

Regionales Entwicklungskonzept (REK)

Regionalplanungsverband Unteres Bünztal, 16. August 2017



Othmarsingen



Hendschiken



Dintikon



Dottikon



Hägglingen



Villmergen



Wohlen



Sarmenstorf



Büttikon



Uezwil



Waltenschwil



An der ausserordentlichen Abgeordnetenversammlung vom 18. Oktober 2017 verabschiedet.

Auftraggeber

Regionalplanungsverband Unteres Bünztal
Heiner Graf, Vizepräsident
c/o Gemeindeverwaltung Hägglingen
Oberdorfstrasse 1
5607 Hägglingen

Bearbeitung

Arbeitsgruppe REK

Gemeinde Büttikon	Gemeinde Sarmenstorf
Christian Angstmann	Bruno Winkler
Christian Camenisch	Meinrad Baur
Gemeinde Dintikon	Gemeinde Uezwil
André Meyer	Martin Binder
Gemeinde Dottikon	Thomas Füglistaler
Roland Polentarutti	Gemeinde Villmergen
Patrick Keller	Ueli Lütolf
Hans Graf	Klemenz Hegglin
Gemeinde Hägglingen	Reto Studer
Urs Bosisio	Gemeinde Waltenschwil
Franz Schaad	Michel Christen
Heiner Graf	Hans Rudolf Müller
Gemeinde Hendschiken	Gemeinde Wohlen
Daniel Lüem	Walter Dubler
Gemeinde Othmarsingen	Arsène Perroud
Fritz Wirz	Roland Konrad
Gisela Fussen	Paul Huwiler
Dario Filippi	Kanton Aargau, ARE
	Benno Freiermuth

Begleitung

Metron AG

Saša Subak, Thomas Roduner, Conrad Naef, Denise Belloli, Rupert Wimmer
Stahlrain 2 | 5201 Brugg | +41 56 460 91 11 | info@metron.ch

naef landschaftsarchitekten gmbh

Felix Naef
Stahlrain 6 | 5201 Brugg | +41 56 442 04 11 | info@la-naef.ch

Inhalt

	Zusammenfassung	7
1	Einleitung	9
1.1	Anlass	11
1.2	Zweck	11
1.3	Status	11
1.4	Zeitraum	11
1.5	Projektorganisation und Projektablauf	12
1.6	Aufbau des Berichts	12
2	Analyse	13
2.1	Aufbau der Analyse	15
2.2	Identität & Zusammenarbeit	15
2.3	Mobilität & Verkehr	16
2.4	Natur & Landschaft	21
2.5	Siedlung & Wirtschaft	23
2.6	Analysefazit	30
3	Herausforderungen & Handlungsfelder	31
3.1	Identität & Zusammenarbeit	33
3.2	Mobilität & Verkehr	33
3.3	Natur & Landschaft	36
3.4	Siedlung & Wirtschaft	37
4	Leitsatz & Ziele	39
4.1	Leitsatz	41
4.2	Ziele	41
5	Strategie	43
5.1	Identität & Zusammenarbeit	44
5.2	Mobilität & Verkehr	46
5.3	Natur & Landschaft	52
5.4	Siedlung & Wirtschaft	54
6	Massnahmen	57
6.1	Massnahmen	59
	Verfahren	64
	Abkürzungen/Glossar	66
	Anhang	67

Zusammenfassung

Die Regionalplanungsverbände im Kanton Aargau sorgen dafür, dass die Gemeinden ihre Planungen aufeinander abstimmen (§ 11 BauG). Der Regionalplanungsverband Unteres Bünztal stützte sich für diese Aufgabe bisher auf Leitsätze. Der Vorstand nahm vor allem zu Planungen und Projekten Stellung, die interkommunale Schnittstellen oder Fragen des regionalen Verkehrs betrafen.

Aus Sicht des Vorstands und der Mitgliedsgemeinden wird dieses Vorgehen den regionalen und gesetzlichen Bedürfnissen nicht mehr gerecht. Mit Hilfe eines regionalen Entwicklungskonzepts (REK) soll eine tragfähige räumliche Vision für das Untere Bünztal definiert und umgesetzt werden.

Das zwischen 2015 und 2017 erarbeitete REK zeigt einerseits auf, in welche Richtung sich das Untere Bünztal bis ins Jahr 2040 räumlich entwickeln soll. Andererseits gibt es an, mit welchen Strategien und Massnahmen die gewünschte Entwicklung erreicht werden kann. Das REK ermöglicht, die regionalen Planungen und Projekte auf gemeinsame Ziele auszurichten, es erleichtert die Koordination der Akteure (Gemeinden, Region, Kanton) und schärft das Profil des Unteren Bünztals als Wohn- und Arbeitsplatzregion.

Das Untere Bünztal ist mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert: Gemäss kantonalen Prognosen wird die Bevölkerung bis 2040 um rund 9'500 Einwohner steigen. Dieses Wachstum muss mit dem bestehenden Siedlungsgebiet aufgenommen werden. Gleichzeitig ist die verkehrsmässige Erreichbarkeit der Region sicherzustellen und die Landschaft vor unwiederbringlichen Eingriffen zu schonen. Für ein höheres Haushaltseinkommen und ein stärkeres Wirtschaftswachstum ist die Region auf wertschöpfungsintensive Branchen und hochqualifizierte Arbeitskräfte angewiesen. Damit lassen sich auch die Folgen der älter werdenden Gesellschaft für die Gemeinden besser auffangen.

Das REK antwortet auf diese Herausforderungen mit einem umfassenden Entwicklungsansatz: Der Leitsatz positioniert das Untere Bünztal als eigenständige Wirtschafts-, Wohn- und Freizeitregion mit einem attraktiven Regionalzentrum, gut erschlossenen Arbeitsplatzgebieten und funktionsfähigen Gemeinden in einer intakten Kulturlandschaft. Die Region ist verkehrsmässig gut an die angrenzenden Wirtschaftsräume angeschlossen.

Die Strategien und Massnahmen sind nach den Handlungsfeldern Identität & Zusammenarbeit, Mobilität & Verkehr, Natur & Landschaft sowie Siedlung & Kulturland gegliedert. Die Massnahmen des Regionalplanungsverbandes konzentrieren sich dabei vor allem auf die Schaffung von Grundlagen, die Beratung von Gemeinden und Privaten, die Interessenvertretung und die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur (Organisation, Personal).

Im Anschluss an die Verabschiedung des REK wird der Vorstand mit der schrittweisen Umsetzung der regionalen Massnahmen beginnen. Die Details dazu werden mit dem Arbeitsprogramm für das Jahr 2018 festgelegt.

1 Einleitung



Abbildung: Region Unterer Bünztl, Schweizer Luftwaffe (2011)

1.1 Anlass

Die Regionalplanungsverbände im Kanton Aargau sorgen dafür, dass die Gemeinden innerhalb der Region ihre Planung aufeinander abstimmen. Die gesetzliche Grundlage dazu findet sich in § 11 des kantonalen Baugesetzes (BauG).

Die planerische Koordination im Unteren Bünztal erfolgte bisher mit Hilfe von Leitsätzen¹. Der Vorstand des Regionalplanungsverbandes äusserte sich vor allem in solchen Fällen, wenn interkommunale Schnittstellen bzw. Fragen des regionalen Verkehrs betroffen waren.

Aus Sicht des Vorstands wird diese Einzelfallbetrachtung den regionalen und gesetzlichen Bedürfnissen nicht mehr gerecht. Mit Hilfe des REK soll eine tragfähige räumliche Vision für das Untere Bünztal definiert und umgesetzt werden.

1.2 Zweck

Das regionale Entwicklungskonzept (REK) zeichnet einerseits ein Bild davon, in welche Richtung sich das Untere Bünztal bis ins Jahr 2040 räumlich entwickeln soll. Andererseits gibt das REK an, mit welchen Strategien die gewünschte Entwicklung erreicht werden kann und wer für die Umsetzung (Region oder Gemeinden) verantwortlich ist. Folgende drei Zwecke stehen im Vordergrund:

- Das REK ist die zentrale Planungsgrundlage für den Regionalplanungsverband Unteres Bünztal. Es ermöglicht die strategische Ausrichtung der diversen Planungsprozesse und -tätigkeiten von regionaler Bedeutung sowie die Koordination zwischen dem Kanton, der Region und den Gemeinden.
- Die Erarbeitung des REK erfolgte in einem breiten Prozess unter Beteiligung des Regionalplanungsverbandes und der Gemeinden. Die intensiven Diskussionen über die räumliche Entwicklung des Unteren Bünztals führen dazu, dass die Gemeinden mit den Inhalten des REK vertraut sind und diese stützen.
- Mit dem REK schärft das Untere Bünztal sein Profil sowohl gegenüber den Mitgliedsgemeinden als auch gegenüber den Nachbarregionen und dem Kanton.

1.3 Status

Das REK bildet einen konzeptionellen Rahmen für die zukünftige räumliche Entwicklung der Region. Es erfüllt vor allem folgende Funktionen:

- Es dient als massgebende regionale Grundlage bei der Beurteilung von Planungsinstrumenten wie dem Kantonalen Richtplan, den Nutzungsplanungen bzw. den Sondernutzungsplanungen.
- Es ist bei der Erarbeitung von kantonalen und kommunalen Leitbildern und Konzepten zu berücksichtigen.
- Es wirkt als Katalysator für weitergehende Planungen und als Initialzündung für neue Konzepte und Projekte.
- Es bietet der Region und den Gemeinden Unterstützung bei der Beurteilung von privaten und öffentlichen Planungen und Bauvorhaben.

1.4 Zeitraum

Das REK ist auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtet. Dabei ist die genaue Jahreszahl von untergeordneter Bedeutung. Wichtiger ist, dass mit dem REK eine langfristige Entwicklung aufgezeigt wird, die über Legislaturperioden und Planungszyklen hinausreicht.

¹ vom 18. Januar 2007

1.5 Projektorganisation und Projektablauf

Die Arbeiten am REK wurden durch Beschluss der Abgeordnetenversammlung vom 25. März 2015 ausgelöst. Die Erarbeitung oblag einer aus Gemeindevertretern zusammengesetzten Arbeitsgruppe (AG), die von Fachplanern unterstützt wurde. Seitens des Regionalplanungsverbandes amtierte der Vorstand (VS) als Projektausschuss, der die Entwürfe jeweils vorbesprach und zur Mitwirkung freigab.

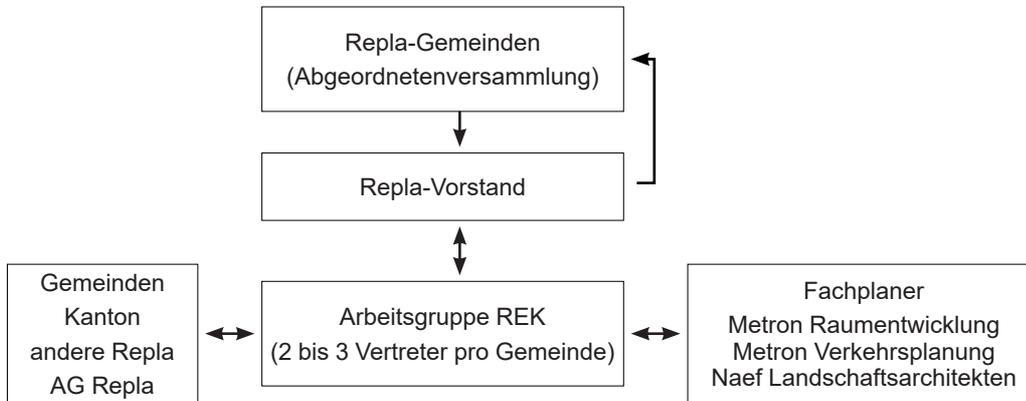


Abbildung 1: Projektorganisation, Metron AG

Die Ziele, Strategien und Massnahmen wurden von der AG an vier Workshops erarbeitet. Vom 15. Oktober 2015 bis 13. November 2015 konnten die Gemeinden zum Leitsatz und den Zielen des REK Stellung beziehen. Am 24. Mai 2016 verabschiedete der VS den bereinigten Leitsatz bzw. die Ziele.

Im Anschluss an den letzten Workshop vom 18. Oktober 2016 wurde der vorliegende Bericht zum REK erarbeitet. Der VS gab den Bericht am 18. Januar 2017 zur Mitwirkung in den Gemeinden frei. Diese fand vom 6. Februar 2017 bis 31. März 2017 statt.

Die bereinigte Version des REK wurde am 16. August 2017 vom Vorstand zuhanden der ausserordentlichen Abgeordnetenversammlung verabschiedet. Am 18. Oktober 2017 stimmte die Abgeordnetenversammlung dem REK zu.

