%) haben keinen Arbeitsweg. Es ist davon auszugehen, dass die Verhältnisse bis heute insgesamt gleich geblieben sind.

Durch die verbesserte Ausgangslage des öffentlichen Verkehrsangebotes mit der Heitersberglinie, dem Schnellbus und einem 15 Minuten-Takt der BDWM sind Verschiebungen bei der Verkehrsmittelwahl in Richtung des öffentlichen Verkehrs möglich bzw. zu erwarten.

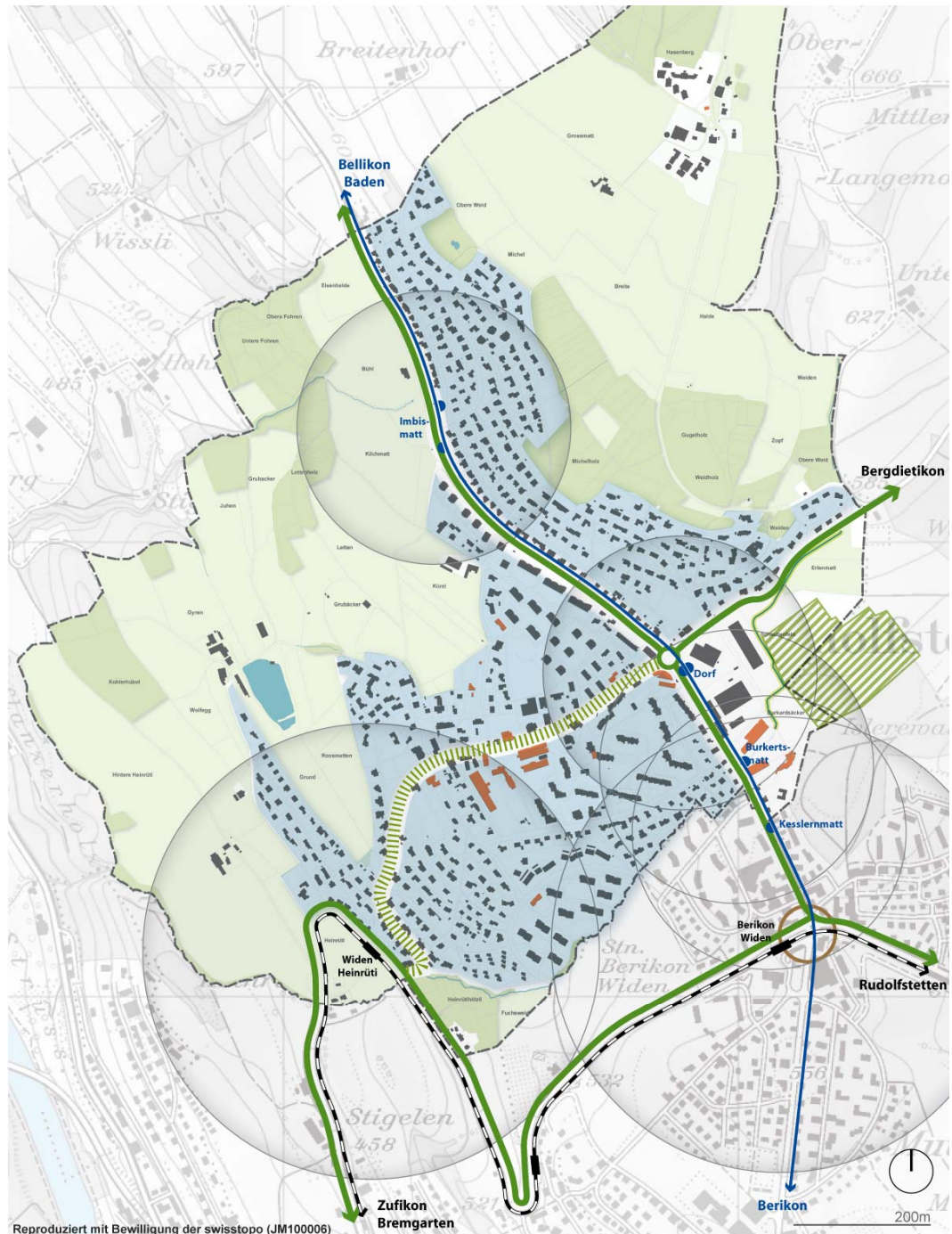
2.4 Stärken der Gemeinde

Siedlung

- Nähe des attraktiven Landschaftsraums
- Städtebaulich wertvoll gestaltete Räume wie die nördliche Bremgarterstrasse oder die Kelleräckerstrasse
- Dörflich geprägte Strassenräume mit einer teilweise starken Verzahnung mit den angrenzenden Grundflächen, teilweise Bäume und Brunnen im Strassenraum.

Verkehr

- Sehr gute überörtliche Verkehrsanbindung sowohl im öffentlichen als auch im motorisierten Individualverkehr.
- Ruhige Quartiere mit geringem Verkehrsaufkommen, welche grossteils mit baulichen Massnahmen verkehrsberuhigt sind.



- | | | | |
|--|---|--|---------------------------------------|
| | Gute übergeordnete Anbindung mit MIV | | Bushaltestelle mit Einzugsradius 300m |
| | Gestalteter Strassenraum | | Bahnlinie BDWM |
| | Regionales Sport-, Freizeit- und Begegnungszentrum Burkertsmatt | | Bahnhof mit Einzugsradius 500m |
| | Verkehrsberuhigte Quartiere (T30) | | Mutschellenknoten (Neuorganisation) |
| | Buslinie | | Öffentliche Bauten |
| | | | Gemeindegrenze |

Abbildung 12:
Stärken der Gemeinde

2.5 Schwächen der Gemeinde

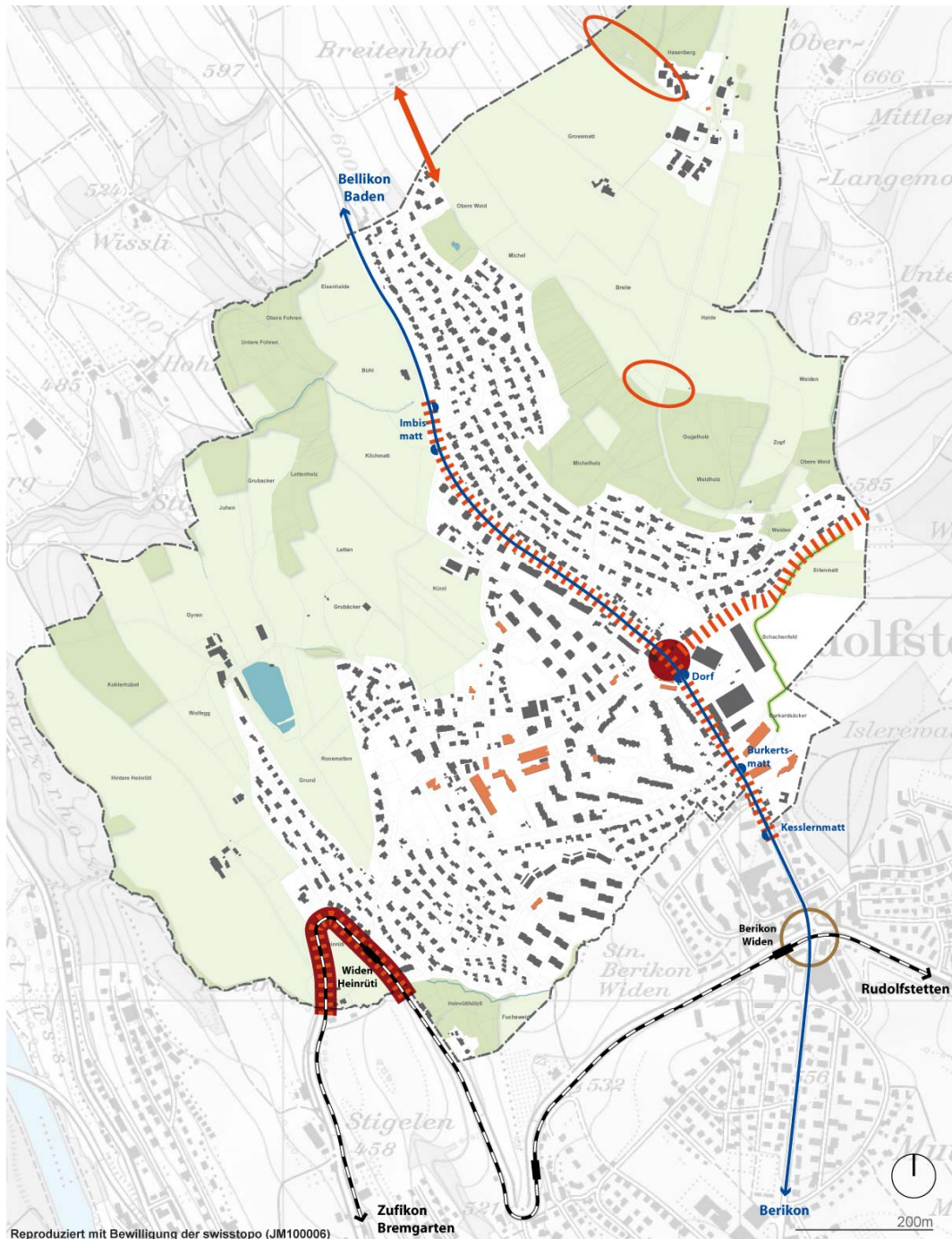
Siedlung

- Mangelnde Verknüpfung der Quartiere, die weder durch die Siedlungsstruktur noch die Strassenraumgestaltung unterstützt wird (geringe Identitätsstiftung)
- Vielfach funktional gestaltete Strassenräume mit geringer Aufenthaltsqualität
- Die Gestaltung von Teilen der Bremgarterstrasse kann verbessert werden.
- Starke Trennwirkung und unwirtlicher Raum in der Bellikonerstrasse infolge von Lärmschutzwänden.

Verkehr

- Trennwirkung der Bellikonerstrasse sowie deren verkehrsorientierte Gestaltung
- Mangel an attraktiven und Radwegverbindungen zwischen Halde - Zentrum - Burkertsmatt und teilweise in die Naherholungsgebiete und die Nachbargemeinden
- Direkte Verbindung für den Radverkehr in Richtung Bremgarten und Baden gefährlich und unattraktiv
- Parkierungsdruck durch Freizeitverkehr bei der Hasenbergstrasse
- Massierung der Unfälle beim Eulenkreisel und der Spitzkehre Mutschellenstrasse mit Verletzten (Siehe Kap. 2.3.6).
- ÖV-Anbindung Hasenberg für den Freizeitverkehr ist nicht vorhanden.
- Erschliessungslücken des öffentlichen Verkehrs

metron












- | | | | |
|---|---|--|-------------------------------------|
|  | Starke Trennwirkung, Lärm |  | Buslinie |
|  | Viele Unfälle |  | Bahnlinie BDWM |
|  | Hoher Parkierungsdruck bei schönem Wetter / Freizeitnutzung |  | Mutschellenknoten (Neuorganisation) |
|  | Langsamverkehrsverbindung zu Nachbargemeinden, noch nicht umgesetzt |  | Öffentliche Bauten |
| | |  | Gemeindegrenze |

Abbildung 13:
Schwächen der Gemeinde

3 Zielsetzungen

3.1 Generell

Der wachsende Anspruch an Mobilität ist möglichst mit einer nachhaltigen, angebotsorientierten Verkehrsplanung zu lenken. Das Infrastrukturangebot ist unter Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen sowie der Belastbarkeitsgrenzen von Verkehr, Umfeld und Umwelt festzusetzen.

Es sind nur Mobilitätswünsche zu berücksichtigen, die im Einklang mit den formulierten Zielen stehen. Aus diesem Grund sind in Zukunft Lösungen anzustreben, die ein Miteinander der unterschiedlichen verkehrlichen Ansprüche ermöglicht und dementsprechend möglichst eine minimale Trennung der Verkehrsfunktionen vorsieht.

Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs soll innerhalb des Siedlungsgebietes durch ein friedliches Miteinander im Strassenraum ersetzt werden (Koexistenzprinzip). Dafür sind Massnahmen zu treffen, welche die Verträglichkeit zwischen den angrenzenden Nutzungen verbessern, den Rad- und Fussverkehr stärken und den öffentlichen Verkehr fördern. Dadurch werden Anreize geschaffen, den hausgemachten (Binnen)verkehr zu reduzieren.

Ziele aus dem Räumlichen Gesamtkonzept³

- I. Durch einen reibungslosen, ortsverträglichen und sicheren Verkehrsablauf des motorisierten Individualverkehrs ist die Verkehrsqualität, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die verkehrliche Erschliessung von neuen Quartieren ist zu gewährleisten.
- II. Die bestehende, sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist zu erhalten und auszubauen. Dabei sind attraktive und sichere Zugänge zu den Haltestellen zu gewährleisten. Bei Siedlungserweiterungen soll eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr sichergestellt sein.
- III. Der Rad- und Fussverkehr ist gezielt zu fördern, indem die entsprechenden Wegverbindungen im Siedlungsgebiet optimiert, engmaschig vernetzt und mit einer hohen Durchlässigkeit erstellt werden. Die wichtigen Zielorte sind innerhalb der Gemeinde und mit den Nachbargemeinden untereinander mit direkten, attraktiven und sicheren Wegen zu verbinden. Ein attraktives, vernetztes Rad- und Fusswegnetz innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebiets bildet ein wichtiger Bestandteil für die Freizeit- und Erholungsnutzung.
- IV. Das Zentrum entlang der Bremgarter- und Bellikonerstrasse soll gut erreichbar sein. Die Parkierung ist zu gewährleisten. Durch eine differenzierte Bewirtschaftung werden Kurz- und Langzeitparkplätze ausgeschieden. Bei publikumsintensiven Einrichtungen sind genügend Veloabstellplätze zu schaffen.

³ Räumliches Gesamtkonzept Widen; verabschiedet vom Gemeinderat am 12. April 2010

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Eine ausreichende Erschliessung des Siedlungsgebietes für den motorisierten Individualverkehr ist sicher zu stellen. Gleichzeitig sollen die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Siedlungsgebiete gering gehalten werden. Neben den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs sind die Anforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmer ebenso zu berücksichtigen wie städtebauliche Aspekte (Ortsbild, Aufenthalt, Kommunikation, etc.).

Grundsätzlich wird ein hierarchisch aufgebautes Strassennetz angestrebt, wobei innerhalb von gewachsenen Siedlungsstrukturen eine klare Trennung der Funktion von Strassen wie Verbinden, Sammeln und Erschliessen nicht in jedem Fall möglich ist. Eine Beschränkung der wichtigen Strassen auf eine Funktion ist im Sinne der Erhaltung der charakteristischen Siedlungsstruktur und der städtebaulichen Aspekte nicht immer sinnvoll.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Umweltbelastung (Lärm und Abgase) zu reduzieren sowie eine Aufwertung der Umfeldqualität zu erreichen, sind Langsamverkehrszonen (Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) und Verkehrsberuhigungen wirksame verkehrsplanerische Massnahmen mit erfolgreicher Wirkung.

Die Bellikonerstrasse wird von öffentlichen Nutzungen (Alterszentrum / Kirche) flankiert. Gleichfalls bestehen wichtige Abbiegebeziehungen zu den Quartieren. Die Aufenthaltsqualität im Strassenraum soll verbessert werden, um die Zentrumsbedeutung zu akzentuieren. Die betrieblichen Anforderungen für den Gesamtverkehr sind zu verbessern.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Die bestehende Grundversorgung der Gemeinde Widen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ist sehr gut. Diese setzt sich heute aus der Buslinie über die Bellikonerstrasse K411 mit fünf Haltestellen und aus den drei südlich liegenden Bahnstationen (Widen-Heinrüti, Belvedere und Berikon-Widen) zusammen. Damit wird die sehr gute Anbindung des Siedlungsgebiets sichergestellt. Eine sehr gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist gegeben. Das bestehende Angebot ist zu halten und zu verbessern bzw. zu optimieren.

3.4 Radverkehr

Die Hauptanforderung für die Radfahrer ist eine direkte und sichere Führung von den Ausgangspunkten (Wohnen) zu den Zielorten (Zentrum, Haltestellen und Bahnhöfe, Schulen, Nachbargemeinden, etc.).

Innerhalb des Siedlungsgebietes soll grundsätzlich das gesamte Strassen- und Wegnetz von den Radfahrern sicher genutzt werden können. Jedoch ist es bei der Radverkehrsplanung sinnvoll und zweckmässig, Haupttrouten zu definieren, auf denen eine sichere Führung des Radverkehrs möglich ist.

Als ergänzendes Netz für Radfahrer sind Nebenrouten zu definieren, welche geringere Frequenzen aufweisen, aber wichtige Wege für weniger geübte Radfahrer darstellen. Die

Anforderung "Sicherheit" gewinnt dementsprechend gegenüber der Grundanforderung "Direktheit" an Bedeutung. Die Nebenrouten werden vielfach in der Freizeit und zur Erholung genutzt und verbinden sehr oft die Siedlung mit der Landschaft.

3.5 Fussverkehr

Grundsätzlich soll das Fusswegnetz der barrierefreien Mobilität entsprechen und die Gestaltung soll auf die Mobilitätsschwachen (Kinder, Betagte, Mobilitätsbehinderte, etc.) ausgerichtet sein.

Aus Sicht der Fussgänger ist ein dichtes, sicheres und direktes Wegnetz von den Ausgangspunkten (Wohnen) zu den Zielorten (Zentrum, Haltestellen und Bahnhöfe, Schulen, Nachbargemeinden etc.) von Bedeutung und umfasst prinzipiell sämtliche Strassenräume. Trotzdem ist es sinnvoll, Hauptrouten für die Fussgänger zu definieren. Auf den Schulwegen hat die Verkehrssicherheit für Kinder höchste Priorität.

Für den Fussverkehr ist von Bedeutung, dass die Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zweckmässig sind; was heisst, dass die Zugänge auf das bestehende und geplante Fusswegnetz abzustimmen sind.

3.6 Parkierung

Aufgrund des steigenden Motorisierungsgrades ist ein zunehmender Parkierungsdruck in den Strassen festzustellen, weil nicht überall der nachgefragte Parkplatzbedarf gedeckt werden kann.

Bestehende Parkplätze im Strassenraum werden legalisiert. Es können bei Bedarf, falls dies räumlich machbar ist, weitere Parkplätze im Strassenraum geordnet geschaffen werden.

Für den Freizeitverkehr und die Naherholungssuchenden sind massvolle Parkierungsmöglichkeiten, besonders im Raum Hasenbergstrasse, anzubieten. Dabei ist zu beachten, dass die Nachfrage je nach Jahreszeit, Anlass, Ort und Wetterlage unterschiedlich ausfällt. Dafür sind landschaftsverträgliche, temporäre Parkierungsangebote (Fahrbahnrand, Landwirtschaftsflächen, etc.) zu finden. Insbesondere die Dimensionierung des Parkplatzes für die Freizeit- und Erholungsnutzung unterhalb des Hasenbergs soll geprüft werden.

Bei guter Zweirad-Erschliessung (z.B. kantonale Radroute) oder einer Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt (öffentliche Bauten und Anlagen, Läden, Restaurants, etc.), sind genügend diebstahlsichere und wettergeschützte Veloabstellplätze bereit zu stellen.

4 Konzept

Das Konzept zeigt als Entwurf die Vorstellungen der verkehrlichen Entwicklung und der Sachverhalte, die sich durch gemeinsame Merkmale auszeichnen und bildet die Grundlage für die Massnahmen der Teilrichtpläne sowie der Massnahmenblätter.

4.1 Motorisierter Individualverkehr

4.1.1 Erschliessung

Der Durchgangsverkehr in den Quartieren ist zu vermeiden und die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr sind gering zu halten. Sämtliche Strassen sind als identitätsstiftende, öffentliche Räume und Aufenthaltsorte zu verstehen und dementsprechend zu gestalten. Dabei sind die übergeordneten, betrieblichen Aspekte zu berücksichtigen. Durch eine konsequente Strassenraumgestaltung soll die Strassenhierarchie ablesbar sein; die Orientierung ist zu verbessern.

Die Ortseingänge sind mit Pforten zu akzentuieren, damit der Übergang zwischen Landschaft und Siedlungsgebiet im Strassenraum ersichtlich wird. Zudem soll mit griffigen baulichen Massnahmen das Geschwindigkeitsniveau bei den Ortseinfahrten gesenkt werden.

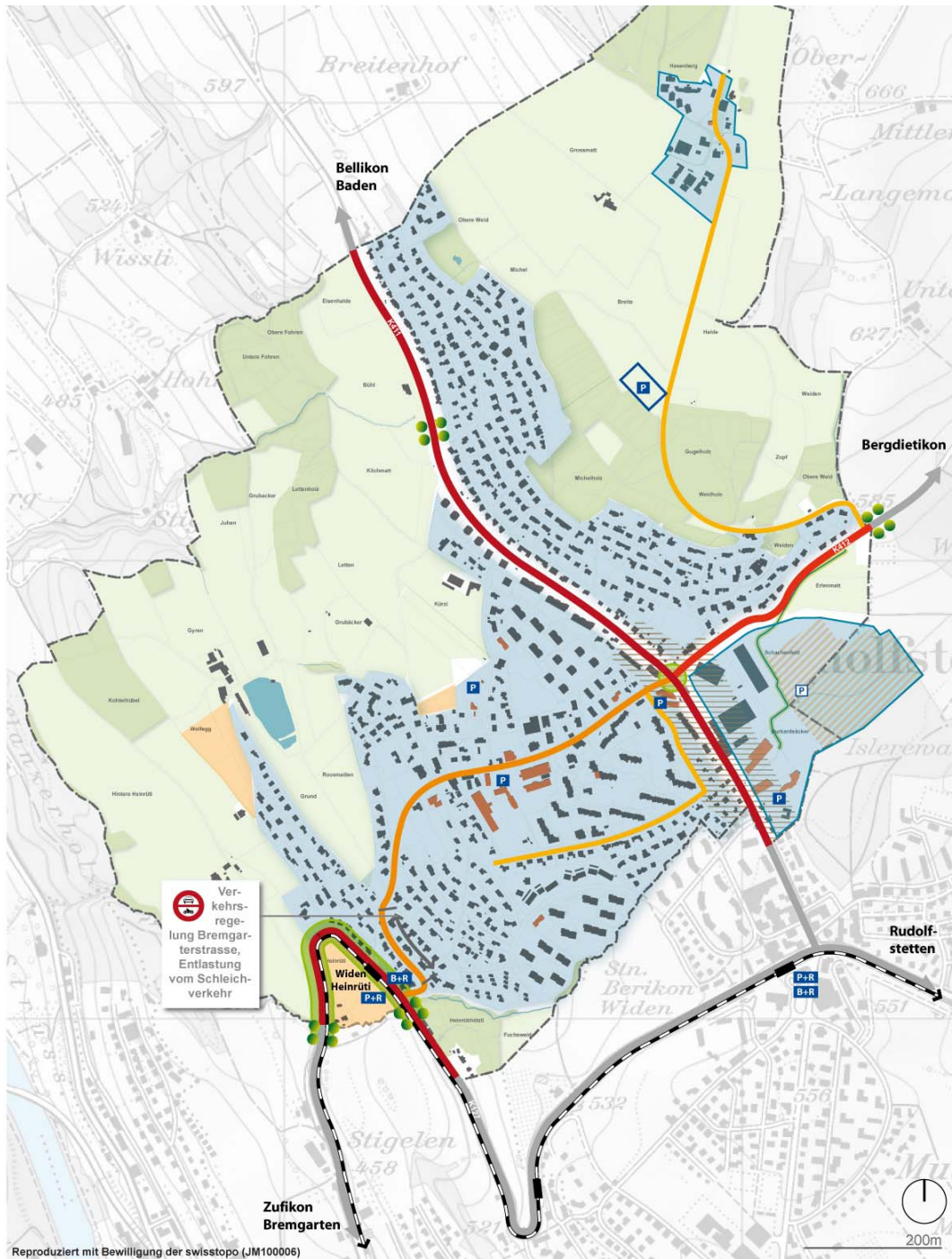
Die Erschliessung von neuen Baulandparzellen soll primär über das bestehende Strassennetz abgewickelt werden (Kap. 4.2). Ausbauten von bestehenden Strassen sind näher bzgl. Machbarkeit und Kostenauswirkungen zu prüfen.

4.1.2 Geschwindigkeitsplan

Zur Erreichung einer grossen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und zur Erhaltung und Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität soll auf dem gesamten Strassennetz der Gemeinde Widen die Geschwindigkeit des fahrenden Verkehrs, wo notwendig, angepasst und entsprechend der Festlegungen der einzelnen Strassen reduziert werden. Wo Handlungsbedarf besteht, ist mit gezielten Massnahmen darauf zu reagieren.

Mit Hilfe des Geschwindigkeitsplans sollen die Immissionen des motorisierten Individualverkehrs wie Lärm und Luft entlang der stark befahrenen Strassen gesenkt sowie die Unfallschwere durch tief gehaltene Geschwindigkeiten reduziert werden. Das Ziel soll in erster Linie mit gestalterischen Massnahmen und erst in zweiter Linie mit Signalisation und polizeilichen Massnahmen erreicht werden.

Auf Kantonsstrassen gilt generell die Geschwindigkeit 50 km/h im Innerortsbereich und 80 km/h im Ausserortsbereich. Abweichende Geschwindigkeiten haben dem Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) zu genügen. Auf den Kantonsstrassen soll bei Konflikten zwischen der übergeordneten Funktion "Verbinden" und der örtlichen Funktion "Siedlung" grundsätzlich versucht werden, die Siedlungsverträglichkeit mittels Gestaltung zu erhöhen. Die übergeordnete Funktion darf dabei nicht beeinträchtigt werden. Die massgebenden Begegnungsfälle haben der Klassierung der Strasse zu entsprechen.