1.6 Aufbau des Berichts

Der Bericht ist in sechs Kapiteln gegliedert. Im Kapitel 1 werden der Anlass, die Bedeutung und der Erarbeitungsprozess des REK erläutert.

Aufbauend auf einer Analyse (Kapitel 2) erfolgt die Herleitung der Herausforderungen & Handlungsfelder (Kapitel 3) bzw. der Ziele des REK (Kapitel 4). Die einzelnen Kapitel werden nach den Themenfelder: Identität & Zusammenarbeit, Mobilität & Verkehr, Natur & Landschaft und Siedlung & Wirtschaft strukturiert. Die Themenfelder sind das Resultat des Startworkshops vom 28. Mai 2015.

In Kapitel 5 werden die Strategien, mit denen die Ziele des REK erreicht werden können, erläutert und, sofern möglich, auf Übersichtsplänen verortet.

Im Anschluss an die Strategien werden die Massnahmen aufgelistet (Kapitel 6). In der Liste ist aufgeführt, wer für die Umsetzung der Massnahme zuständig ist (Region oder Gemeinde) und ob es sich um eine Massnahme 1. oder 2. Priorität handelt. Die Massnahmen sind, wo möglich, auf einem Übersichtsplan dargestellt.

2 Analyse



Abbildung: Bahnübergang Henschiken, Aargauer Zeitung (30.10.2015)

2.1 Aufbau der Analyse

Für eine strukturierte Analyse erfolgt eine Unterteilung in die nachfolgenden Themenfelder:



Die Diskussionen im Rahmen der Workshops wurden ebenfalls nach den einzelnen Themenfelder strukturiert und organisiert. In der Folge wird auch der vorliegende Bericht nach den Themenfeldern strukturiert.

2.2 Identität & Zusammenarbeit

Eine Analyse zur Identität lässt sich kaum mit Zahlen oder Fakten belegen und basiert daher vorwiegend auf Eindrücken und dem Bild, welches sich im Rahmen der Workshops gezeigt hat. Bei der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden des Regionalplanungsverbands verhält es sich ähnlich.

Im Rahmen der Workshops und der geführten Diskussionen wurde immer wieder über die Identität diskutiert. Dabei wurde oftmals die Frage gestellt, wer der Regionalplanungsverband «Unteres Bünztal» sei. In diesem Zusammenhang wurde von einzelnen Gemeinden die Frage aufgeworfen, ob man nun wirklich zum Unteren Bünztal gehöre oder ob man nicht doch eher Teil des Freiamts sei und dem Regionalplanungsverband «Oberes Freiamt» oder dem Repla «Lebensraum Lenzburg Seetal» angehöre. Es zeigte sich, dass weder ein klares Zugehörigkeitsgefühl noch eine gemeinsame Vorstellung zum Verband «Unteres Bünztal» vorhanden sind.

Was die Zusammenarbeit anbetrifft, so arbeiten die Gemeinden seit Jahren auf verschiedensten Ebenen zusammen. Zu erwähnen sind:

- Schulwesen (Oberstufenschule, Kantonsschule, Berufsschule)
- Gesundheitswesen (Altersheime, Spitex, medizinische Grundversorgung)
- Verkehr (ÖV, sprich Busse und Züge, Velowege, Umfahrungsstrassen)
- Sicherheit (Hochwasserschutz, Zivilschutz, Abwasser und Trinkwasser)
- Kultur (Freiämterweg, Fussgänger- und Velowegnetz; Bünztalpreis)
- Natur und Landschaft (Regionales Entwicklungskonzept, Baumpflanzaktionen, Baumkapellen, landwirtschaftliche Ökoverträge, Landschafts-Qualitätsverträge, Gewässeraufwertungen (Bäche, Amphibienstandorte, Erlenbruchwald))

Inventar der historischen Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Gemäss dem ISOS verfügt die Region Unteres Bünztal über keine Ortsbilder von nationaler Bedeutung. Allerdings verfügen die acht Gemeinden Hendschiken, Hägglingen, Dottikon, Villmergen, Wohlen, Waltenschwil, Uezwil und Samenstorf über ein Ortsbild von regionaler Bedeutung und damit auch über diverse Bauten mit baukultureller Bedeutung. Weiteren drei Gemeinden (Othmarsingen, Dintikon, Büttikon) wird eine lokale Bedeutung beigemessen. In der Region stehen diverse Gebäude, die einen historischen beziehungsweise baukulturellen Wert aufweisen. So zum Beispiel die Schuhfabrik in Villmergen, oder die Strohvilla in Dottikon. Aufgrund der Bedeutung, die historische Gebäude und Objekte für die Identität und das Bild einer Gemeinde und die Region haben, gilt es, das ISOS als Grundlage bei der künftigen Entwicklung der Gemeinden beziehungsweise von Bauprojekten unbedingt zu berücksichtigen. Durch die Innenentwicklung und den Druck zur Erneuerung respektive Umstrukturierung unternutzter Gebiete ist davon auszugehen, dass es vermehrt zu Interessensabwägungen kommen wird.

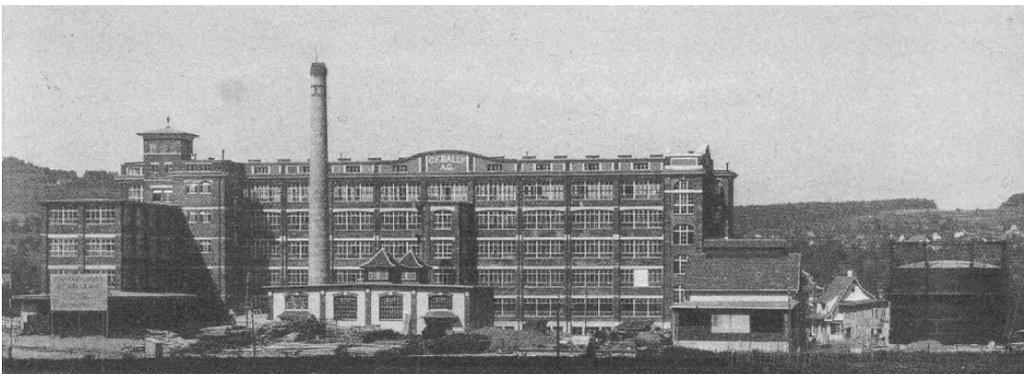


Abbildung 2: Bally Schuhfabrik, Schweizerische Bauzeitung (22.06.1912)

2.3 Mobilität & Verkehr

2.3.1 Anbindung Region

Das Untere Bünztal verfügt über eine gute Verkehrsanbindung an die umliegenden Zentren. Die untenstehende Abbildung zeigt, dass die Zentren Zürich, Aarau, Baden und Luzern ab Wohlen in weniger als 50 Min. erreichbar sind.

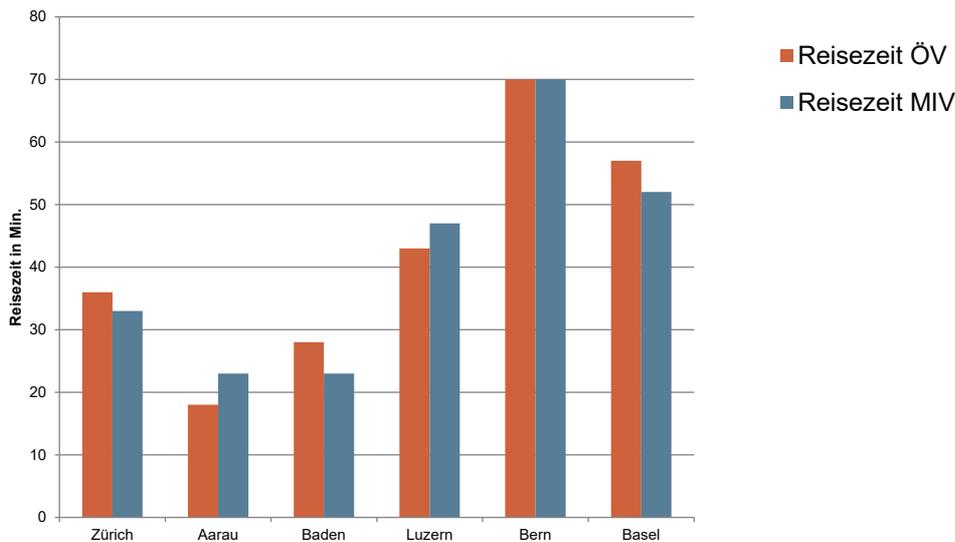


Abbildung 3: Reisezeitvergleiche ab Wohlen, Metron AG

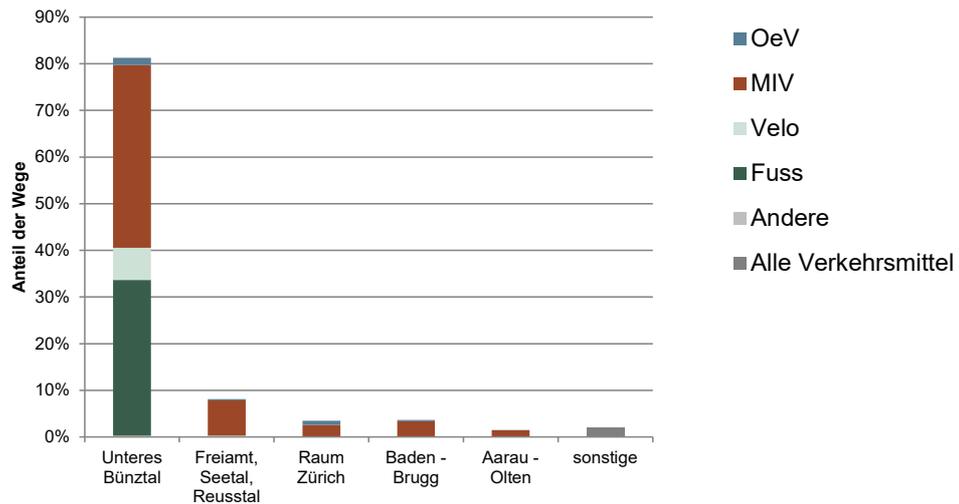


Abbildung 4: Ziele und Verkehrsmittelwahl im Unteren Bünztal, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Die Mehrheit der Wege der Einwohner des Unteren Bünztals führt zu einem Ziel innerhalb der Region (vgl. Abbildung 4). Bei den Wegen, die innerhalb der Region stattfinden, spielen der Velo- und insbesondere der Fussverkehr eine wichtige Rolle. Sie machen ca. die Hälfte der Binnenwege aus. Weiter sind die Wege in die umliegenden (Regional-) Zentren von Bedeutung:

- Lenzburg
- Muri
- Dietikon
- Baden
- Aarau
- Zürich

Bei den Wegen, die aus der Region heraus führen, ist der MIV der dominante Verkehrsträger. Der ÖV weist nur bei den Wegen in den Raum Zürich (und in abgeschwächter Form in den Raum Baden-Brugg) einen bedeutenden Anteil auf. Ca. ein Viertel aller Wege in den Raum Zürich wird mit dem ÖV zurückgelegt, Richtung Baden Brugg sind es weniger als 10%.

2.3.2 Strassennetz

Hauptachsen

Die Bünztalstrasse stellt die wichtigste regionale Verkehrsachse dar. Sie ist die Hauptachse für den Verkehr entlang des Tales. Mit der Verbindung Dottikon - Wohlen - Waltenschwil verfügt die Region noch über eine 2. parallele Achse entlang des Talbodens. Zusätzlich stellt die Verbindung Bremgarten - Wohlen - Sarmenstorf eine Hauptachse quer zum Talboden dar.

Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr zwischen 15'000 und 20'000 Fahrzeugen (Strassenbelastungsplan AGIS, Erhebung 2015) ist die Bünztalstrasse an der Kapazitätsgrenze angelangt. Entsprechend bildet sich in der Hauptverkehrszeit vielfach Rückstau. Kapazitätskritisch und damit für den Rückstau verantwortlich sind die Knotenbereiche.

Der Anteil an Lastwagen auf den Hauptachsen beträgt zwischen 3% und 7% (Strassenbelastungsplan AGIS, Erhebung 2015), wobei die Bünztalstrasse den höchsten Schwerververkehrsanteil aufweist. Der Schwerverkehr wird verschiedentlich als Problem empfunden.

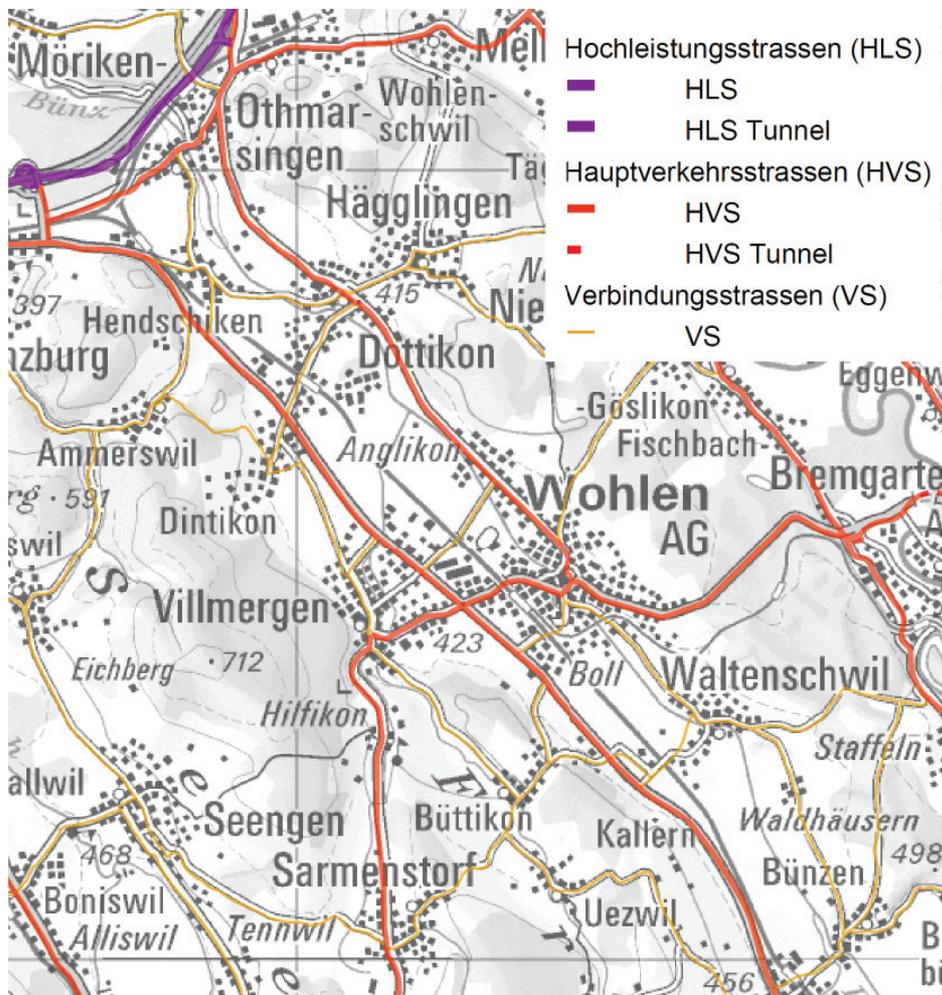


Abbildung 5: Strassennetz, AGIS (2017)

Im Kantonalen Richtplan sind verschiedene Infrastrukturausbauten eingezeichnet:

- Südumfahrung Wohlen (Zwischenergebnis)
- Vierspurausbau Bünztalstrasse (Zwischenergebnis)
- Nordumfahrung Dottikon (Vororientierung)
- Sanierung Niveauübergang Hendschiken (Vororientierung)

Die Ausbauten sind als Zwischenergebnisse bzw. als Vororientierung eingezeichnet. Die Umsetzung ist entsprechend nicht in kurzer Frist zu erwarten. Aus Sicht der Region ist die Südumfahrung Wohlen die wichtigste Netzergänzung. Sie soll Wohlen vom Durchgangsverkehr entlasten und den Verkehrsfluss Richtung Bremgarten gewährleisten.

Innerortsbereiche

Die Ortsdurchfahrten in den Gemeinden bilden die wichtigsten Verkehrsachsen in den Gemeinden. Entlang der Durchfahrten sind die meisten Verkaufs- und Dienstleistungsbetriebe angeordnet. Sie stellen somit wichtige Räume in den Dorfzentren dar. Die meisten Ortsdurchfahrten sind verkehrsorientiert gestaltet und nehmen wenig Bezug zur Siedung.

Die Gestaltung der Quartierstrassen ist sehr unterschiedlich. In einzelnen Gemeinden ist Tempo 30 signalisiert. Teilweise kommt es zu Schleichverkehr in den Quartieren.

2.3.3 Öffentlicher Verkehr

Bahn

Entlang des Bünztals verläuft die Bahnlinie Rotkreuz - Lenzburg. Im Norden (Othmarsingen) wird die Region von der Heitersberglinien (Ost - West Hauptverbindung) tangiert. Aus dem Tal heraus gibt es halbstündliche Verbindungen nach Lenzburg und seit 2016 neu einen stündlichen Zug nach Brugg. In der Hauptverkehrszeit verkehrt eine direkte S-Bahn nach Zürich.

In den vergangenen Jahren gab es verschiedene Verbesserungen im ÖV-Angebot:

- 2011: Einführung einer 2. Verbindung pro Stunde nach Lenzburg, ermöglicht durch den Bau des 3. Gleises Lenzburg - Gexi:
- 2016: Einführung der S42 bzw. Ausbau der Direktzüge nach Zürich auf 7 Zugpaare pro Tag
- 2017: Einführung der S25 als neue Direktverbindung Muri - Brugg

Mittelfristig sind weitere Angebotsausbauten geplant (Mehrjahresprogramm Öffentlicher Verkehr Kanton Aargau 2013). Es handelt es sich dabei vor allem um punktuelle Verbesserungen, da die Bahnstrecke im Freiamt, unter anderem durch den Güterverkehr, stark ausgelastet ist.

- stündliche Verlängerung der S26 bis Olten (Inbetriebnahme ab Dezember 2018)
- Verlängerung weiterer Züge der S26 bis Aarau (Umsetzungszeitpunkt unbestimmt)
- Direkte Einbindung des Freiamts in die Stadtbahn Zug (Umsetzungszeitpunkt unbestimmt)

Langfristig (ab 2030/2035) sind wesentliche Angebotsverbesserungen angedacht. Diese bedingen jedoch mehrheitlich grössere Infrastrukturausbauten, die im Kantonalen Richtplan allesamt als Vororientierung eingetragen sind. Die Umsetzung ist aus heutiger Sicht entsprechend unsicher.

- 15-Min.-Takt Freiamt - Lenzburg (bedingt 3. Gleis Hendschiken - Wohlen)
- 30-Min.-Takt Freiamt - Olten
- Ganztägige direkte Linie Freiamt - Limmattal - Zürich (bedingt Streckenausbau zwischen Rapperswil und Zürich Altstetten).
- Verdichtungszüge zum 15-Min.-Takt zwischen Bremgarten und Wohlen (bedingt Doppelspurabschnitte Bremgarten - Wohlen)

Bus

Ergänzend zur Bahn verlaufen in der Region verschiedene Regionalbuslinien. Diese verkehren im 30- oder 60-Min.-Takt und sind auf gute Bahnanschlüsse in Wohlen oder Dottikon-Dintikon ausgelegt. Wohlen verfügt zusätzlich noch über ein Ortsbusnetz. Der Ortsbus erschliesst die Quartiere und ist auf die Anschlüsse am Bahnhof Wohlen ausgelegt. Die Ortsbuslinien verkehren im 30- / bzw 60-Min.-Takt.

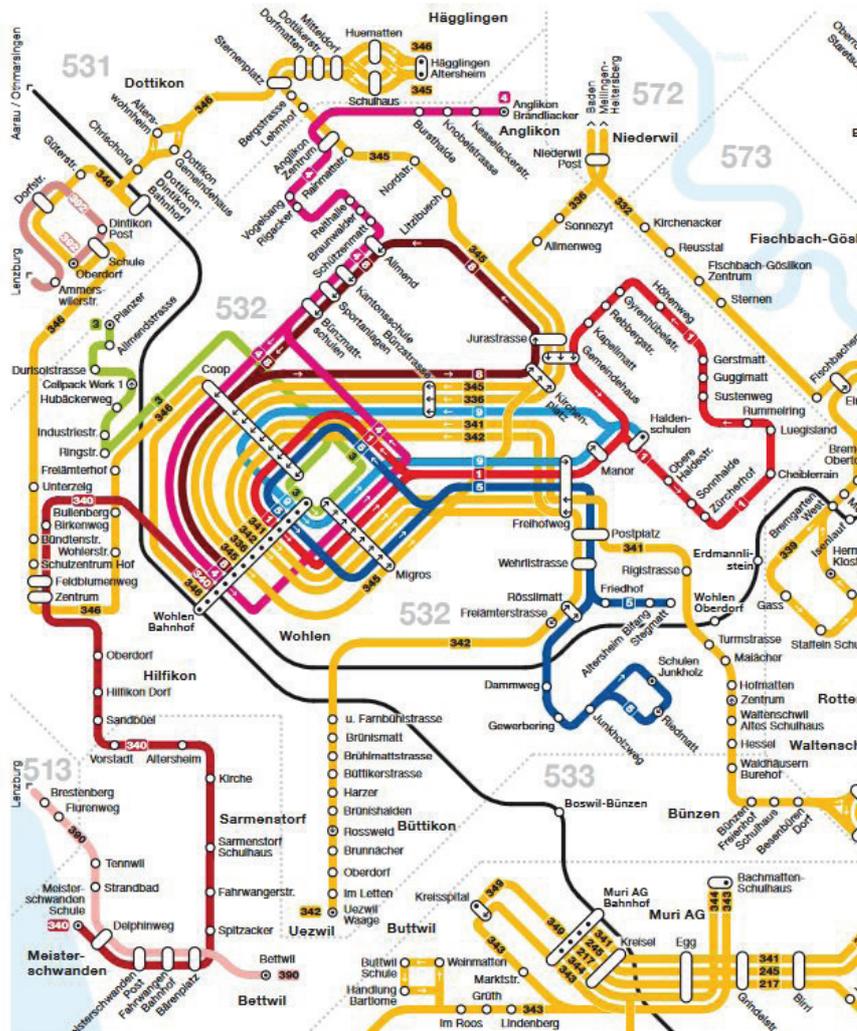


Abbildung 6: Busnetz im Büntal (ohne Othmarsingen), Postauto

2.3.4 Langsamverkehr

Fussverkehr

Ein wesentlicher Anteil der zurückgelegten Wege findet innerhalb der Gemeinden statt. Für diese Wege weist der Fussverkehr ein grosses Potenzial auf. Die Infrastruktur für den Fussverkehr ist zwischen den Gemeinden unterschiedlich. Die Mehrheit der Hauptverkehrsstrassen ist jedoch nicht sehr fussgängerfreundlich gestaltet.

Velo

Der Talboden zwischen Waltenschwil und Dintikon bietet gute Voraussetzungen für den Veloverkehr. Neben der weitgehend ebenen Topographie befinden sich viele Gemeinden in einem Abstand von höchstens 5 km und somit in einem Bereich, der für den Veloverkehr geeignet ist.

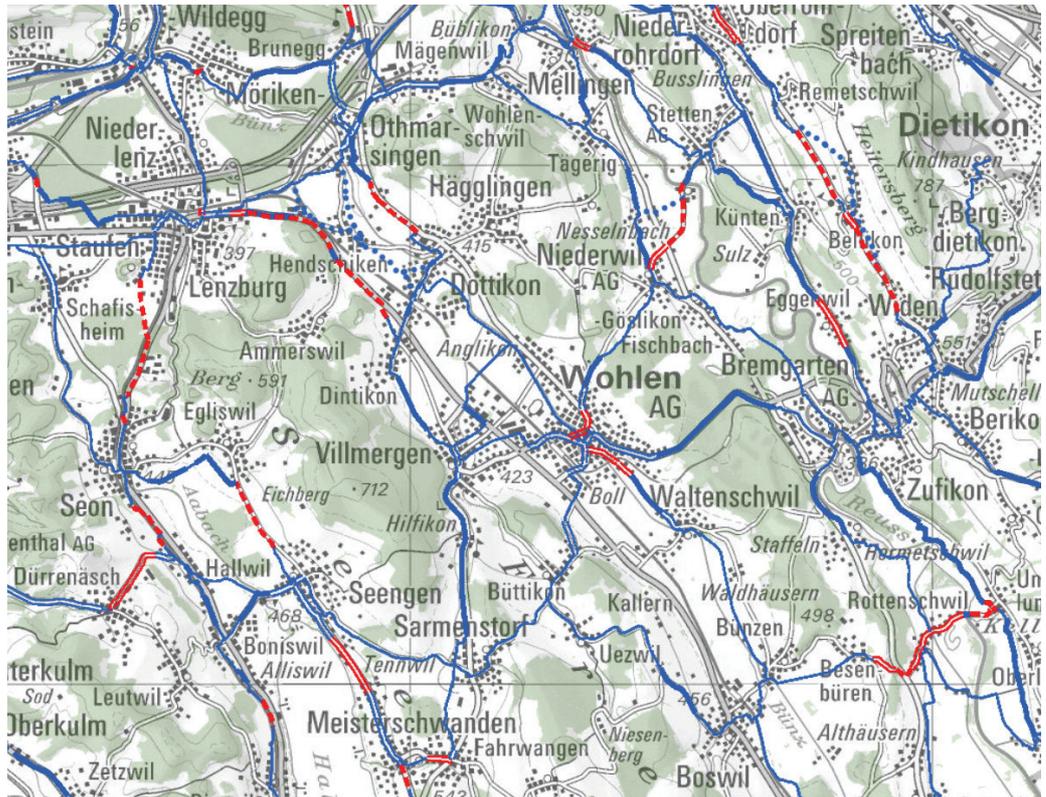


Abbildung 7: Kantonale Radrouten, AGIS (2017)

Das Tal wird von verschiedenen kantonalen Velorouten durchquert (sowohl entlang des Tales als auch auf der Achse Sarmenstorf - Bremgarten). Diese Routen weisen jedoch nur teilweise eine eigene Infrastruktur bzw. ein eigenes Trasse auf (Radweg oder Radstreifen). In der Vergangenheit konnte das Routenangebot verschiedentlich aufgewertet werden.