Festlegungen

- Hauptverkehrsstrasse innerorts
Vsig. 50 km/h, Vgef. 40 - 50 km/h
- Verbindungsstrasse, teils Durchgangsverkehr
Vsig. 50 km/h, Vgef. 30 - 40 km/h
- Hauptsammelstrasse, teils Ortsverbindung
Vsig. 30 km/h, Vgef. 20 - 30 km/h
- Quartiersammelstrasse
Vsig. 30 km/h, Vgef. 20 - 30 km/h
- Verkehrsberuhigte Quartiere bestehend
Vsig. 30 km/h, Vgef. 20 - 30 km/h

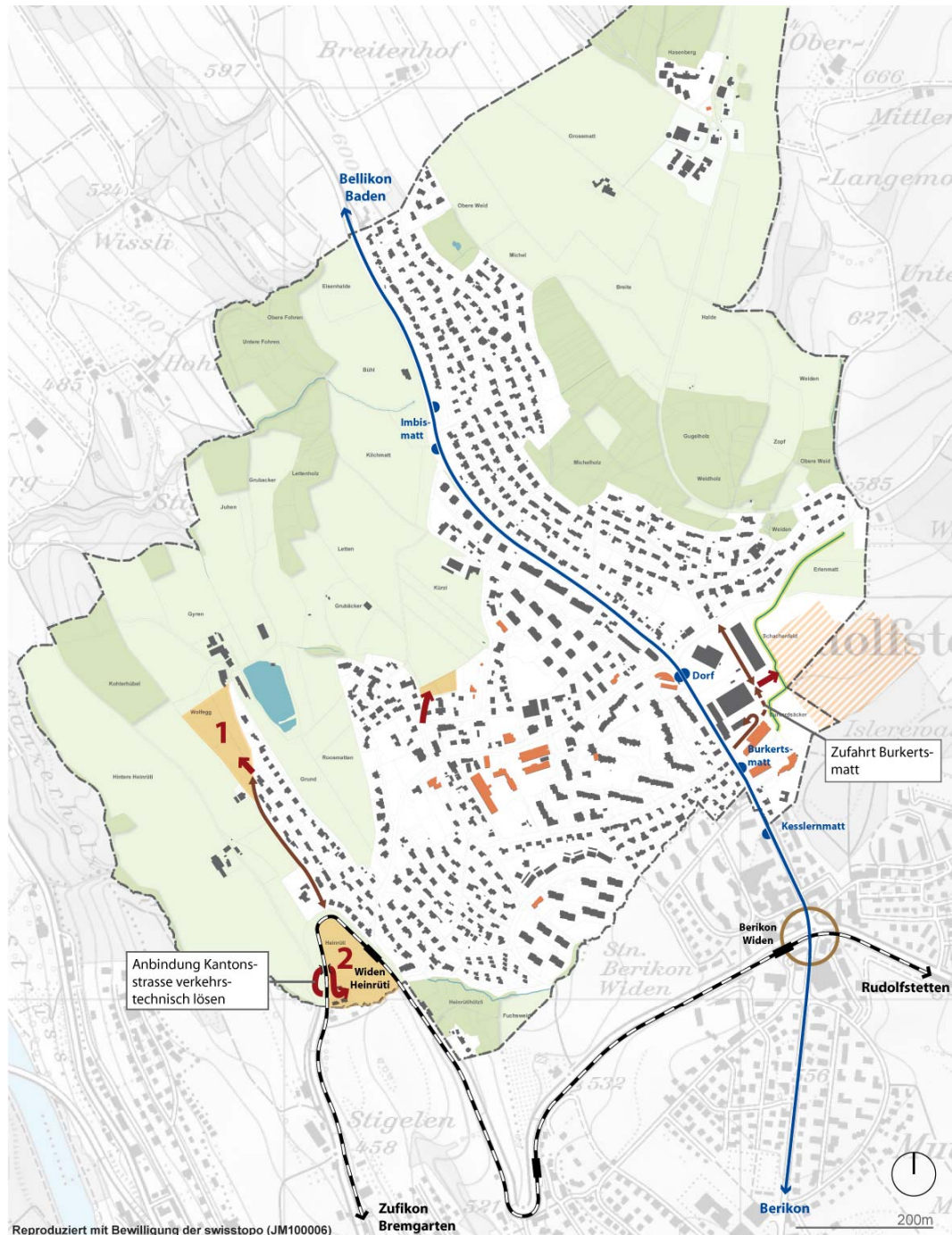
- Verkehrsberuhigte Quartiere geplant
Vsig. 30 km/h, Vgef. 20 - 30 km/h
 - Punktuell reduzierte Geschwindigkeit
- Orientierungsinhalt**
- P/P Parkierungsanlage (bestehend / neu)
 - P+R Park + Ride
 - B+R Bike + Ride
 - Ortseingang
 - Bahnlinie BDWM

Abbildung 14:
Geschwindigkeitskonzept

4.2 Erschliessung neues Bauland und Burkertsmatt

4.2.1 Neueinzonungen

Im Rahmen der Revision Nutzungsplanung sind zwei neue grössere Standorte für die Einzonung von Bauland für das Wohnen vorgesehen. Eine Siedlungsarrondierung ist im nordwestlichen Teil des Friedhofareals vorgesehen. Diese Fläche von 2'800 qm soll neu der Dorfkernzone zugewiesen werden. Die Erschliessung erfolgt direkt über die Dorfstrasse. Darüber hinaus sollen die neu gebaute Landi und das Regionale Sport-, Freizeit- und Begegnungszentrum Burkertsmatt (Einweihung teilw. im September 2011) koordiniert an das bestehende Strassennetz angebunden werden.



Reproduziert mit Bewilligung der swisstopo (JM100006)










- | | | | |
|---|--|---|-------------------------------------|
|  | Bauland (neu) |  | Anbindung Bauland |
| 1 | Bauland Rebberg |  | Buslinie mit Bushaltestellen |
| 2 | Bauland Heinrütli |  | Bahnlinie BDWM |
|  | Regionales Sport-, Freizeit- und Begegnungszentrum Burkerts-matt |  | Mutschellenknoten (Neuorganisation) |
|  | Erschliessung / Zufahrt Bauland |  | Öffentliche Bauten |
| | |  | Gemeindegrenze |

Abbildung 15:
Erschliessung neues Bauland

Mit dem Ausbau der zusätzlichen Baulandreserven der Gebiete Rebberg und Heinrüti sind zusätzliche Fahrten auf den Quartierstrassen zu erwarten. Die Auswirkungen bzgl. Fahrten und des zu erstellenden Parkplatzangebots sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Etappen		Rebberg inkl.Parz. 288	Heinrüti	Heinrüti
Quartier		Wohnen	Wohnen	Wo/Gewerbe
Indikatoren				
Baulandfläche brutto (approx.)	m2	16430	12657	12657
Erschliessungsfläche	m2	1643	1266	1266
Baulandfläche netto	m2	14787	11391	11391
Ausnützungsziffer (AZ)		0.500	0.45	0.54
Bruttogeschossfläche (BGF) pro Person bzw. pro Arbeitsplatz	m2	77	66	66
Bruttogeschossfläche (BGF)	m2	7394	5126	6151
Ausbaugrad	%	90%	90%	90%
Anzahl Einwohner / bzw. Arbeitsplätze	Personen	86	70	84
Miv-Anteil	%	70	50	50
Einwohner bzw. Arbeitsplätze mit MIV	Personen	60	35	42
Anzahl Parkplätze (Miv-Anteil 60% bzw. 70%)		44	26	31
<i>Anzahl Parkplätze (pro 100 m2 BGF für Wohnen bzw. 1 PP pro Arbeitsplatz)</i>	Stk.	74	51	62
Besetzungsgrad Pw	Personen	1.30	1.30	1.30
Fahrtenanzahl	F./Tag	3.8	3.8	3.8
Fahrten im Tag (DTV)	Fahrzeuge	328	266	319
Fahrten in der Spitzenstunde (15% DTV)	Fahrzeuge	49	40	48

Tabelle 3:
Auswirkungen Verkehrsaufkommen neues Bauland (Baulandfläche brutto rot dargestellt; Stand: Juli 2011)

Fazit

Das prognostizierte Fahrtenaufkommen ist eher hoch gerechnet. Ein Ausbau der bestehenden Strassen ist für die verkehrliche Erschliessung der neuen Quartiere Rebberg und Heinrüti notwendig.

Ausgehend von der Terrassensiedlung Rebberg sind rd. 330 Fahrten pro Tag zu erwarten. Der zusätzliche motorisierte Verkehr kann über die Wolfeggstrasse auf das übergeordnete Strassennetz geführt werden. Ein Ausbau der Strasse ist aufgrund der zusätzlichen Verkehrsmengen erforderlich.

Die ausgeschiedene Baulandreserve Heinrüti ist mit der Kantonsstrasse über eine Stichstrasse verbunden. Die neu gebaute Unterführung ist für den Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen relativ schmal, funktioniert aber mit einer verminderten Geschwindigkeit von 20 km/h knapp. Für den Linksabbieger der Ausfahrt Heinrüti in die Mutschellenstrasse K127 und den Rechtsabbieger von der K127 in den Heinrütiweg sind verkehrstechnische Massnahmen auf der Kantonsstrasse K127 vorzusehen.

4.2.2 Erschliessung Burkertsmatt

Die verkehrliche Erschliessung des Regionalen Sport-, Freizeit- und Begegnungszentrums Burkertsmatt erfolgt bei der Hin- und Rückfahrt hauptsächlich über die Erschliessungsstrasse "Allmend". Die Zufahrt über die Burkertsmatt soll offen gehalten werden für Besucher, die vom Mutschellenknoten her kommen. Mit dieser Idee ist die Absicht verknüpft, einerseits den Verkehrsfluss auf der Bellikonerstrasse mit hohem Verkehrsaufkommen durch zusätzlichen Freizeitverkehr nicht mehr zu behindern und andererseits Schleichverkehr von der Hasenbergstrasse über die Allmend und Burkertsmatt, welche den Eulenkreisel bei Stau umfahren, zu unterbinden. Die Zufahrt und Wegfahrt über die Erschliessungsstrasse Burkertsmatt ist für die bestehenden Nutzungen weiterhin möglich.

Bei Grossanlässen ist ein griffiges Mobilitätsmanagement notwendig. Detaillierte Massnahmen für die Verkehrsabwicklung, die Infrastrukturausbauten und die Parkierung wurden in einem Gutachten zur verkehrlichen Erschliessung des Regionalen Sport-, Freizeit und Begegnungszentrums Burkertsmatt im Bericht vom 9. September 2001 festgehalten. Darauf aufbauend wurde eine verkehrstechnische Beurteilung (vom 24. November 2004) und ein detailliertes Betriebs- und Benützungsglement für das Sport-, Freizeit- und Begegnungszentrum Burkertsmatt (vom 15. September 2004) ausgearbeitet, welches spezielle Bestimmungen formuliert und die Abwicklung des Verkehrs bei Grossveranstaltungen regelt.

4.3 Konzept Öffentlicher Verkehr

Für die Buslinie 320 ergeben sich kurzfristig keine Änderungen. Aus regionalen Überlegungen sind die nachfolgenden konzeptionellen Massnahmen zu prüfen:

- Die Haltestellen Kesslernmatt (Ri Berikon) und Burkertsmatt (Ri Baden) könnten im Zusammenhang mit einer allfälligen Busspur neu angeordnet werden.
- Die Haltestelle Dorf soll nach dem Kreisel (Ri Baden) auf der Bellikonerstrasse angeordnet werden, damit eine zielreine Abfahrt für den Bus 331 möglich ist; dadurch entfällt die Wendeschlaufe über die Erschliessungsstrassen Burkertsmatt und Allmend.
- Mit der neuen Anordnung der Bushaltestelle Dorf könnte in Zukunft die Linie 321 von Bellikon über Widen nach Berikon verlängert werden, wenn der Umbau des Schulhausplatzes in Baden erfolgt ist bzw. ein besserer Verkehrsfluss gewährleistet wäre. Heute kann dies aufgrund der knappen Umlaufzeiten (noch) nicht realisiert werden.

Fazit

- Haltestelle Kesslernmatt (Ri Berikon) zurückverlegen - im Zusammenhang mit der Busspur
- Haltestelle Dorf (Ri Baden) **nach** dem Kreisel anordnen
 - Buslinie 321 kann Haltestelle Dorf **neu** bedienen
 - Schlaufe für Bus 331 entfällt

4.4 Konzept Fusswegnetz

Es ist ein dichtes und umwegfreies Wegenetz im Siedlungsgebiet anzubieten. Zudem sollen sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Quartieren und mit den Nachbargemeinden sowie den Naherholungsgebieten sichergestellt werden. Grundsätzlich sind die öffentlichen Strassenräume als Aufenthalts- und Begegnungsorte aufzuwerten.