2.4 Natur & Landschaft

Die Landschaft des Regionalplanungsverbands ist einerseits geprägt von der Bünz und den beidseitigen Hügelketten. Andererseits lebt die Region von zwei unterschiedlichen Siedlungsmustern, den agglomerationsartig durchs Tal zusammenwachsenden Gemeinden Dottikon-Dintikon-Villmergen sowie Villmergen-Wohlen und den stärker ländlich geprägten Gemeinden. Und auch diese Gemeinden unterscheiden sich in ihrer Ländlichkeit; es besteht ein Gradient von Othmarsingen entlang der Autobahn bis hin zur «verträumten» Kleingemeinde Uezwil.



Abbildung 8: Bünz, Hendschiken, naef landschaftsarchitekten

Der Talboden ist noch weit und offen zwischen Othmarsingen und Dottikon, zwischen Dintikon und Villmergen und ganz offen südlich von Wohlen. Der Osthang ist teilweise bebaut, die offene Landschaft stellenweise strukturiert von Hecken und Obstbaumgärten. Dahingegen sind die gegenüberliegenden Hänge des Lindenberges bis nahe zum Talboden stark bewaldet. In einer hügeligen, recht fein strukturierten, nicht von der Bünz geprägte Landschaft, liegen die Gemeinden Uezwil-Büttikon-Sarmenstorf. So idyllisch dieser Beschrieb tönen mag, ergeben vor allem die zwei Siedlungstalriegel Dottikon-Dintikon und Wohlen-Villmergen der Region eine agglomerationsartige Ausstrahlung.



Abbildung 9: offener Talboden, Farnstrasse in Richtung Wohlen-Villmergen, naef landschaftsarchitekten

Landschaftlich ist das Bünztal reich an schönen Landschaftskammern mit prächtiger Weitsicht in die Berge. Die Naturwerte in der freien Landschaft konzentrieren sich um die Bünz. Ein einmaliger Naturwert besitzt das Untere Bünztal mit den eiszeitlich bedingten Erlenbruchwäldern. Diese wachsen in Villmergen-Wohlen-Waltenschwil in den häufigen abflusslosen Senken von Grundmoränen.



Abbildung 10: Erlenbruchwald, «Torbenhölzli» Villmergen, naef landschaftsarchitekten

2.5 Siedlung & Wirtschaft

Bevölkerung

Die Region Unteres Bünztal zählte 2014 rund 41'000 Einwohner. Mit rund 15'000 Einwohner stellt die Gemeinde Wohlen den klaren Siedlungsschwerpunkt dar. Auf Wohlen und das benachbarte Villmergen entfallen etwas mehr als die Hälfte der Einwohner des Unteren Bünztals. Einen weiteren, wenn auch deutlich kleineren Schwerpunkt, bildet die Siedlungskette von Dintikon über Dottikon nach Hägglingen. Hier leben rund 8'000 Einwohner.

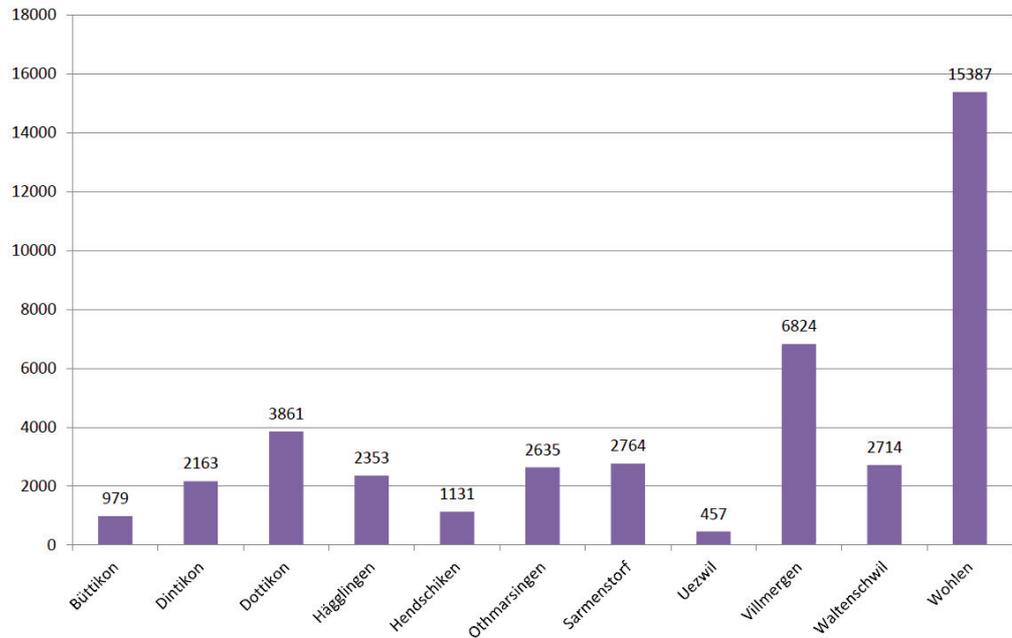


Abbildung 11: Bevölkerungszahl pro Gemeinde 2014, Metron AG

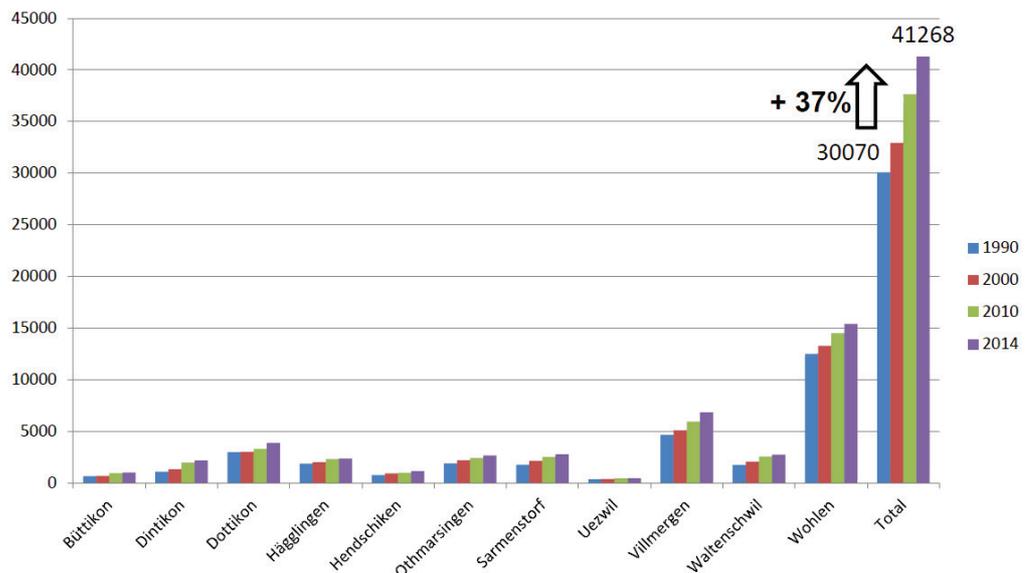


Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung 1990-2014, Metron AG

Die Bevölkerung der Region ist zwischen 1990 und 2014 stetig gewachsen. Das stärkste Wachstum wiesen die Gemeinden rund um Wohlen auf, vor allem Sarmentorf, Bütikon und Waltenschwil. Dementsprechend ist der Anteil von Wohlen an der Gesamtbevölkerung von 42% (1990) auf 37% (2014) zurückgegangen.

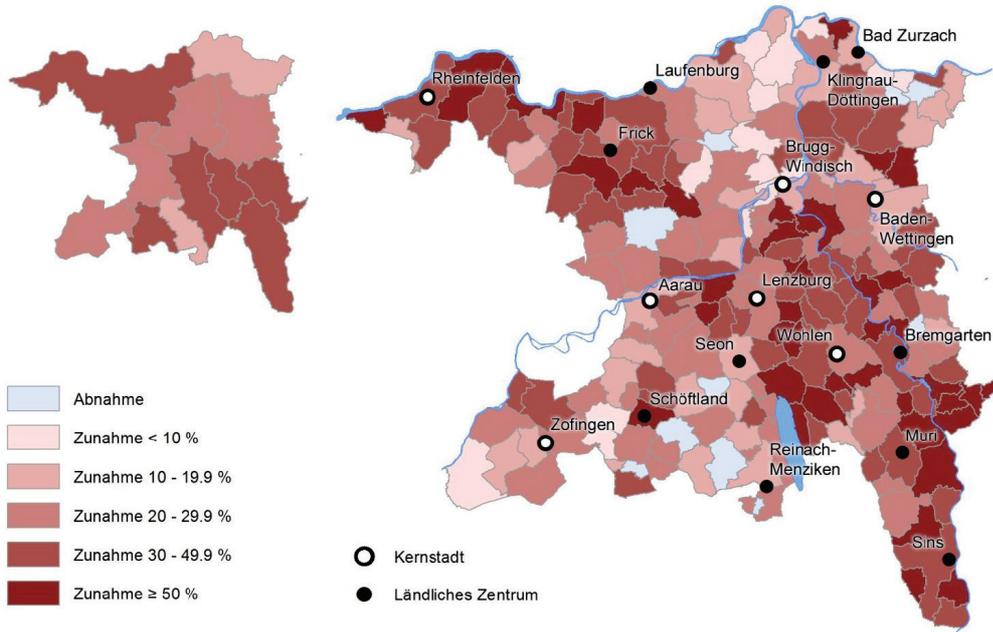


Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung nach Region und Gemeinden 1990-2015, Statistik Aargau

Prognosen des Bundes und des Kantons gehen davon aus, dass die Bevölkerung in der Schweiz und im Aargau weiter zunehmen wird. Für das Untere Bünzital ist bis 2040 mit einer Zunahme um 9'500 Einwohner (+ 23%) auf rund 50'720 Einwohner zu rechnen. Drei Viertel dieses Wachstums (7'000 Einwohner) soll auf die beiden grössten Gemeinden, Wohlen und Villmergen, entfallen.

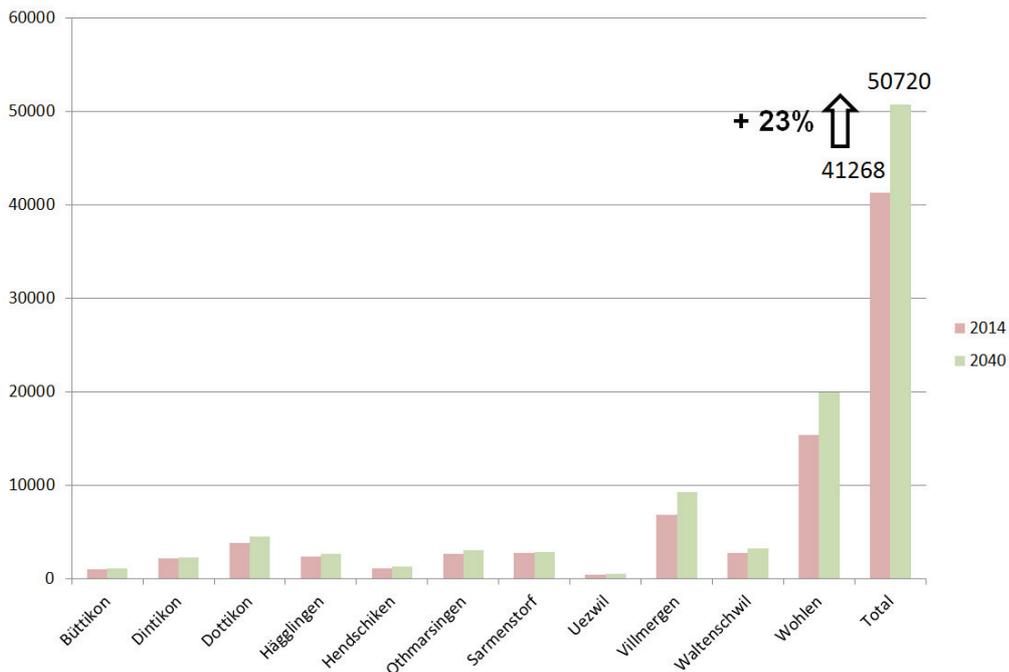


Abbildung 14: Bevölkerung 2014 und 2040 - Prognose Kt. AG, Metron AG

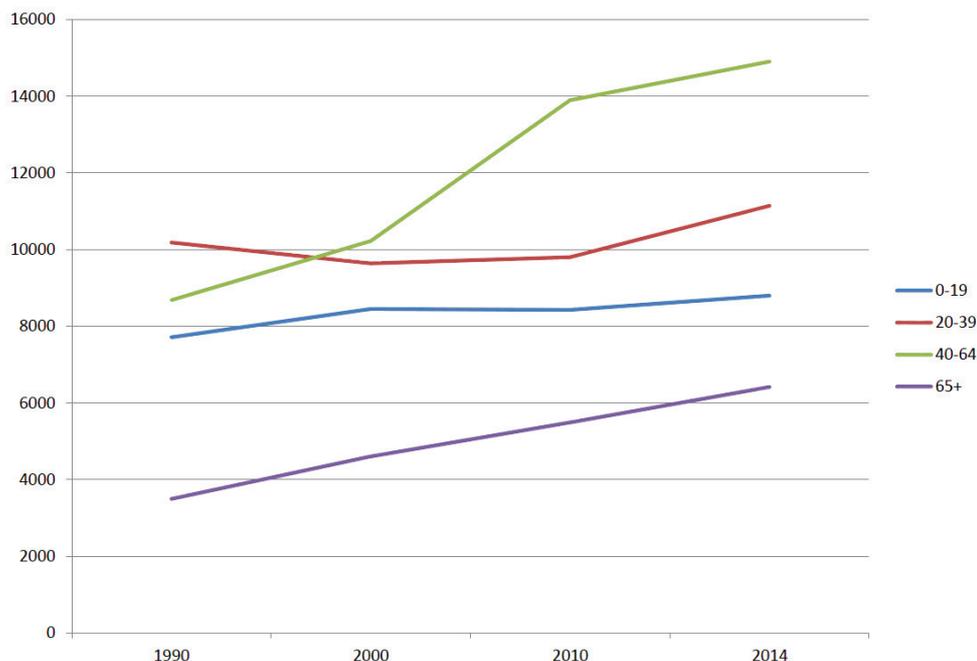


Abbildung 15: Veränderung der Altersklassen 1990-2014 (absolut), Metron AG / Statistik Aargau

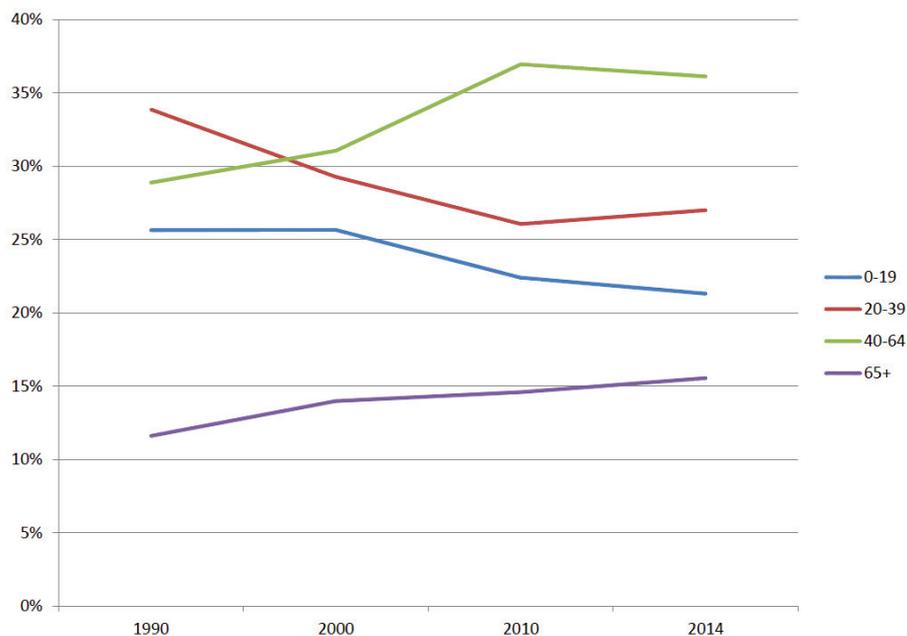


Abbildung 16: Veränderung der Altersklassen 1990-2014 (in %), Metron AG / Statistik Aargau

Die Bevölkerung wird sich in den nächsten Jahren nicht nur zahlenmässig verändern, sondern auch in ihrer Altersstruktur. Der Anteil der 40- bis 64-jährigen an der Gesamtbevölkerung, der aus einer wirtschaftlichen Perspektive besonders leistungsfähig und interessant ist für die Gemeinden, hat in Prozenten seinen Höhepunkt durchschritten und nimmt tendenziell ab (vgl. Abbildung 16). Demgegenüber nimmt der Anteil aller übrigen Altersgruppen zu. Dazu gehören u. a. Schüler und junge Erwachsene, aber auch Personen im Pensionsalter.

Beschäftigte

2010 betrug die Zahl der Beschäftigten im Unteren Bünztal rund 15'000. Gegenüber dem Jahr 2000 entspricht dies einer Zunahme von + 6%. Die Gemeinden Wohlen und Villmergen wiesen die höchsten Beschäftigtenzahlen aus. Wichtige Arbeitsplatzstandorte sind aber auch Dintikon, Dottikon und Othmarsingen.

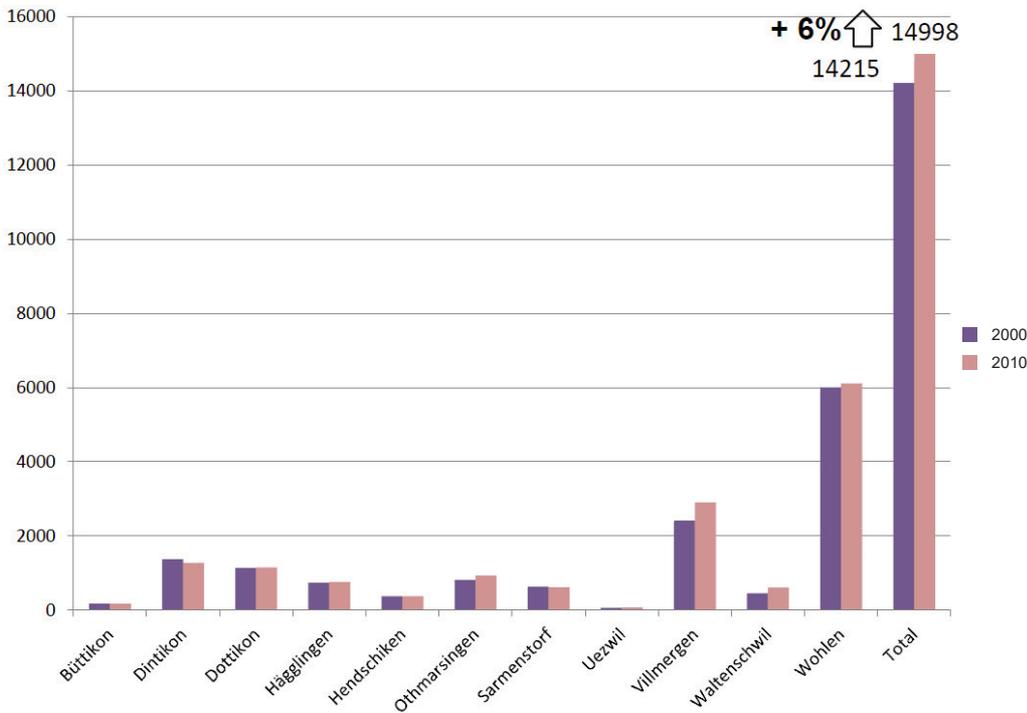


Abbildung 17: Entwicklung der Beschäftigten 2000-2010, Metron AG

Für das Untere Bünztal gibt es keine genauen Untersuchungen zur Branchenstruktur. Untersuchungen zur Wirtschaftsregion Freiamt zeigen einen nach wie vor starken Stellenwert von Bau und Industrie sowie der Landwirtschaft. Im Unteren Bünztal dürfte die Bedeutung der Landwirtschaft eher beim Landesdurchschnitt liegen.

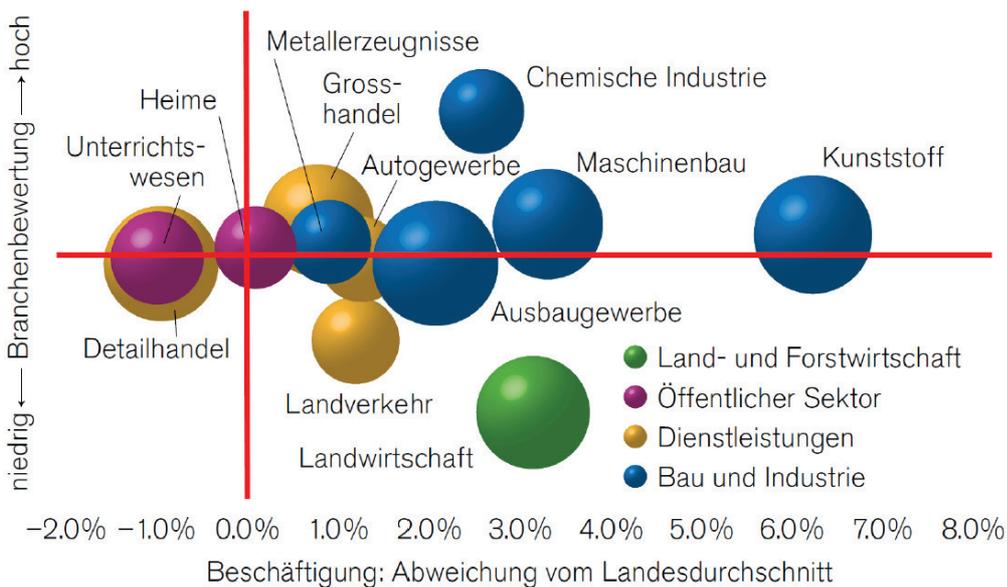


Abbildung 18: Branchenprofil Region Freiamt, Regionalstudie Neue Aargauer Bank (2014)

Das Fehlen von wertschöpfungsstarken Branchen, wie z. B. Betriebe der Pharmaindustrie, bzw. die Distanz zu grossstädtischen Zentren mit ihren spezialisierten und hoch entlohnten Arbeitsplätzen schlägt sich auch im regionalen Haushaltseinkommen nieder. Dieses lag nominal im Jahr 2010 für das ganze Freiamt bei 40'000 bis 45'000 Franken pro Kopf. Höhere Werte wiesen z. B. das Fricktal oder die Wirtschaftsregion Mutschellen auf.