Fazit

- *Strassenraumgestaltung, damit alle Strassen für Fussgänger sicher und angenehm benutzbar sind.*
- *Ergänzendes Angebot (neben dem Strassennetz) an direkten Wegen innerhalb des Siedlungsgebietes erhalten und weiterentwickeln.*

4.5 Konzept Radwegnetz

Eine direkte und sichere Führung der Radfahrenden von den Quellen (Wohngebiete) zu den Zielen (Nachbargemeinden, Schulen, Naherholungsgebiete, Bahnhofhaltestellen, etc.) ist anzubieten. Es sind ausreichend Fahrrad-Abstellanlagen an den wichtigen Zielorten vorzusehen.

Die Kantonsstrasse Bellikonerstrasse K411 ist für den Radverkehr aufzuwerten. Die Strassenraumgestaltung ist voranzutreiben, damit alle Strassen für Radfahrer sicher und angenehm benutzbar sind.

Innerhalb des Siedlungsgebietes kann der Radverkehr durchwegs auf dem untergeordneten Strassennetz im Mischverkehr geführt werden. Wichtig ist hierbei, dass das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Individualverkehrs gering gehalten sowie die gegenseitige Rücksichtnahme erhöht wird.

4.6 Konzept Parkierung

Die Parkierung erfolgt grundsätzlich auf den privaten Parzellen. Dort wo bereits Parkplätze im Strassenraum bestehen und die räumlichen Voraussetzungen genügend sind, werden diese markiert und geordnet, damit der Verkehrsablauf funktioniert. Die Parkplätze bei öffentlichen Bauten und Anlagen werden nicht bewirtschaftet. Eine Bewirtschaftung ist jedoch nicht kategorisch auszuschliessen und soll daher situationsspezifisch geprüft werden.

Für die Naherholung im Raume Hasenbergstrasse sind mittels Ausscheidung von weiteren Parkierungsmöglichkeiten geordnete Verhältnisse zu schaffen.

5 Teilpläne

5.1 Teilplan Strasse

5.1.1 Grundanforderungen

Grundsatz des KVK-Widen ist, eine ausreichende verkehrliche Erschliessung des Siedlungsgebietes für den motorisierten Individualverkehr sicher zu stellen. Dabei ist von Bedeutung, dass die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs und die daraus resultierenden Belastungen der Siedlungsgebiete möglichst gering gehalten werden sollen.

Innerhalb des Siedlungsgebiets sind neben den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs ebenfalls die Anforderungen der anderen Verkehrsteilnehmenden sowie insbesondere die städtebaulichen Aspekte wie Ortsbild, Aufenthaltsqualität, Freiräume, etc. zu berücksichtigen.

5.1.2 Strassentypen und Hierarchie

Mit Hilfe der kommunalen Verkehrsplanung soll ein hierarchisch aufgebautes Strassenetz angestrebt werden. Innerhalb der gewachsenen Siedlungsstrukturen ist jedoch eine klare Trennung der Funktionen einer Strasse, wie z.B. verbinden, sammeln oder erschliessen, nicht immer machbar und/oder zweckmässig, da Hauptverkehrsstrassen vielerorts gleichfalls Sammel- und Erschliessungsfunktion übernehmen. Die Kategorien und Strassentypen richten sich nach den VSS-Normen und als Ergänzung gemäss Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen (RAST).

Grundsätzlich sind die nachfolgenden Strassentypen mit Unterkategorien voneinander zu unterscheiden:

Strassentypen	Unterkategorien
<i>Hauptverkehrsstrassen</i>	<i>ausserorts</i>
	<i>innerorts</i>
<i>Verbindungsstrassen</i>	<i>Regionalverbindungsstrassen ausserorts</i>
	<i>Regionalverbindungsstrassen innerorts</i>
	<i>Lokalverbindungsstrassen ausserorts</i>
	<i>Lokalverbindungsstrassen innerorts</i>
<i>Sammelstrassen</i>	<i>Hauptsammelstrassen</i>
	<i>Quartiersammelstrassen</i>
<i>Erschliessungsstrassen</i>	<i>Quartierserschliessungsstrassen</i>
	<i>Zufahrtsstrassen und -wege</i>

*Tabelle 4:
Übersicht über die Strassentypen*

Die vorgenommene Hierarchisierung sämtlicher Strassen im Siedlungsgebiet gilt als planerische Festlegung. Diese basiert auf dem Gesamtverkehrskonzept und stellt die Grundlage für die Konzeption und Beurteilung von verkehrsplanerischen, verkehrstechnischen sowie strassenbaulichen Massnahmen (Strassenraumgestaltung, Verkehrsberuhigung, etc.) dar. Mit der Hierarchisierung des Strassennetzes lassen sich keine Rechte für die Erschliessung von zusätzlichem Bauland ableiten.

Hauptverkehrsstrasse

Die Hauptverkehrsstrassen verbinden Regionen und Gemeinden untereinander und haben demzufolge eine nationale bis überörtliche Bedeutung im bestehenden, örtlichen Strassennetz. Die Federführung bei Änderungen und Anpassungen auf Kantonsstrassen liegt beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau.

In der Gemeinde Widen übernimmt die *K411 (Bellikonerstrasse)* die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Auf der Bellikonerstrasse zwischen Eulenkreisel und Mutschellenkreuzung sind Busbevorzugungsmassnahmen im Rahmen einer Studie des Kantons Aargau aufgezeigt worden.

Ebenfalls als Hauptverkehrsstrasse ist die *K127 (Mutschellenstrasse)* zu nennen.

Bei den Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) ist eine vertiefte Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden notwendig. Kantonsstrassen haben dem Standard des Departementes Bau, Verkehr und Umwelt zu genügen.

Einmündungen und Knoten zwischen kommunalen Strassen und Kantonsstrassen sollen den Verkehrsfluss aller Verkehrsteilnehmenden möglichst wenig beeinträchtigen.

Verbindungsstrassen

Die Verbindungsstrassen verbinden grossflächige Siedlungsgebiete und regionale Zentren untereinander. Daher haben sie eine kommunale und regionale Bedeutung im Strassennetz. *Die K412 Hasenbergstrasse übernimmt die Funktion einer regionalen Verbindungsstrasse.*

Bei der Dimensionierung und der Gestaltung von Verbindungsstrassen ist zwischen den Abschnitten ausserhalb und innerhalb besiedelter Gebiete gemäss Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen (RAST), S. 13 (Ausgabe 2006) zu unterscheiden.

- Ausserhalb hat die Hasenbergstrasse ausschliesslich eine Verbindungsfunktion. Der Rad- und Fussverkehr wird im Mischverkehr geführt.
- Innerhalb übernimmt die Hasenbergstrasse auch Sammel- und Erschliessungsfunktion. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden. Aufgrund der Belastung ist eine weiche Trennung (z.B. Kernfahrbahn) anzustreben. Für den Fussverkehr sind beiderseits Trottoirs vorzusehen. Besonderes Augenmerk ist auf die Querungsstellen für den Fuss- und Radverkehr zu legen.

Für die Verbindungsstrassen gelten prinzipiell folgende Anforderungen und Parameter, welche sich sowohl auf die VSS-Normen beziehen als auch auf die RAST-Norm (Ergänzungen zu VSS-Norm) Bezug nehmen:

		<i>Regionale Verbindungsstrasse (Ausserorts)</i>	<i>Regionale Verbindungsstrasse (Innerorts)</i>
	<i>Grundeigentümer</i>	<i>Kanton</i>	<i>Kanton</i>
<i>Anforderungen</i>	<i>Hauptfunktionen</i>	• <i>verbinden</i>	• <i>verbinden</i> • <i>sammeln</i> • <i>erschliessen</i> • <i>queren</i>
	<i>Umfeld:</i>		
	<i>Fussverkehr</i>	<i>keiner</i>	<i>vor allem längs, punktuell quer</i>
	<i>Radverkehr</i>	<i>gering</i>	<i>längs und quer</i>
	<i>Parkierung</i>	<i>nein</i>	<i>nein</i>
	<i>Schwerverkehr</i>	<i>ja</i>	<i>ja</i>
	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	<i>ja</i>	<i>ja</i>
	<i>Belastbarkeit</i>	<i>bis 12'000 Fz/Tag (DTV)</i>	<i>bis 12'000 Fz/Tag (DTV)</i>
<i>Parameter</i>	<i>Ausbaugeschwindigkeiten</i>	<i>60 - 80 km/h</i>	<i>50 - 60 km/h</i>
	<i>Fahrgeschwindigkeiten</i>	<i>60 - 80 km/h</i>	<i>50 - 60 km/h</i>
	<i>massgebender Begegnungsfall</i>	<i>Lw + Lw bzw. Bus + Bus</i>	<i>Lw + Lw bzw. Bus + Bus</i>
	<i>öffentlicher Verkehr</i>	<i>Busbucht</i>	<i>Fahrbahnhaltestelle</i>
	<i>Radverkehr</i>	<i>baulich getrennter Radweg</i>	<i>Radstreifen, evtl. Kernfahrbahn</i>
	<i>Fussverkehr</i>	<i>baulich getrennter Fussweg</i> <i>Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen</i>	<i>Trottoir beidseitig</i> <i>Fussgängerstreifen mit Querungshilfe</i>
	<i>Fahrbahnbreite</i>	<i>≥ 6.5 m</i>	<i>7.5 - 9.0 m mit beidseitigen Radstreifen</i>

*Tabelle 5:
Verbindungsstrassen*

Sammelstrassen

Die Sammelstrassen liegen innerhalb besiedelter Gebiete und haben rein eine lokale Bedeutung im Strassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächst höheren oder gleichen Strassen-Typs. Sie stellen eine lokale Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren in Widen her.

Bei Sammelstrassen sind die Anforderungen an die Verkehrssicherheit hoch einzustufen. Daher sind reduzierte Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs anzustreben, um der begrenzten Belastbarkeit und des angepassten Ausbaugrades gerecht zu werden. Die Anlage der Sammelstrasse hat sich dem bestehenden Ortsbild unterzuordnen. Die Sammelstrassen sollen sich optimal ins Quartier einfügen.

Bei Sammelstrassen kann aufgrund ihrer Bedeutung und der Grösse des Einzugsgebietes unterschieden werden zwischen:

- **Hauptsammelstrassen**
- und
- **Quartiersammelstrassen**

		<i>Hauptsammelstrasse</i>	<i>Quartiersammelstrassen</i>
	<i>Grundeigentümer</i>	<i>Gemeinde</i>	<i>Gemeinde</i>
<i>Anforderungen</i>	<i>Hauptfunktionen</i>	<i>sammeln, erschliessen, aufhalten</i>	<i>sammeln, erschliessen, aufhalten</i>
	<i>Umfeld:</i>		
	<i>Fussverkehr</i>	<i>längs, abschnittsweise längs+quer</i>	<i>i.d.R. längs, abschnittsweise längs+quer</i>
	<i>Radverkehr</i>	<i>vor allem längs (hoch)</i>	<i>vor allem längs (hoch)</i>
	<i>Parkierung</i>	<i>wenn möglich vermeiden</i>	<i>wenn möglich vermeiden</i>
	<i>Schwerverkehr</i>	<i>gering</i>	<i>gering</i>
	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	<i>ja</i>	<i>ja</i>
	<i>Belastbarkeit</i>	<i>bis 800 Fz/h</i>	<i>bis 500 Fz/h</i>
<i>Parameter</i>	<i>Ausbaugeschwindigkeiten</i>	<i>20 - 40 km/h</i>	<i>20 - 40 km/h</i>
	<i>Fahrgeschwindigkeiten</i>	<i>20 - 40 km/h</i>	<i>20 - 40 km/h</i>
	<i>massgebender Begegnungsfall</i>	<i>Lw + Lw</i>	<i>Lw + Pw</i>
	<i>öffentlicher Verkehr</i>	<i>Fahrbahnhaltestellen</i>	<i>Fahrbahnhaltestellen</i>
	<i>Radverkehr</i>	<i>Mischverkehr</i>	<i>Mischverkehr</i>
	<i>Fussverkehr</i>	<i>beidseitige (einseitige) Trottoirs</i> <i>Fussgängerstreifen bei Bedarf mit Mittelinsel an wichtigen Orten</i>	<i>beidseitige (einseitige) Trottoirs</i> <i>Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel an wichtigen Orten</i>
	<i>Fahrbahnbreite</i>	<i>6.0 m (5.5 m)</i> <i>abschnittsweise Einengungen möglich</i> <i>Längsgliederung anstreben</i>	<i>5.5 m (6.0 m)</i> <i>abschnittsweise Einengungen möglich</i> <i>Längsgliederung anstreben</i>

*Tabelle 6:
Sammelstrassen*

Erschliessungsstrassen

Die Erschliessungsstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben rein quartierinterne Bedeutung im Strassennetz. Sie erschliessen die einzelnen Parzellen und Gebäude. Der resultierende Verkehr ist auf dem kürzesten Weg zu den Sammelstrassen zu lenken.