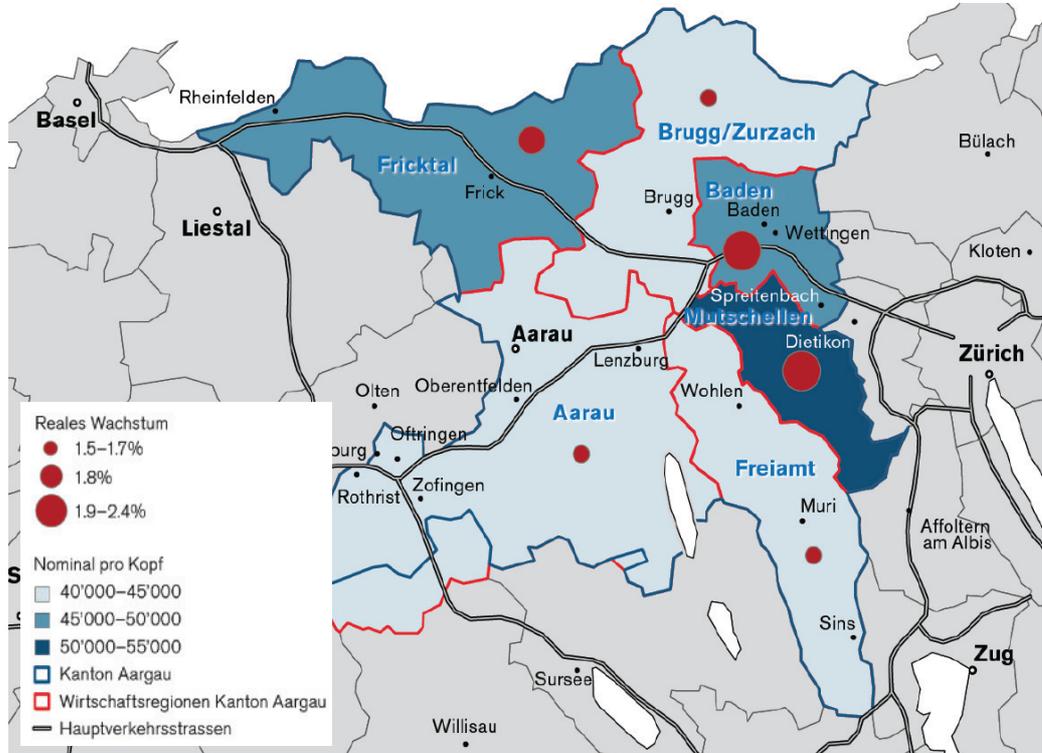


Abbildung 19: Regionales Haushaltseinkommen 2005-2010, Regionalstudie Neue Aargauer Bank (2014)

Siedlung

Das einst ländlich geprägte Bünztal hat sich in den letzten Jahrzehnten stark gewandelt. Neben der Siedlungstätigkeit haben auch die Korrekturen der Bünz und die Landwirtschaft deutliche Spuren im Landschaftsbild hinterlassen. Das Ausmass der Siedlungsentwicklung wird auf dem generalisierten Bauzonenplan im Anhang deutlich: Die Kern- und Dorfzonen stellen die ursprünglichen Ortskerne dar. Die weiteren Zonen sind in den letzten Jahren dazugekommen.

Die heutige Siedlungsstruktur wird geprägt von drei unterschiedlich grossen Siedlungsbändern, die quer zur Talrichtung von einer Hügelkette zur anderen reichen. Südlich von Villmergen-Wohlen werden die Bänder von Einzelsiedlungen abgelöst.

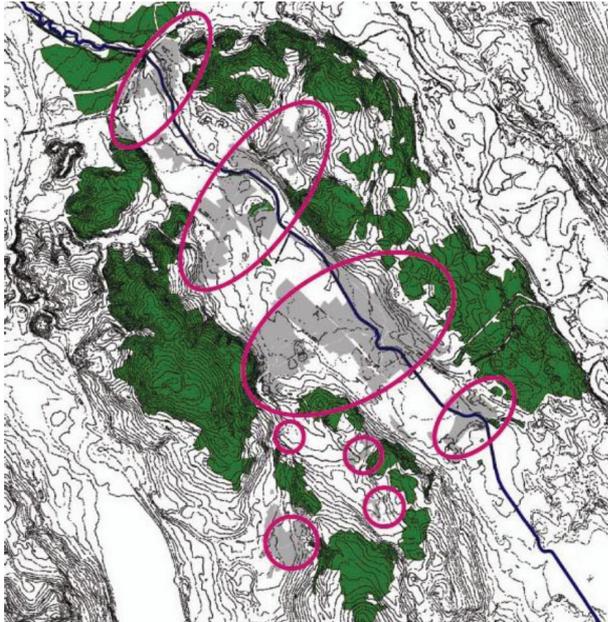


Abbildung 20: Siedlungsstruktur Unteres Bünztal, Diplomarbeit Urs Thomann (2002), HSR Rapperswil

Trotz der stürmischen Entwicklung ist der ländliche Charakter des Bünztals in grossen Teilen der Region erhalten geblieben. Dies betrifft namentlich die Hügelkuppen entlang der Bünz und der offene Talboden zwischen den Siedlungsbändern. Urbane Verdichtungsgebiete finden sich einzig in Wohlen und Villmergen. Auch die Einstufung der Gemeinden durch den Kanton geht von einer Kernstadt bzw. einem urbanen Entwicklungsraum aus, der von ländlichen Gemeinden umgeben ist.

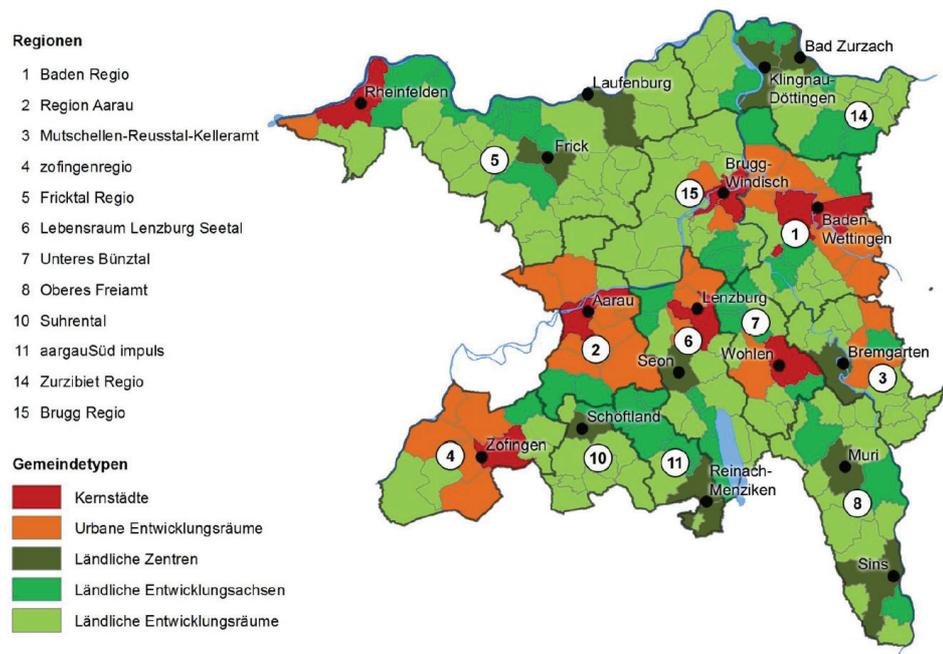


Abbildung 21: Region und Gemeindetypen im Kanton Aargau (2015),
Abteilung Raumentwicklung

Das angenommene Bevölkerungswachstum von rund 9'500 Einwohner bis 2040 kann innerhalb des bestehenden Baugebiets aufgenommen werden. Die Baulandreserven betragen 2015 insgesamt 130.4 ha, wovon 84.9 ha auf Wohn- und Mischzonen entfielen, 34.7 ha auf Industrie- und Gewerbebezonen und 10.8 ha auf Zonen für öffentliche Bauten.

Wohlen und Villmergen wiesen mit 34.5 bzw. 30.5 ha die grössten Reserven auf. Weitere bedeutende Reserven befinden sich auch in Dintikon und Sarmenstorf. An verkehrsmässig günstiger Stelle beim Bahnhof Wohlen ist mit dem Wohnschwerpunkt Bahnhof Süd ein grösseres Entwicklungsgebiet im Kantonalen Richtplan aufgenommen worden. Die Einwohnerdichten (E/ha) liegen in der Region mehrheitlich unter dem kantonalen Durchschnitt von 48 E/ha (Stand 2015). Einzig Wohlen und Döttikon wiesen überdurchschnittliche Werte auf. Im Vergleich mit anderen Regionen und Gemeindetypen sind im Unteren Bünztal generell tiefere Werte anzutreffen.

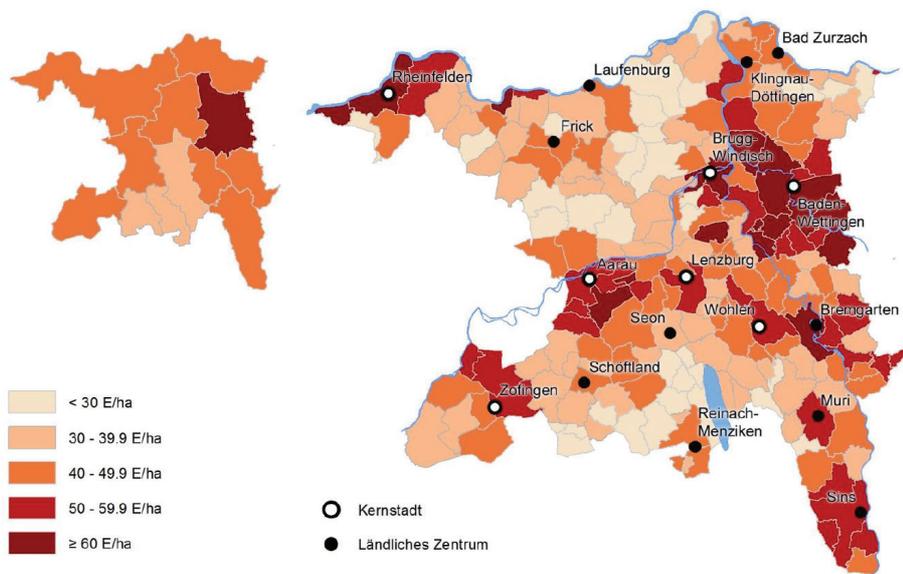


Abbildung 22: Einwohnerdichte nach Regionen und Gemeinden (2015),
Abteilung Raumentwicklung

2.6 Analysefazit

Identität & Zusammenarbeit

Die Gemeinden arbeiten heute schon in unterschiedlichsten Bereichen erfolgreich zusammen. Eine gemeinsame Identität oder ein klares Zugehörigkeitsgefühl ist allerdings nur schwach ausgeprägt.

Natur & Landschaft

Die Landschaft ist geprägt von der Bünz, den Talhängen und dem Wechsel vom offenen Talboden gebändert von den querliegenden Siedlungsbändern in Dottikon-Dintikon-Villmergen und Villmergen-Wohlen. Der einzige einmalige Naturwert in der Region sind die vielen Erlenbruchwälder in Waltenschwil-Wohlen-Villmergen.

Mobilität & Verkehr

Ein grosser Teil des Verkehrs im Bünztal findet innerhalb der Region statt. Die umliegenden Zentren sind vor allem für den Pendlerverkehr von Bedeutung. An diese ist die Region auf der Schiene und der Strasse angebunden. Die Verkehrsnetze stossen in der Hauptverkehrszeit an ihre Kapazitätsgrenzen, was auf dem Strassennetz regelmässig zu Verzögerungen führt. Entlastungsstrassen (z.B. Südumfahrung Wohlen) sind zwar angedacht, aber erst langfristig realisierbar. Der ebene Talboden weist ein gutes Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr auf. Vielerorts fehlt jedoch eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr.

Siedlung & Wirtschaft

Die Bevölkerung im Unteren Bünztal wird bis 2040 um 9'500 Einwohner zunehmen. Neben der quantitativen Veränderung wird vor allem der Wandel der Altersgruppen die Gemeinden in Anspruch nehmen.

Die Zahl der Arbeitsplätze reicht nicht aus, um die ganze arbeitsfähige Bevölkerung im Unteren Bünztal zu beschäftigen. Eine Mehrheit der arbeitsfähigen Bevölkerung wird weiterhin ausserhalb der Region tätig sein. Dies gilt auch für die zukünftigen Einwohner. Für ein höheres Haushaltseinkommen und ein stärkeres Wirtschaftswachstum ist die Region auf wertschöpfungsintensive Branchen bzw. hochqualifizierte Arbeitskräfte angewiesen.

Die Baugebiete in der Region reichen aus, um das Bevölkerungswachstum bis 2040 aufzunehmen. Mit dem Gebiet Wohlen Bahnhof-Süd verfügt die Region über eine strategische Landreserve. Die Einwohnerdichten sind im Vergleich mit anderen Regionen und Gemeinden gleichen Typs eher unterdurchschnittlich.

3 Herausforderungen & Handlungsfelder



Abbildung: Maiengrün Turm, <http://www.freiamt.ch/freizeit-erlebnis/unsere-geheimtipps/> (31.01.2017)

3.1 Identität & Zusammenarbeit

Herausforderungen

Im Zusammenhang mit der Identität & Zusammenarbeit hat sich die Region bis ins Jahr 2040 insbesondere zwei Herausforderungen zu stellen. So gilt es die Identität der Region sowie das regionale Denken zu stärken und zu fördern. Zentraler Bestandteil für die Schaffung einer gemeinsamen Identität und einer regionalen Denkweise ist die Zusammenarbeit unter den Gemeinden. Aus diesem Grund gilt es auch diese zu vertiefen.