Die Gestaltung von Erschliessungsstrassen ist prinzipiell auf die Struktur der einzelnen Quartiere auszulegen. Dabei sind verkehrstechnische Anforderungen an die Gestaltung von untergeordneter Bedeutung. Alle restlichen Strassen sind Zufahrtsstrassen respektive Zufahrtswege.

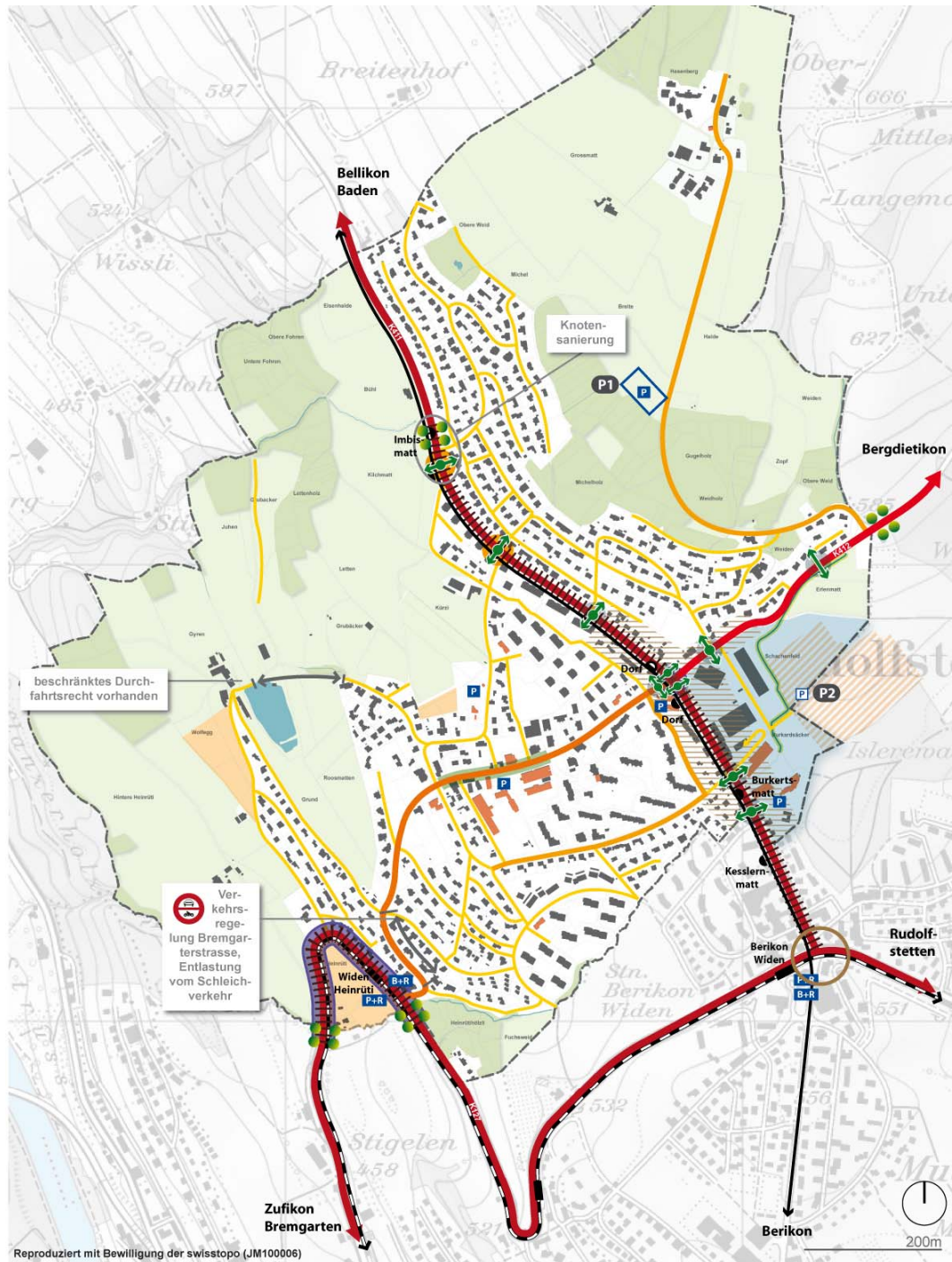
		Quartierserschliessungsstrassen	Zufahrtsstrassen Zufahrtswege
	Grundeigentümer	Gemeinde	Gemeinde, Private
Anforderungen	Hauptfunktionen	erschliessen, aufhalten	erschliessen, aufhalten
	Umfeld:		
	Fussverkehr	längs + quer	längs + quer
	Radverkehr	vor allem längs	vor allem längs
	Parkierung	zur Verkehrsberuhigung	zur Verkehrsberuhigung
	Schwerverkehr	nur ausnahmsweise	nur ausnahmsweise
	Öffentlicher Verkehr	nein	nein
	Belastbarkeit	bis 150 Fz/h	bis 100 Fz/h
Parameter	Ausbaugeschwindigkeiten	20 - 30 km/h	20 - 30 km/h
	Fahrgeschwindigkeiten	≤ 30 km/h	≤ 30 km/h
	massgebender Begegnungsfall	Pw + Pw (mit Ausweichen)	Pw + Velo (mit Ausweichen)
	öffentlicher Verkehr	keiner	keiner
	Radverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr
	Fussverkehr	einseitiges (kein) Trottoir keine Fussgängerstreifen	kein Trottoir keine Fussgängerstreifen
	Fahrbahnbreite	4.0 - 5.0 m abschnittsweise Einengungen möglich Längsgliederung anstreben Geschützte Flächen zuweisen	3.6 - 4.5 Längsgliederung anstreben Geschützte Flächen zuweisen

Tabelle 7:
Erschliessungsstrassen

5.1.3 Parkierung

Ein Parkierungskonzept konkretisieren (P1 und P2: Siehe Teilplan MIV mit Parkierung, Abbildung 17):

- Erweiterung Parkierungsanlage TCS-Parkplatz und Parkierung entlang Hasenbergstrasse für Spitzentage untersuchen. (P1)
- Mehrfachnutzung Parkierung Burkertsmatt (P2)



Festlegungen

bestehend geplant

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Hauptsammelstrasse (HSS)
- Quartiersammelstrasse (QSS)
- Quartierschliessungsstrasse (QES)
- P P Parkierungsanlage
- P+R P+R Park + Ride
- Parkierung Freizeitverkehr
- Ortseingang

bestehend geplant

- Strassenraumgestaltung, Aufwertung
- Unfall- und Lärmsanierung
- Tempo-30-Zone
- Begegnungszone

Abbildung 16:
Teilplan MIV mit Parkierung

5.2 Teilplan Rad- und Fussverkehr/ öffentlicher Verkehr

Zu Fuss gehen und Rad fahren sind jene Fortbewegungsarten, die beinahe für die gesamte Bevölkerung ohne Einschränkung möglich sind. Damit kommt eine Förderung dieser Verkehrsarten der gesamten Bevölkerung zugute. Gleichwohl eignen sich die beiden Fortbewegungsarten, die Verkehrsleistung innerhalb des Siedlungsgebiets zu steigern und weisen die geringsten negativen Umweltbelastungen (Lärm, Abgase, Unfälle, Flächenverbrauch) auf.

Fussgänger und Radfahrer benötigen ein dichtes, direktes, attraktiv gestaltetes und sicheres Wegnetz. Es stellt die Verbindung zwischen Quellgebieten (Wohngebiete) und Zielorten (Ortszentren, Geschäfte, Schulen, Bahn- und Bushaltestellen, etc.) her.

5.2.1 Radverkehr

Radwegnetz und -ergänzungen

In Widen sind explizite Netzergänzungen beim Veloverkehr denkbar. Wo möglich und zweckmässig soll die Benutzung der Fusswege auch durch Radfahrende gestattet werden.

Folgende Ergänzungen werden angestrebt (R1-R4: Lage siehe Plan KVK, Abb. 17):

- Kommunale Verbindung Hasenbergstrasse in Richtung Bellikon (R1)
- Kantonale Verbindung von der Bushaltestelle Imbismatt in Richtung Bellikon (R2)
- Kommunale u. übergeordnete Verbindung Burkertsmatt in Richtung Rudolfstetten und Bergdietikon (R3)
- Kommunale Verbindung Fuchsweid- und Rebbergstrasse (R4)

Grundanforderungen

Wichtigste Forderung aus Sicht des Radverkehrs ist die direkte und sichere Führung der Radfahrenden von den Quellgebieten (Wohnquartiere) zu den Zielorten (Zentrum, Bahnhof, Bushaltestellen, Schulen, Kindergärten, etc.) und zurück.

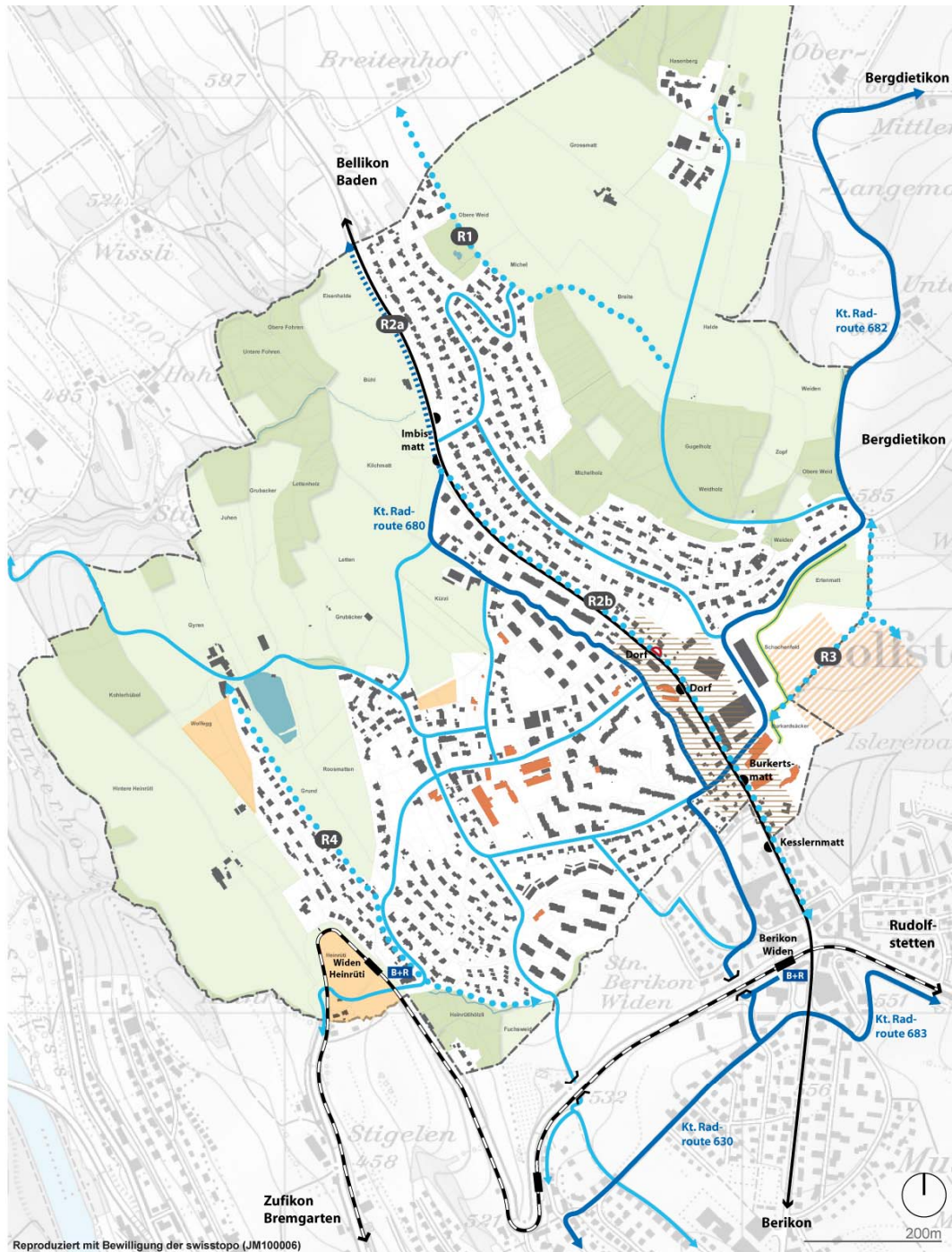
Grundsätze der Verkehrsführung

Grundsätzlich soll das gesamte Strassen- und Wegnetz innerhalb des Siedlungsgebietes der Gemeinde Widen sicher genutzt werden können. Im Sinne einer Prioritätensetzung ist es zweckmässig, Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr zu definieren.

Als Grundgerüst sind Hauptrouten auszuscheiden, welche sämtliche wichtigen Verbindungen für den Radverkehr abdecken. Die Ausgestaltung orientiert sich an der Grundanforderung einer direkten Wegführung und ist somit auf tägliche Wege und routinierte Radfahrende ausgerichtet. Die Attraktivität dieser Routen ist situationsgerecht zu erhöhen und mit geeigneten Massnahmen zu verwirklichen. Als ergänzendes Netz für die Radfahrer sind Nebenrouten auszuscheiden. Diese Verbindungen weisen aufgrund der kleineren Einzugsgebiete geringere Frequenzen auf. Sie stellen zusätzliche Verbindungen abseits der stark belasteten Strassenabschnitte dar, wo die Anforderung "Sicherheit" gegenüber der Grundanforderung "Direktheit" an Bedeutung gewinnt.

Ausserhalb des Siedlungsgebiets soll der Radverkehr getrennt vom motorisierten Individualverkehr auf baulich getrennten Radwegen abseits vom Strassennetz geführt werden, um die Sicherheit aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Demgegenüber ist eine getrennte Verkehrsführung auf einem separaten Trasse im Siedlungsgebiet nicht sinnvoll, weil dies meistens mit wenig attraktiven Umwegen verbunden ist und bzgl. des Platzbedarfs im Strassenraum der Kantonsstrasse kaum zu bewerkstelligen ist. Meistens liegen die Zielorte an den viel befahrenen Strassenabschnitten. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist daher mit geeigneten Massnahmen eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen oder es sind Radstreifen zu markieren. Mit einer Reduktion der Geschwindigkeiten sowie mit geeigneten Massnahmen (z.B. Kernfahrbahn) kann die Attraktivität für Radfahrer gesteigert werden.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die Ausgestaltung der Radverkehrsführung zwischen den Schnittstellen innerorts und ausserorts zu legen.



Reproduziert mit Bewilligung der swisstopo (JM100006)

Festlegungen

bestehend geplant

Kantonale Radroute

Kommunalen Radverkehr

Bike + Ride

Orientierungsinhalt

Buslinie mit Haltestellen

Bahnlinie BDWM

Orientierungsinhalt

bestehend geplant

Strassenraumgestaltung Bellikonerstrasse

Baulandreserven

Regionales Sport-, Freizeit- und Begegnungszentrum Burkertsmatt

Mutschellenknoten (Neuorganisation)

Öffentliche Bauten

Gemeindegrenze

Abbildung 17:
Teilplan Radverkehr

5.2.2 Fussverkehr

Fusswegenetz und -ergänzungen

Die Gemeinde Widen verfügt über ein dichtes Fusswegenetz, welches neben dem Strassennetz inkl. Trottoirs der Kantonsstrassen direkte Verbindungen für Fussgänger zur Verfügung stellt.

Folgende Ergänzungen werden angestrebt (F1-8: Lage siehe Plan KVK, Abb. 18):

- Kommunale Verbindung Obere Weid in Richtung Bellikon (F1)
- Kommunale Verbindung Hasenberg (F2)
- Kommunale Verbindung Rainäcker-Hasenbergstrasse (F3)
- Kommunale Verbindung entlang Friedhof bei Realisierung Bachöffnung (F4)
- Kommunale Verbindung Haldenstrasse, Gugelmattstrasse und Eulenkreisel (F5)
- Kommunale Verbindung Burkertsmatt in Richtung Rudolfstetten (F6)
- Kommunale Verbindung Wolfeggstrasse in Naherholungsgebiet sowie Verknüpfung entlang neuer Überbauung (F7 und F8)

Grundanforderungen

Hauptanforderungen aus Sicht der Fussgänger ist ein dichtes, direktes und sicheres Wegnetz zwischen den Quellgebieten (Wohnquartiere) und den Zielorten (Zentrum, Bahnhof, Bahn- und Bushaltestellen, Schulen, Kindergärten, etc.). Es ist zweckmässig, Haupttrouten des Fussverkehrs zu definieren. Entlang der Haupttrouten soll für Fussgänger ein attraktives und angenehmes Vorankommen möglich sein.

Grundsätze der Verkehrsführung

Die Frage, ob der Fussverkehr getrennt vom motorisierten Individualverkehr geführt werden soll, ist generell nicht zu beantworten. Dies ist abhängig von zahlreichen Faktoren wie der Verkehrsbelastung und den gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, den Fussgängerfrequenzen, den örtlichen Platzverhältnissen und anderem mehr.

Ausserorts ist der Fussverkehr auf separaten Wegen und nach Möglichkeit abseits vom Strassennetz, bzw. baulich getrennt von der Fahrbahn, zu führen. Diese Wege eignen sich in der Regel auch, um den Fuss- und Radverkehr im Mischverkehr zu führen.

Im Siedlungsgebiet kommt entlang von Strassen je nach Verkehrsbelastung, Geschwindigkeitsniveau und städtebaulicher Situation eine Trennung mit Trottoir oder eine Mischverkehrsfläche in Frage.

In Erschliessungsstrassen und -wegen mit einem geringen Verkehrsaufkommen (<100 Fz/h) kann vielerorts auf eine Trennung zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den Fussgängern verzichtet werden, wenn durch Strassenraumgestaltung und eine damit verbundene Geschwindigkeitsreduktion die Sicherheit des Fussverkehrs im Mischverkehr gewährleistet ist.

In Quartiererschliessungsstrassen, Sammelstrassen und Verbindungsstrassen ist eine Trennung des Fussverkehrs vom motorisierten Individualverkehr anzustreben. Die städtebauliche Situation und die damit verbundenen Platzverhältnisse sind ausschlaggebend für die Art der Trennung zwischen Trottoir und Fahrbahn, die entweder mit Hochbord,

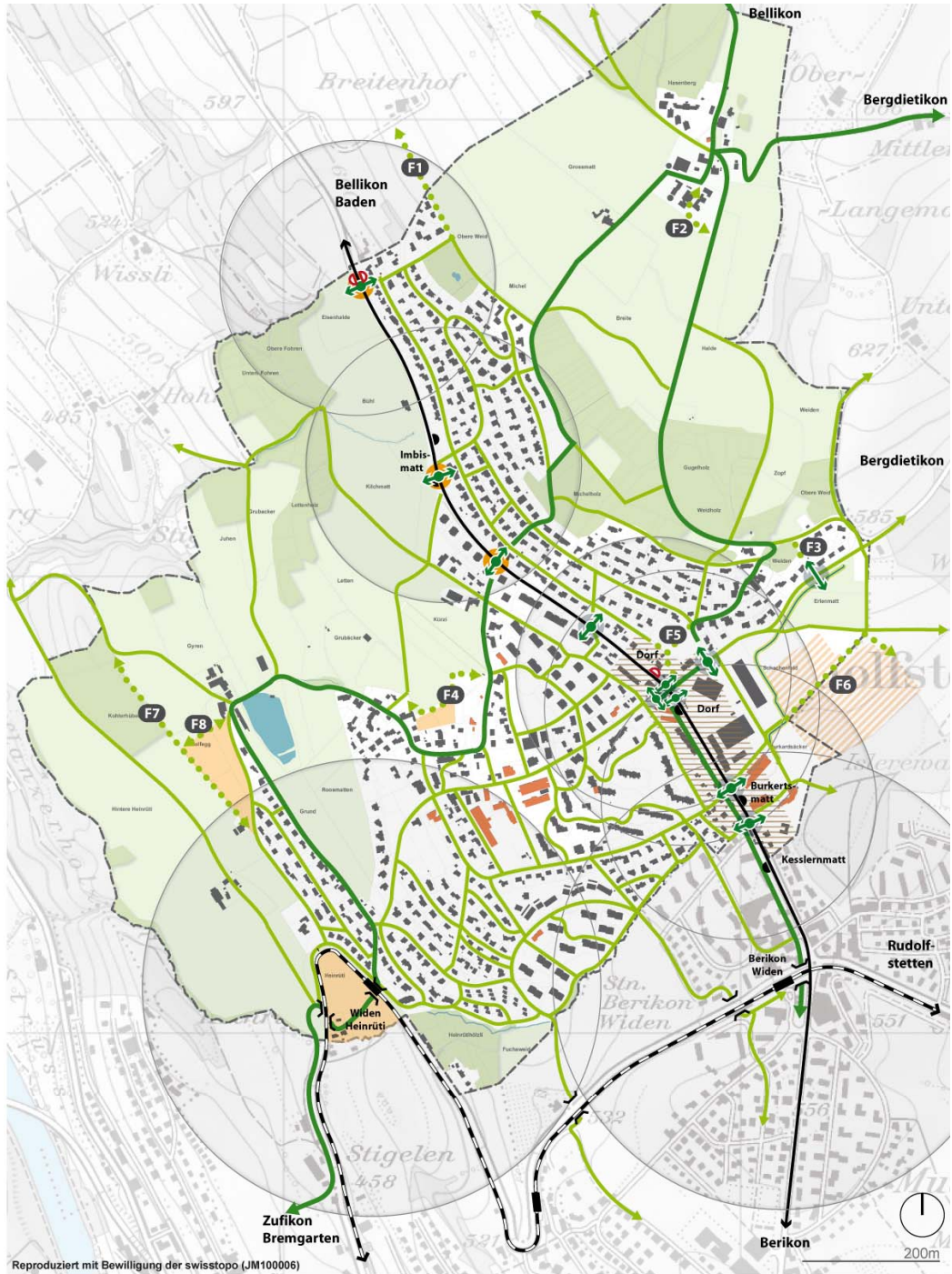
Flachbord oder Pollern zu bewerkstelligen ist. Die Trottoirs sollen eine Breite von ≥ 2.0 Meter aber mindestens 1.5 Meter aufweisen. Bei engen Verhältnissen kann es auch sicherer sein, auf ein Trottoir zu verzichten, als ein zu schmales Trottoir anzulegen.

5.2.3 Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde verfügt mit der BDWM und der Buslinie auf der Bellikonerstrasse über ein gutes Angebot mit dem öffentlichen Verkehr. Die Haltestelle Widen-Heinrüti in der Spitzkehre wurde verlegt und ist dementsprechend näher an das bestehende Siedlungsgebiet gerückt. Die Station ist mit Park&Ride und Veloabstellplätzen ausgerüstet.

Die Fahrpläne sind entsprechend dem überörtlichen Angebot anzupassen. Zudem sind die Fahrpläne auf die Nachfrage weiterzuentwickeln.

Eine Verlegung der Haltestelle Widen Dorf ist zu prüfen, um die Wendeschleife Allmend/Burkertsmatt neu über den Eulenkreisel laufen zu lassen.



Festlegungen

bestehend geplant

- Kantonale Wanderroute
- Kommunale Fussgängerverbindung
- Fussgängerstreifen
- Fussgängerstreifen mit Mittelinsel
- Buslinie mit Bushaltestelle Einzugsradius 300m
- Bahnlinie BDWM mit Bahnhof Einzugsradius 500m

Orientierungsinhalt

bestehend geplant

- Strassenraumgestaltung Bellikonerstrasse
- Baulandreserven
- Regionales Sport-,Freizeit- und Begegnungszentrum Burkertsmatt
- Mutschellenknoten (Neuorganisation)
- Öffentliche Bauten
- Gemeindegrenze

Abbildung 18:
Teilplan Fussverkehr und öffentlicher Verkehr

6 Kommunales Controllingkonzept

Um die Umsetzungsfortschritte des KVK zu kontrollieren, wird im Rahmen eines institutionalisierten Controllings der Stand der Umsetzung geprüft sowie an die veränderten Bedürfnisse angepasst. Das Controlling ist fester Bestandteil des KVK und soll auf die Ziele und Massnahmen sowie die Möglichkeiten und Ressourcen der Gemeinde Widen abgestimmt sein.

Im Rahmen einer jährlichen Überprüfung soll untersucht werden, ob und wie die Massnahmen gemäss dem KVK ausgeführt sind. Weiter ist zu prüfen, ob die erwartete Wirkung der vorgeschlagenen Massnahmen greift. Gleichfalls sind die Ziele zu hinterfragen und gegebenenfalls anzupassen.

Der Gemeinderat ist zuständig für das Controlling. Die Abteilung Bau und Planung bereitet die notwendigen Grundlagen zu Handen des Gemeinderates vor.

7 Massnahmenblätter

7.1 Allgemeine Hinweise

Im KVK sind die Zielsetzungen und Massnahmen kommunal behördenverbindlich festgelegt. Die Umsetzung und Ausgestaltung ist mit allen Beteiligten zu koordinieren.

Bei Projekten, welche sowohl die Gemeinde als auch den Kanton betreffen (z.B. Gestaltung Kantonsstrassen, Erschliessungen ab der Kantonsstrasse) müssen beide Parteien in den weiteren Planungsstufen zwecks gegenseitiger Abstimmung involviert sein.

Bei unterschiedlichen Zielsetzungen bzw. Interessenskonflikten zwischen Gemeinde und Kanton soll möglichst frühzeitig die Lösungsfindung erfolgen.

7.2 Bedeutung und Aufbau

In den Massnahmenblättern sind die verbindlichen Massnahmen zur Umsetzung durch die kommunalen Behörden festgelegt. Sie bilden damit die Grundlage bei der Umsetzung und des Controllings des Kommunalen Verkehrskonzeptes. Die Massnahmenblätter sind nach den räumlichen Einheiten, auf die sie sich beziehen, gegliedert:

- Region (R)
- Gemeinde (G)
- Strassen und Wege (S)

Gewisse Massnahmen sind auf den Plänen konkret lokalisiert. Andere Massnahmen und Zielsetzungen sind als allgemeine Grundregeln im Umgang mit einzelnen Sachbereichen umschrieben.