Handlungsfeld 1: Regionale Denkweise und Förderung der Identität

Die regionale und gemeindeübergreifende Denkweise sollte sowohl bei der Gemeindeverwaltung als auch bei der Bevölkerung gestärkt werden. Dazu gehört auch, dass die Bevölkerung die vorhandenen Qualitäten und Angebote in der Region kennt und die Gemeinden das bestehende Potenzial regional kommunizieren.

Handlungsfeld 2: Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden

Die Zahl der möglichen Themenbereiche für eine Zusammenarbeit ist gross. Für eine Zusammenarbeit bieten sich beispielsweise Themen wie Bildung, Sicherheit, Gesundheit, Verwaltung, Kultur, Demografische Entwicklung / Alterung, Verkehr, Siedlungsentwicklung, Asylwesen usw. an (Aufzählung nicht abschliessend). Wie die regionale Denkweise, fördert auch die Zusammenarbeit die gemeinsame Identität.

3.2 Mobilität & Verkehr

Herausforderungen

Das Verkehrsnetz der Region stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft

- das Strassennetz, und insbesondere die Knotenbereiche der Bünztalstrasse;
- die Bahnstrecke, die durch das grosse Güterverkehrsaufkommen und den Regionalverkehr weitgehend ausgelastet ist.

Vor diesem Hintergrund soll das zukünftige Verkehrswachstum auf dem öffentlichen-, dem Fuss- und dem Veloverkehr stattfinden. Um dies zu erreichen, müssen diese Verkehrsträger über ein gutes Angebot verfügen.

Der Strassenraum soll für alle Verkehrsträger attraktiv und sicher sein. Insbesondere die Ortsdurchfahrten stellen wichtige Räume in den Gemeinden dar. Die Mehrheit der Ortsdurchfahrten ist heute verkehrsorientiert gestaltet, nimmt wenig Bezug zur Siedlung und ist für den Fuss- und Veloverkehr wenig attraktiv.

Ein grösserer Angebotsausbau im ÖV ist nur mit neuen Infrastrukturen möglich. Über einen veränderten Rollmaterialeinsatz ist eine Kapazitätssteigerung jedoch möglich.

Damit die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes auch weiterhin gewährleistet bleibt, soll dessen Kapazität punktuell erweitert werden.

Handlungsfeld 1: Mobilität

Aufgrund der beschränkten Kapazitäten des Verkehrsnetzes ist eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität in der Region von Bedeutung. Dies betrifft die Länge der Wege und auch die Verkehrsmittelwahl. Die Möglichkeit des Verzichts auf lange Wege wird massgeblich durch die Siedlungsstruktur beeinflusst. In Siedlungsstrukturen, in denen kurze Wege möglich sind, ist der Anreiz für eine alternative Verkehrsmittelwahl grösser. Das Mobilitätsverhalten von Bevölkerung und Beschäftigten soll mit gezielten Mobilitätsmanagementmassnahmen beeinflusst werden, sodass eine Verlagerung hin zum Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr stattfindet.

Handlungsfeld 2: Strasse

Der Strassenverkehr soll auch künftig vorwiegend auf dem bestehenden Netz abgewickelt werden. Um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu minimieren, soll der Verkehr auf dem übergeordneten Netz konzentriert werden. Parallel dazu soll das Strassennetz im Siedlungsgebiet aufgewertet werden. Für die Region stellen die Südumfahrung Wohlen und punktuelle kapazitätssteigernde Massnahmen entlang der Bünzthalstrasse die prioritären Ausbauprojekte dar. Damit die Umfahrungsstrasse die gewünschte Wirkung bringt und Wohlen effektiv vom Verkehr entlastet wird, müssen parallel zum Bau der Umfahrungsstrasse an den bestehenden Ortsdurchfahrten flankierende Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs getroffen werden.



Abbildung 23: Verkehr auf der «Bünzthalstrasse», naef landschaftsarchitekten

Handlungsfeld 3: Öffentlicher Verkehr

Der Öffentliche Verkehr hat am meisten Potenzial in dichten Räumen und wenn die Verkehrsströme gebündelt werden können. Die Bündelung der Verkehrsströme ist für Wege in die Zentren möglich. Dies betrifft die Bahn und die Regionalbuslinien im Zulauf zur Bahn. Der Raum Wohlen-Villmergen-Waltenschwil bildet ein grösseres, weitgehend zusammenhängendes Siedlungsgebiet. In diesem hat der Öffentliche Verkehr das Potenzial, auch Aufgaben der lokalen Erschliessung zu übernehmen, die über die Funktion eines Bahnzubringers hinausgehen. Damit der Öffentliche Verkehr einen wesentlichen Anteil des künftigen Verkehrswachstums aufnehmen kann, muss er über ein attraktives Angebot verfügen. Dies bezieht sich einerseits auf ein engmaschiges Netz mit direkten Linien und andererseits auf einen dichten Takt der verschiedenen Linien.



Abbildung 24: Bahnhof Wohlen, aargauer Zeitung (15.6.2016)

Handlungsfeld 4: Fuss- und Veloverkehr

Aufgrund der Topographie und der Distanzen verfügt das Bünztal über gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr, sowohl im Alltags- als auch für den Freizeitverkehr. Damit dieses Potenzial genutzt werden kann, ist eine gute Infrastruktur notwendig. Dabei stehen die Sicherheit, die Attraktivität und die Direktheit der Wege im Vordergrund. Damit den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrszwecke Rechnung getragen werden kann, werden sowohl direkte Routen entlang der Hauptachsen als auch attraktive Routen abseits davon angestrebt. Von Bedeutung sind hierbei einerseits die Wege zwischen den Gemeinden und in der Landschaft, andererseits aber auch die Infrastrukturen innerhalb des Siedlungsgebietes. Davon betroffen sind Fuss- und Velowege, Quartier- und Hauptstrassen.



Abbildung 25: Talboden für Veloverkehr geeignet, Bünz südlich von Wohlen, naef landschaftsarchitekten

3.3 Natur & Landschaft

Herausforderungen

Landschaftlich stellen sich der Region drei grosse Herausforderungen:

- Die Bünz als zentrales Landschafts- und Lebensband für Menschen, Tiere und Pflanzen zu erhalten und aufzuwerten.
- Den Ausdruck einer beliebigen Agglomerationsregion zu unterbinden.
- Die freien Talböden offen zu halten.

Handlungsfeld 1: Bünz

Damit die Bünz sich als Lebensband in seiner vollen Funktion entfalten kann, sind weitere Aufwertungsmassnahmen der Bünz sowie der Seitenbäche in und ausserhalb des Siedlungsgebietes notwendig. Die verschiedenen erfolgten Aufwertungsmassnahmen belegen, wie diese von der Bevölkerung geschätzt werden. Zudem belegen die Fischerhebungen, dass die Aufwertungsmassnahmen die Fischvielfalt wie auch die Masse der Fischbestände bedeutend verbessert haben.

In den kommenden Jahren gilt es weitere Anstrengungen zu unternehmen, um die restlichen, kanalartigen Bünzabschnitte grosszügig aufzuwerten. Dies wird vor allem in der freien Landschaft möglich sein. Davon betroffen ist die Bünz :

- nördlich von Othmarsingen
- zwischen Othmarsingen bis zum Gemeindebann Hendschiken
- der Abschnitt Tieffurtmühle in Dottikon
- Einfluss Holzbach bis Gemeindegrenze Wohlen
- Bünz beidseitig von Waltenschwil.

Zudem darf die Aufwertung der Bünz und deren Seitenbäche im engen Siedlungsgebiet nicht unterlassen werden. Ein gutes Beispiel ist beim Schulhaus an der Turmstrasse in Wohlen entstanden. Wie dort, soll die Bünz in allen Gemeinden an mehreren Stellen betretbar und direkt erlebbar gemacht werden.

Handlungsfeld 2: Siedlungsdurchgrünung

Damit die Gemeinden des Unteren Bünztals nicht beliebig austauschbar werden, sind besondere Anstrengungen notwendig am Siedlungsrand, aber auch in den Siedlungen. Die Dorfränder sind mit Bepflanzungen in die Landschaft einzubinden. Zudem gilt es die Dorfränder soweit wie möglich durchlässig zu machen. Mit Fusswegen für Menschen und mit naturnahen Elementen für Pflanzen und Tiere, was schlussendlich den Menschen auch wieder zu Gute kommt.

Im Weiteren ist es wichtig, die Grünstrukturen in den Siedlungen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dies umso mehr, als in den kommenden Jahren die Siedlungen verdichtet werden und damit Grünflächen und Bäume bedroht sind. Ein neues Selbstverständnis von durchgrüneten Siedlungen muss sich entwickeln.

Handlungsfeld 3: Offene Talböden

Damit die Landschaft eine gewisse Grosszügigkeit beibehält, sollen die offenen, nicht verbauten Talböden weiterhin offen und unverbaut bleiben. Dies betrifft einerseits Ausiedlerhöfe und die angedachten Umfahrungsstrassen nördlich von Dottikon und südlich von Wohlen. Weitere landwirtschaftliche Bauten in der Talebene sollten so weit möglich verhindert werden, weil sie Kristallisationspunkte sind für neue unvorhersehbare Veränderungen und Störungen.

Sollten die Umfahrungsstrassen trotz Aufwertungsbemühungen der Tallängsverbinding gebaut werden, sind diese sehr sorgfältig in die Landschaft einzugliedern, eventuell sogar unterirdisch zu führen.

3.4 Siedlung & Wirtschaft

Herausforderungen

Der Region Unteres Bünztal steht in den nächsten Jahren ein räumlicher Strukturwandel bevor, der einerseits durch den demografischen Wandel und andererseits dem Primat der Innenentwicklung geprägt sein wird. Dieser bedingt ein entsprechendes Wohnungsangebot, Investitionen in das Bildungs-, Wohnungs- und Betreuungswesen und die Sicherung der dafür notwendigen Standorte. Ebenso führt die Begrenzung des Siedlungsgebiets dazu, dass die Einwohnerdichten in den Gemeinden erhöht werden müssen. Das wirtschaftliche Wohlergehen der Region wird davon abhängen, wie gut es der Region gelingt, die Zahl und die Qualität der Beschäftigten zu erhöhen und neue, hochqualifizierte Einwohner anzulocken.

Handlungsfeld 1: Bevölkerung

Die Region und die Gemeinden müssen auf die sich wandelnden Bedürfnisse der Bevölkerung reagieren und entsprechende Infrastrukturen bereitstellen. Dazu gehören einerseits die Sicherung von Standorten in den Gemeinden selbst und die verstärkte Zusammenarbeit bei der Erbringung gewisser Leistungen (z. B. bei der Pflege). Zur Anziehung neuer Einwohner muss sichergestellt sein, dass die Grundbedürfnisse, wie z. B. Bildung, Erholung und Einkauf, in der Region selbst abgedeckt werden können.

Handlungsfeld 2: Branchenstruktur

Die Region und die Gemeinden pflegen und verstärken ihren Kontakt zu den ansässigen Betrieben und schaffen die planerischen Voraussetzungen dafür, dass sich die Betriebe weiterentwickeln können bzw. dass neue Betriebe sich im Unteren Bünztal ansiedeln. Dazu arbeiten sie mit den kantonalen Diensten zusammen und tauschen sich regelmässig aus.

Handlungsfeld 3: Innenentwicklung

Die Gemeinden schaffen die planerischen Voraussetzungen dafür, dass das Baugebiet dichter überbaut werden kann. Sie sorgen dafür, dass die Verdichtung zu einem Mehrwert für Grundeigentümer, Bewohner und Nachbarn führt. Die Entwicklung des Gebiets Wohlen Bahnhof-Süd wird aktiv angegangen.