7.3 Stufen der Verbindlichkeit

In den Massnahmenblättern werden folgende Verbindlichkeitsstufen unterschieden und definiert.

Vororientierung

Bedeutung:

Bei den betreffenden Vorhaben besteht Einigkeit über die Zielsetzung. Die konkreten Folgen lassen sich jedoch noch nicht in genügendem Masse abbilden. Deshalb ist eine Koordination mit weiteren Planungsstellen notwendig.

Verbindlichkeit:

Vororientierungen verpflichten die planende Stelle, bei wesentlichen Änderungen der Zielsetzungen oder der anstehenden Umstände, die anderen Beteiligten rechtzeitig zu informieren.

Zwischenergebnis

Bedeutung:

Die Planung und die Koordination sind im Gange und fortgeschritten, was bereits zu Zwischenergebnissen geführt hat. Einzelne Aspekte wie Kosten, Kostenteiler, Termine, Be-

teiligte, etc. sind noch nicht vollständig geklärt. Über das weitere Vorgehen besteht aber Übereinstimmung unter den Beteiligten.

Verbindlichkeit:

Die Zwischenergebnisse binden die beteiligten Behörden im weiteren Vorgehen.

Festsetzung

Bedeutung:

Die Stufe der Festsetzung definiert, dass die Koordination der Planung abgeschlossen ist. Die Beteiligten sind sich über die im Massnahmenblatt festgehaltenen Inhalte einig (Zielsetzungen, Massnahmen, Vorgehen, Beteiligte, Termine, Träger, Kostenbeteiligung, etc.). Die federführende Stelle hat den Auftrag, eine Vorlage für das entsprechende vorgesetzte Organ zu erarbeiten. Vorbehalten bleiben dabei Beschlüsse zur Finanzierung bzw. die Zustimmung der zuständigen Organe.

Verbindlichkeit:

Festsetzungen binden die Beteiligten in der Sache und im Vorgehen.

7.4 Zeithorizont

Für die Umsetzung der in den Massnahmenblättern festgehaltenen Massnahmen sind Zeithorizonte festgelegt. Diese lassen sich wie folgt einordnen:

- | | | |
|---------------|---|--|
| sofort | = | kein Planungsaufwand, zum Teil bereits eingeleitet |
| laufend | = | soll laufend den jeweiligen Gegebenheiten und Herausforderungen entsprechend angegangen werden |
| kurzfristig | = | soll innerhalb der nächsten 5 Jahre angegangen werden |
| mittelfristig | = | soll in den nächsten 5 bis 10 Jahre angegangen werden |
| langfristig | = | kann voraussichtlich erst in über 10 Jahre angegangen werden |

7.5 Übersicht über die Massnahmenblätter

R-I	Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden
R-II	Öffentlicher Verkehr
R-III	Bellikonerstrasse (Mutschellenknoten)
G-I	Rad- und Fusswege - Netzergänzungen
G-II	Parkierung Siedlung und Freizeit
S-I	Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen
S-II	Ortseingänge und Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg

Hinweis:

R = Region

G = Gemeinde

S = Strassen und Wege

Massnahmenblatt R-I

Thema	Region Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden
Ausgangslage	Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beeinflussen sich gegenseitig. Aufgrund der Verflechtungen der Siedlungsgebiete bei den Gemeindegrenzen ist eine gemeindeübergreifende Sichtweise erforderlich, um Synergiepotenziale zu nutzen und gemeinsame Interessen zu vertreten.
Gegenstand/Ziel	Durch die Koordination der Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden können Synergien genutzt werden, um die Entwicklung des Verkehrs gemeinsam zu steuern.
Federführung weitere Beteiligte	Gemeinde Widen (Initiative) Gemeinden: Rudolfstetten-Friedlisberg, Zufikon, Berikon, Bellikon, Eggenwil, Bergdietikon Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Zürich, BDWM, Postautobetriebe

Festlegungen / Massnahmen	Kordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	sofort	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Weiterführung Runder Tisch			X	X			

Kostenschätzung	1. Weiterführung, bzw. Weiterführung Runder Tisch „Verkehr Mutschellen“	n. Aufwand

Gemeinde Widen
 Kommunales Verkehrskonzept Widen 2011

Nächste Schritte	Was/Wo	Wer	Wann
		Gde.	2011/12
	Termin vereinbaren, um Runden Tisch wieder ins Leben zu rufen.		

Quervergleich Massnahmenblatt Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)	R-II Öffentlicher Verkehr		
	R-III Bellikonerstrasse (Mutschellenknoten)		
	G-I Rad- und Fussverkehr - Netzergänzungen	A	
	S-I Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen	A	
	S-II Ortseingänge	A	

Erläuterungen

- Zu 1.
- Die Siedlungsgebiete der Gemeinden sind teilweise vollständig zusammengewachsen. Zwecks Verknüpfung der Fuss- und Radwege zu den Nachbargemeinden ist eine Koordination zwischen den Gemeinden notwendig.
- Besonders die Erreichbarkeit und die Erschliessung der Sportanlage Burkertsmatt hat in diesem Zusammenhang eine wichtige Bedeutung. Zuletzt sind die Schnittstellen der Langsamverkehrsverbindungen mit der Nachbargemeinde bzgl. Linienführung und Ausgestaltung zu koordinieren.
- Des Weiteren besteht mit dem Runden Tisch „Verkehr Mutschellen“ die Möglichkeit, die regionalen Verkehrsbetrachtungen, die Ausweichstrasse Heitersbergachse sowie die Thematik Verkehrsfluss ÖV/MIV Limmat- und Reusstal ganzheitlich mit allen Beteiligten zu diskutieren und zu koordinieren.
- Kommunale Anliegen, die auf die Projekte auf den Kantonsstrassen Einfluss haben, sind mit dem Kanton zu koordinieren.

Massnahmenblatt R-II

Thema	Region Öffentlicher Verkehr
Ausgangslage	Aufgrund der zu erwartenden enormen Verkehrszunahme auf der Strecke Hasenbergstrasse-Eulenkreis-Bellikerstrasse sind gezielte Massnahmen für die Busbevorzugung angedacht worden. Die Ideenskizze Mutschellenknoten aus dem Jahre 2010 zeigt verschiedene Varianten für eine Lösung des Problems.
Gegenstand/Ziel	Damit der öffentliche Verkehr die hohen Ansprüche an Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit erfüllen kann, ist darauf zu achten, dass die Busse nicht im Stau stehen. Eine grossräumige Sicht- und Herangehensweise ist erforderlich, um das Problem von Verspätungen in den Griff zu bekommen. Eine Neupositionierung der Haltestellen ist zu untersuchen. Die Erschliessung des Hasenbergs für den Freizeitverkehr und MitarbeiterInnen der Betriebe mit dem öffentlichen Verkehr ist zu prüfen.
Federführung weitere Beteiligte	Gemeinde Widen Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg, Berikon Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt RVBW

Festlegungen / Massnahmen	Koordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Weiteres Vorgehen Öffentlicher Verkehr klären	X			X			
2. Erschliessung Hasenberg prüfen	X				X		

Kostenschätzung	1. Weiteres Vorgehen klären	Nach Aufwand
	2. Erschliessung Hasenberg prüfen	5'000.- - 10'000.-

Gemeinde Widen
 Kommunales Verkehrskonzept Widen 2011

Nächste Schritte	Was/Wo	Wer	Wann
		Gde.	sofort

Quervergleich Massnahmenblatt	R-I Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden		
Abhängigkeiten (A)	R-III Bellikonerstrasse (Mutschellenknoten)	A	
und Konflikte (K)	S-I Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen	A	
	S-II Ortseingänge/ Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg	A	

Erläuterungen

- Zu 1. Weiteres Vorgehen klären: Insbesondere ist die Lage der Haltestellen auf der Kantonsstrasse zu definieren. Weiter soll über den Betrieb und die damit verbundene Finanzierung des Schnellbusses in Richtung Zürich befunden werden.
- Zu 2. Es ist mit einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen, ob eine Erschliessung des Hasenbergs für den Freizeitverkehr und MitarbeiterInnen der Betriebe mit dem öffentlichen Verkehr lohnenswert erscheint. Im Rahmen dieser Betrachtung ist die visionäre Idee einer Seilbahn in die Betrachtungen mit einzubeziehen.

Massnahmenblatt R-III

Thema	Region Bellikoner-/Bellikerstrasse (Eulenkreisel-Mutschellenknoten)						
Ausgangslage	Die heutige Situation beim Mutschellenknoten ist für die Gemeinde Widen und die Nachbargemeinden absolut unbefriedigend. Weil auf dieser Achse mit Mehrverkehr in den nächsten Jahren zu rechnen ist, ist eine langfristig befriedigende Lösung zu suchen. Der Kanton Aargau hat sich dieser Fragestellung angenommen und hat den betroffenen Gemeinden erste Ideen unterbreitet. In der Planungsstudie "Neuorganisation Mutschellenknoten" werden Lösungen in Varianten entwickelt, welche die weiterführende Gestaltung der K411 bestimmen.						
Gegenstand/Ziel	Die Sanierung des Strassenraumes muss rasch angegangen werden. Es darf sich kein Schleichverkehr auf Nebenrouten (Kommunale Strassen) verlagern. Der öffentliche Verkehr ist mit hoher Priorität zu behandeln. Die Verknüpfungen des Rad- und Fussverkehrs sind zu berücksichtigen und die Anbindung des Sport- und Freizeitzentrums Burkertsmatt soll abgestimmt erfolgen.						
Federführung weitere Beteiligte	Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Betroffene Gemeinden, BDWM, Busbetriebe RVBW und Postauto						
Festlegungen / Massnahmen	Koordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bellikonerstrasse			X	X			
Kostenschätzung	1. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bellikonerstrasse			40 -50'000.-			

Gemeinde Widen
 Kommunales Verkehrskonzept Widen 2011

Nächste Schritte	Was/Wo	Wer	Wann
	Die Gemeinde bringt ihre Anliegen und Wünsche im Rahmen der aktuellen Vernehmlassungen zum Mutschellenknoten beim Kanton Aargau ein. In einem nächsten Schritt muss mit dem Strasseneigentümer (Kanton) das Gespräch gesucht werden, um das weitere Vorgehen für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes auf der K411 zu bestimmen.	Gde.	Sofort/laufend

Quervergleich Massnahmenblatt	R-I Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden	A
Abhängigkeiten (A)	R-II Öffentlicher Verkehr	A
und Konflikte (K)	S-I Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen	A
	S-II Ortseingänge/ Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg	A

Erläuterungen

- Zu 1. Die Gemeinde Widen kann seine Interessen im Rahmen der Vernehmlassung zum Mutschellenknoten einbringen.
- Zudem besteht die Möglichkeit, abgestimmt auf die Planung des Mutschellenknotens, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Strassenraum inkl. Eulenkreis zu erarbeiten, welches die Bedürfnisse der Gemeinde umfassend berücksichtigt. Die Planung soll in Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehr des Kantons Aargau erfolgen. Dabei kann die Gemeinde ihre Anliegen und Lösungsansätze frühzeitig deponieren und mit dem Mutschellenknoten koordinieren.

Massnahmenblatt G-I

Thema **Gemeinde**
 Rad- und Fusswege - Netzergänzungen

Ausgangslage Im Siedlungsgebiet von Widen sind zahlreiche und direkte Fuss- und Radverkehrsverbindungen vorhanden. Das dichte Wegnetz erlaubt den Radfahrern und Fussgängern, sich auf direkten und sicheren Wegen im Siedlungsgebiet fortzubewegen. Teilweise fehlen kurze Netzverbindungen, was die Attraktivität des Langsamverkehrs senkt. Die Führung und Infrastruktur des Rad- und Fussverkehrs auf Kantonsstrassen ist in Zusammenarbeit mit dem BVU im konkreten Fall zu bestimmen.

Gegenstand/Ziel Das best. Rad- und Fusswegnetz soll erhalten und wo nötig schrittweise ergänzt werden. Netzergänzungen für den Radverkehr sind:

- Kommunale Verbindung Hasenbergstrasse in Richtung Bellikon in Absprache mit Koordinationsstelle Zweiradverkehr (R1)
- Kantonale Verbindung von der Bushaltestelle Imbismatt in Richtung Bellikon in Absprache mit Koordinationsstelle Zweiradverkehr und der Federführung des BVU (R2a und R2b)
- Kommunale u. übergeordnete Verbindung Burkertsmatt in Richtung Rudolfstetten und Hasenbergstrasse (R3)
- Kommunale Verbindung Fuchsweid- und Rebbbergstrasse (R4)

Netzergänzungen für den Fussverkehr sind:

- Kommunale Verbindung Obere Weid in Richtung Bellikon (F1)
- Kommunale Verbindung Hasenberg (F2)
- Kommunale Verbindung Rainäcker-Hasenbergstrasse (F3)
- Kommunale Verbindung Dorfstrasse-Kürziweg bei Realisierung Überbauung (F4)
- Kommunale Verbindung entlang Friedhof bei Realisierung Überbauung, bzw. Bachöffnung (F5)
- Kommunale Verbindung Haldenstrasse, Gugelmattstrasse und Eulenkreisel (F6)
- Kommunale Verbindung Burkertsmatt in Richtung Rudolfstetten (F7)
- Kommunale Verbindung Wolfeggstrasse in Naherholungsgebiet sowie Verknüpfung entlang neuer Überbauung (F8 und F9)

Federführung Gemeinde Widen, (Kantonsstrassen: BVU)
weitere Beteiligte Betroffene Nachbargemeinden

Festlegungen / Massnahmen	Koordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Prioritäten für Netzergänzungen festlegen		X					X
2. Netzergänzungen in Baugesuchen und Gestaltungsplänen als Auflage einbringen		X					X
3. Netzergänzungen schrittweise umsetzen		X					X

Kostenschätzung 1-3 Je nach Bedarf und Aufgabe

Nach Aufwand

Gemeinde Widen
 Kommunales Verkehrskonzept Widen 2011

Nächste Schritte	Was/Wo	Wer	Wann
	Gespräche mit Nachbargemeinden, Kanton und Bevölkerung aufnehmen	Gde.	2011/12
Quervergleich Massnahmenblatt	R-I Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden	A	
Abhängigkeiten (A)	R-II Öffentlicher Verkehr	A	
und Konflikte (K)	S-I Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen	A	
	S-II Ortseingänge/ Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg	A	

Erläuterungen

- Zu 1. Eine Prioritätenliste soll als Strategiepapier die Vorstellung der Gemeinde beschreiben, damit die Wegergänzungen schrittweise umgesetzt werden können.
- Zu 2. Bei der Eingabe von Baugesuchen ist auf die Netzerergänzungen zu achten. Die Netzerergänzungen sind Bedingung für die Baubewilligung. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind Netzerergänzungen mittels Dienstbarkeiten zu sichern.
- Zu 3. Schrittweise sollen die fehlenden Wege ergänzt und komplettiert werden.
 Bei Kantonsstrassen ist Infrastruktur möglichst entsprechend der Nachfrage zu erstellen. Die Wahl des Querungstyps ist abhängig von der Fussgängerfrequenz, der Verkehrsstärke, den Auswirkungen auf das Verkehrsnetz, den Wunschlinien des Fussverkehrs und von den räumlichen Gegebenheiten. Die Wahl des geeigneten Querungstyps hat dem Merkblatt "Fussgängerquerungen RM.N.034" zu entsprechen. Ob ein Fussgängerstreifen angebracht werden kann, ist anhand des Merkblattes "Fussgängerstreifen RM.N.031" zu ermitteln.

Massnahmenblatt G-II

Thema **Gemeinde**
 Parkierung Siedlung und Freizeit

Ausgangslage Auf den Quartierstrassen im Siedlungsgebiet herrscht zunehmender Parkierungsdruck. Ein Teil der Bevölkerung parkiert ihre Fahrzeuge auf öffentlichem Grund, was zunehmend zu Problemen für die verkehrliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs führt.

Der Hasenberg ist ein beliebtes Freizeit- und Erholungsgebiet. An schönen und warmen Tagen reichen die vorhandenen Parkierungsmöglichkeiten nicht aus. Die Parkierung erfolgt vielfach ungeordnet auf den landwirtschaftlich genutzten Flächen.

Gegenstand/Ziel Grundsätzlich sind die Parkplätze auf den privaten Parzellen zu realisieren. Ausnahmen für Parkplätze im Strassenraum (Laternenparkplätze) sind möglich, wenn die räumlichen Verhältnisse dies zulassen und die betrieblichen Bedürfnisse nicht tangiert werden. Bei Kantonsstrassen hat die Erschliessung von Parkierungsanlagen grundsätzlich rückwärtig zu erfolgen.

Mit einem Parkierungskonzept soll das Parkplatzproblem des Freizeitverkehrs im Raum Hasenberg nachhaltig gelöst werden.

Erstellung öffentlicher Parkierungsanlagen sind:

- Erweiterung Parkierungsanlage TCS-Parkplatz und Parkierung entlang Hasenbergstrasse für Spitzentage untersuchen. (P1)
- Mehrfachnutzung Parkierung Burkertsmatt (P2)

Federführung Gemeinde Widen
weitere Beteiligte GrundeigentümerInnen

Festlegungen / Massnahmen

	Koordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Parkierung untersuchen/ Parkierungskonzept		X			X		
2. Konzept Parkierung Freizeit Hasenberg		X			X		

Kostenschätzung

1. Parkierung untersuchen und Parkierungskonzept erarbeiten	20'000.-
2. Konzept Parkierung Freizeit Hasenberg	15'000.-

Massnahmenblatt S-I

Thema **Strassen und Wege**
 Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen

Ausgangslage Die Gemeinde Widen verfügt über viele ansprechend gestaltete Quartierstrassen. Bei den Kantonsstrassen hat man sich mittels Lärmschutzwänden dem Strassenraum abgewendet. Mit dem Bau der Lärmschutzwände sind tunnelartige, anonyme Strassenräume entstanden.

Gegenstand/Ziel Die Strassenräume sollen gestalterisch aufgewertet werden. Hierbei werden insbesondere folgenden Zielsetzungen verfolgt:
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Belastung durch Individualverkehr
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen
 - Lärmsanierung

Federführung Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilungen
 Raumentwicklung und Verkehr (Kantonsstrassen)
 Gemeinde Widen (Kommunale Strassen)

weitere Beteiligte betroffene Nachbargemeinden

Festlegungen / Massnahmen

	Kordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bellikonerstrasse (von Bellikon bis Eulenkreisel)			X	X			
2. Betriebs- und Gestaltungskonzept Mutschellenstrasse im Bereich Heinrüti	X			X			

Kostenschätzung

1. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bellikonerstrasse	30'000.- - 60'000.-
2. Betriebs- und Gestaltungskonzept Mutschellenstrasse	60'000.- - 100'000.-

Gemeinde Widen
 Kommunales Verkehrskonzept Widen 2011

Nächste Schritte	Was/Wo	Wer	Wann
	Meinungsbildung bei der Bevölkerung einholen	Gde.	2011/12
	Beantragung Planungskredite an der Gemeindeversammlung		

Quervergleich Massnahmenblatt	R-I Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden	
Abhängigkeiten (A) und Konflikte (K)	R-II Öffentlicher Verkehr	
	R-III Bellikonerstrasse (Mutschellenknoten)	
	G-I Rad- und Fussverkehr - Netzergänzungen	A
	S-II Ortseingänge/ Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg	A

Erläuterungen

Zu 1. Aufgrund der räumlichen Strukturen ist der Strassenraum konfliktrichtig. Die fehlenden Fusswegquerungen und die Führung des Radverkehrs sind zu untersuchen. Gestalterische Massnahmen sind zu entwickeln, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Zu 2. Für die Lärmsanierung der Mutschellenstrasse und die Verbesserung der Verkehrssicherheit sind im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes die Massnahmen zu formulieren, damit evtl. die gut erschlossene Baulandreserve Heinruti eingezont werden kann.

Die Lärmproblematik wurde geklärt. Um die Planungswerte einhalten zu können, muss unter anderem die Geschwindigkeit auf der Kantonsstrasse auf 50 km/h beschränkt werden. Die Lärmschutzverordnung definiert eine klare Priorität der Massnahmen, nämlich, dass zuerst Massnahmen an der Quelle vor Massnahmen am Ausbreitungsweg, zu ergreifen sind.

Die Thematik ist gemeinsam mit der Abteilung Raumentwicklung und Verkehr zu klären. Ein Lärmgutachten liegt vor.

Massnahmenblatt S-II

Thema **Strassen und Wege**
 Ortseingänge
 Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg

Ausgangslage Bei den Übergängen in den Strassenräumen zwischen dem Siedlungsgebiet und der Landschaft werden die gefahrenen Geschwindigkeiten von den Automobilisten (oft) nicht immer eingehalten. Dadurch steigert sich die Unfallgefahr für Radfahrer und Fussgänger. Gleichfalls fallen die Lärm- und Luftschadstoffwerte bei den Ortseingängen infolge der zu hohen Einfahrtsgeschwindigkeiten oder der Beschleunigungsmanövern des ausfahrenden motorisierten Individualverkehrs schlecht aus.

Die Knotengestaltung Bellikonerstrasse - Imbismattweg ist der Situation entsprechend überdimensioniert. Die Unterführung wird vielfach nicht benutzt. Die Folgekosten für den Unterhalt einer Fussgänger- und Radunterführung fallen hoch aus.

Gegenstand/Ziel Eingangs der Ortschaft ist ein Eingangstor vorzusehen, um die Fahrgeschwindigkeiten zu senken und den Ortseingang klar zu akzentuieren.

Fuss- und Radwegübergänge im Siedlungsgebiet sind grundsätzlich oberirdisch anzuordnen. Ein Rückbau der Unterführung bringt subjektive Sicherheit (Unterführungen sind in der Wahrnehmung als Angsträume zu bezeichnen) und bringt langfristig Kosteneinsparungen.

Federführung Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Kantonsstrassen)
 Gemeinde Widen (Kommunale Strassen)

weitere Beteiligte Gemeinden Rudolfstetten-Friedlisberg, Zufikon, Berikon, Bellikon

Festlegungen / Massnahmen

	Koordinationsstand			Realisierung			
	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung	kurzfristig	mittelfristig	langfristig	laufend
1. Planung Ortseingänge		X		X			
2. Betriebs- und Gestaltungskonzept Knoten Bellikonerstrasse - Imbismattweg	X			X			
3. Gespräch mit kantonalen Behörden zwecks Sanierung Knoten suchen.	X				X		

Kostenschätzung

1. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts sollen gemeinsam mit den kantonalen Behörden geeignete Lösungen für die Sanierung sämtlicher Ortseingänge entwickelt werden, damit ein einheitliches Erscheinungsbild resultiert.	20'000 - 40'000.-
2. Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortseingang - Knoten Bellikonerstrasse /Imbismattweg - Eulenkreisel	50'000.- - 60'000.-

Gemeinde Widen
Kommunales Verkehrskonzept Widen 2011

Nächste Schritte	Was/Wo	Wer	Wann
	<p>Die Gemeinde sucht das Gespräch mit den zuständigen kantonalen Behörden, um die Planung einerseits von den beiden Ortseingänge in Richtung Bellikon auf der Bellikonerstrasse K411 und der Hasenbergstrasse K412 sowie andererseits die beiden Ortseinfahrten bei der Mutschellenstrasse zu sanieren.</p> <p>Im Rahmen einer Studie sind Vorschläge für die Umgestaltung des Knotens Bellikonerstrasse - Imbismattweg zu erarbeiten. Die Resultate sind dem Kanton zu unterbreiten.</p>	Gde.	sofort

Quervergleich Massnahmenblatt	R-I Koordination Verkehrsplanung mit den Nachbargemeinden	
Abhängigkeiten (A)	R-III Bellikonerstrasse (Mutschellenknoten)	A
und Konflikte (K)	G-I Rad- und Fussverkehr - Netzergänzungen	A
	S-I Strassenraumgestaltung Gemeinde- und Kantonsstrassen	A

Erläuterungen

- Zu 1. Infolge zu hoher Einfahrtsgeschwindigkeiten sind bei den Ortseingängen Massnahmen notwendig, welche die Fahrgeschwindigkeiten effizient zu senken helfen. Mit Hilfe betrieblichen Massnahmen (Geschwindigkeitsreduktion/Geometrie Fahrbahn) und dem Pflanzen von seitlich positionierten Bäumen als gestalterische Massnahme kann auf Geschwindigkeitsexzesse und zu hohe Geschwindigkeiten bei den Ortseingängen prägnant reagiert werden.
- Zu 2. Mit einer Neugestaltung des Knotens Bellikonerstrasse - Imbismattweg kann eine räumliche Aufwertung des Strassenraumes erreicht werden. Ebenso ist es allenfalls möglich, die Bushaltestellen zu optimieren und einen oberirdischen Fussgängerstreifen zu erstellen.
- Die Planung soll im Zusammenhang mit dem BGK Bellikonstrasse (R-III) zwischen Eingangstor und Eulenkreisel bearbeitet werden. Die Erschliessungslücken des öffentlichen Verkehrs sind zu prüfen, ob mit einer zusätzlichen Haltestelle und/oder einer gleichmässigen Verteilung der Haltestellen mit vertretbarem Aufwand eine bessere Flächenerschliessung erreicht werden kann.
- Die Ausgestaltung von Bushaltestellen und Fussgängerstreifen hat nach den kantonalen Richtlinien zu erfolgen. Zudem ist für zusätzliche Fussgängerstreifen ein Nachweis gemäss Merkblatt "Fussgängerstreifen RM.N.031" zu erbringen. Ein allfälliger Rückbau der Unterführung kann erst in einem Detailprojekt beurteilt werden.