4 Leitsatz & Ziele

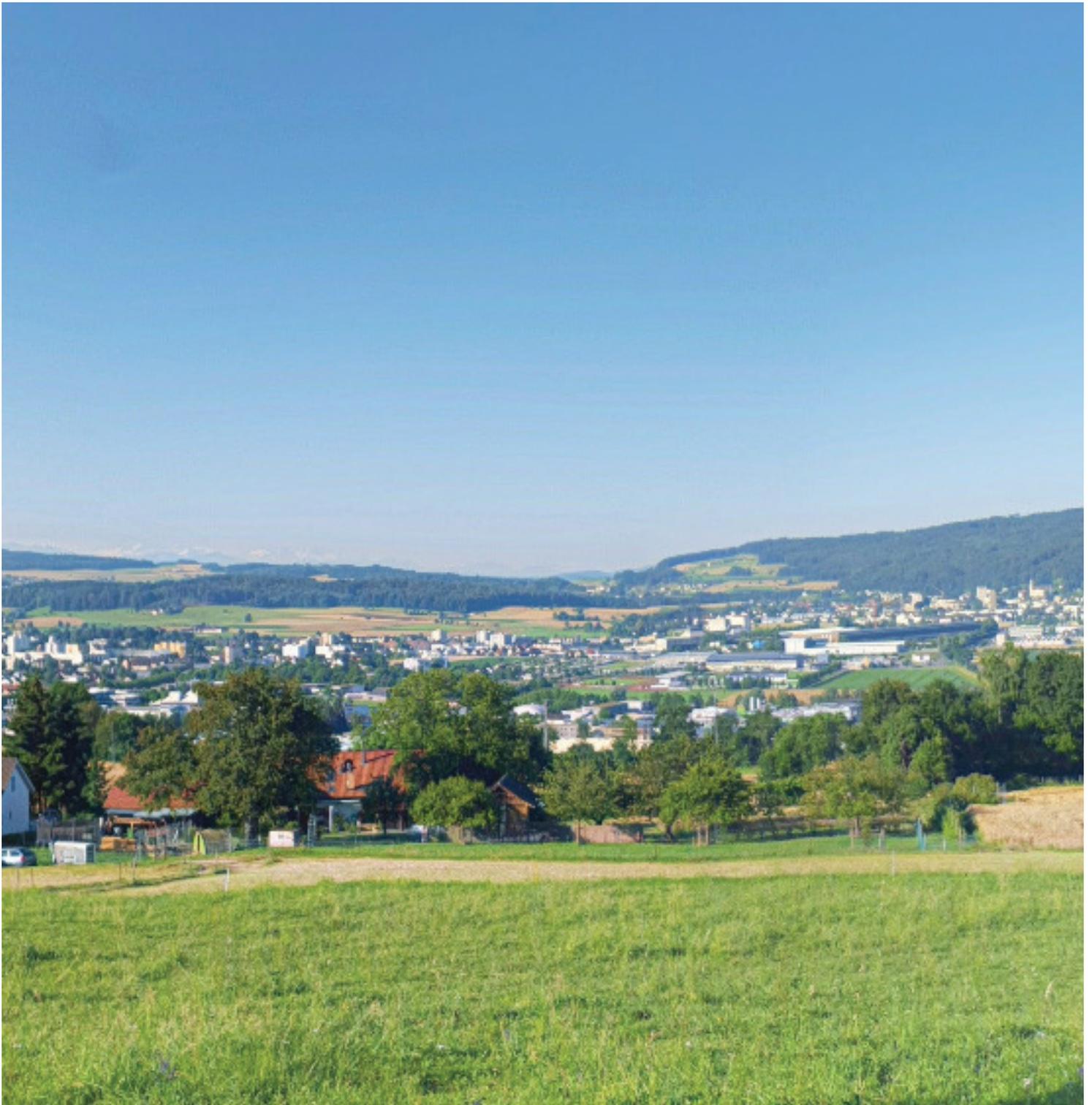


Abbildung: Blick auf Wohlen / google (2017)

4.1 Leitsatz

Die Region Unteres Bünztal positioniert sich als eine eigenständige Wirtschafts-, Wohn- und Freizeitregion im Zentrum des Kantons Aargau mit einem attraktiven Regionalzentrum, gut erschlossenen Arbeitsplatzgebieten und funktionsfähigen Gemeinden in einer intakten Kulturlandschaft. Die Region ist verkehrsmässig gut an die angrenzenden Wirtschaftsräume Aarau, Baden-Brugg, Zürich-Limmattal, Zug und Luzern angeschlossen.

4.2 Ziele

Nachfolgend sind die Ziele zu den einzelnen Themenbereichen aufgeführt. Diese haben sich aus der Analyse (Kapitel 2), der erkannten Herausforderungen und der definierten Handlungsfelder (Kapitel 3) ergeben haben.

Identität & Zusammenarbeit

- Die Region hat als Teil des Bünztals eine eigene Identität.
- Die Bevölkerung und die Zuzüger kennen die Identität und die Qualitäten der Region.
- Die Gemeinden pflegen den Austausch und arbeiten bei regionalen Themen zusammen.

Mobilität & Verkehr

- Die Bevölkerung, Beschäftigten und Besucher / Kunden der Region weisen ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten auf.
- Die Bahn bindet die Region an die angrenzenden Wirtschaftsräume Aarau, Baden-Brugg, Zürich-Limmattal, Zug, und Luzern an.
- Die Region verfügt über ein attraktives Regional- und Ortsbusnetz, das einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums übernimmt.
- Der motorisierte Individualverkehr wird auf dem übergeordneten Netz gebündelt.
- Innerhalb der bebauten Gebiete wird der Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt. Dabei wird insbesondere eine Entlastung des Siedlungsraums vom Durchgangsverkehr angestrebt.
- Die Region verfügt über ein Netz aus direkten, attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverbindungen.
- Die Südumfahrung Wohlen ergänzt das bestehende Strassennetz und trägt zu dessen Entlastung bei.

Natur & Landschaft

- Die Bünz und ihre Seitenbäche sind naturnah und für die Bevölkerung erlebbar.
- Die Siedlungen sind durchgrünt.
- Die Region zeichnet sich durch grossflächige, unverbaute, vernetzte und erlebbare Grünräume aus.
- Die Lebensräume in den unverbauten Talböden sind untereinander vernetzt.

Siedlung & Wirtschaft

- Das Untere Bünztal ist eine eigenständige Wohn- und Wirtschaftsregion mit einem attraktiven und gut erreichbaren Zentrum und funktionsfähigen Gemeinden.
- Die Region strebt eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung an.
- Das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum findet an zentralen und gut mit dem Verkehr erschlossenen Standorten statt (Innenentwicklung).

5 Strategie



Abbildung: Gleisfeld Othmarsingen, Panoramio / Google Maps (manomix, 2009)

5.1 Identität & Zusammenarbeit

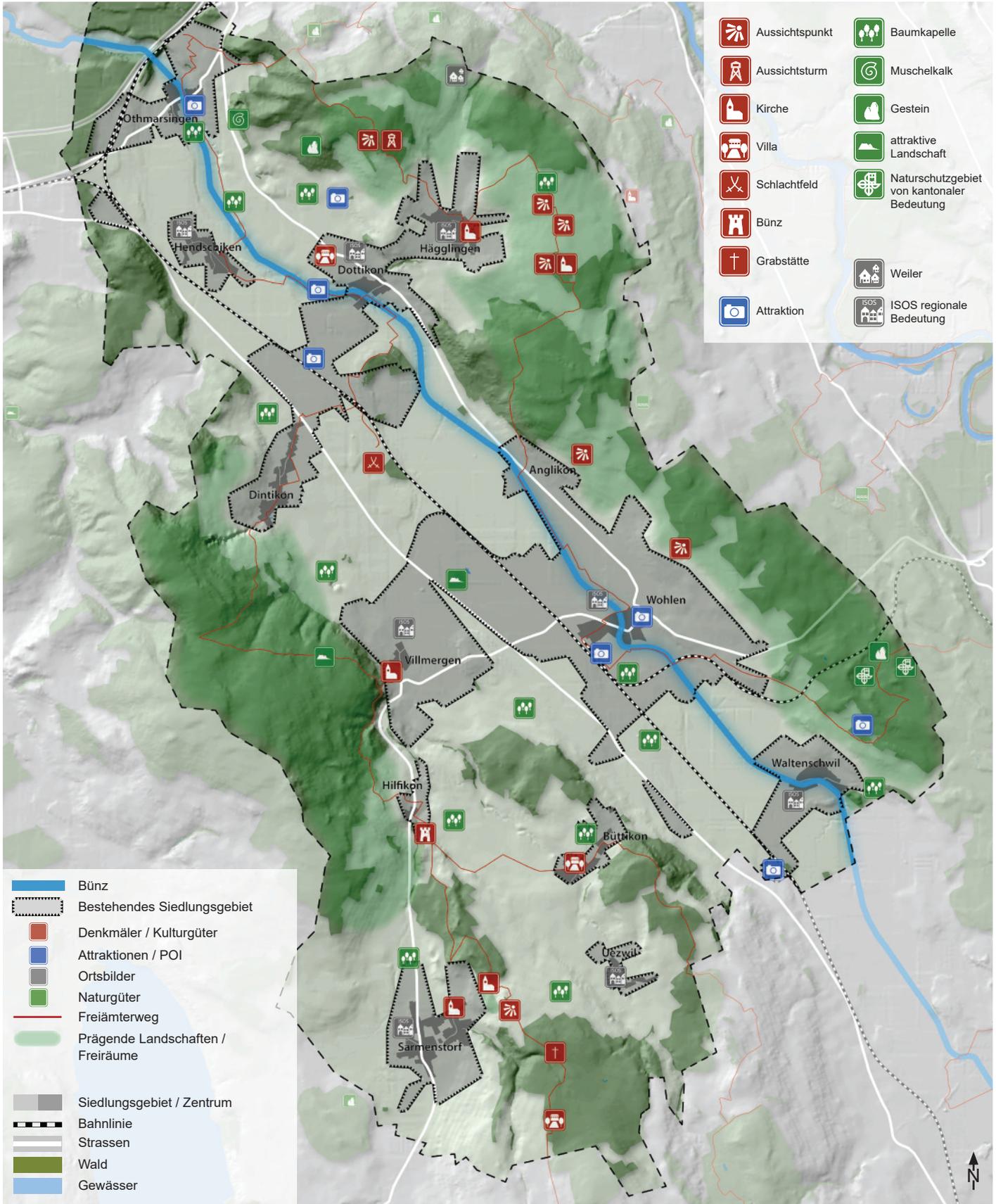


Abbildung 26: Konzeptplan Identität, Metron AG / naef landschaftsarchitekten

Die Bünz ist zentrales Identitätsmerkmal der Region.

Die Bünz übernimmt für die Region und die Identität eine wichtige Rolle. Sie verbindet einen Grossteil der Gemeinden (Waltenschwil, Wohlen, Dottikon, Henschiken und Othmarsingen). Gleichzeitig wirkt sie für die Bewohner aus anderen Gemeinden des Bünztals (Uezwil, Büttikon, Sarmenstorf, Villmergen, Dintikon und Hägglingen) als Anziehungspunkt. Dieses verbindende Element wird als zentraler Bestandteil einer gemeinsamen Identität gesehen.

Die Gemeinden entwickeln ihre Siedlungsgebiete, Strassen- und Freiräume sowie Landschaften weiter und erhalten dabei ihren Charakter.

Die landschaftlichen und kulturellen Qualitäten werden aktiv beworben.

Der Charakter der Siedlungen und der Landschaft ist für das Erscheinungsbild, die Wahrnehmung und damit für die Identität von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig unterliegt die Region einem natürlichen Wandel. Der Charakter der Region soll, insbesondere auch aufgrund der schützenswerten Ortsbilder (ISOS), im Verlauf der künftigen Entwicklung nicht verloren gehen. Aus diesem Grund hat die Entwicklung unter Berücksichtigung / Wahrung des Charakters zu erfolgen.

Damit das bestehende Angebot (Kultur-, Freizeit-, Sportangebot, die Qualitäten der Landschaft etc.) auch genutzt wird und die vorhandenen Qualitäten geschätzt werden, soll die Bevölkerung entsprechend informiert werden.

Den historischen wirtschaftlichen Traditionen und neuen Entwicklungen wird Sorge getragen.

Traditionen werden hochgehalten, gepflegt und unterstützt.

Auch wirtschaftliche und kulturelle Traditionen haben eine Bedeutung für die Identität. Aus wirtschaftshistorischer Sicht war die Region insbesondere von der Strohindustrie geprägt (Strohvilla, Strohmuseum, Bally Schuhfabrik). Sorge tragen heisst in diesem Zusammenhang, dass beispielsweise identitätsstiftenden, respektive schützenswerte Gebäude trotz anstehender Veränderung möglichst erhalten bleiben. Neben der historischen hat auch die heutige, moderne Wirtschaft, welche von einer Vielzahl an kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) geprägt ist, Auswirkungen auf die Identität.

Daneben prägen auch neue sowie bestehende gemeindetypische Traditionen (Theater, Fasnacht, Jahrgangsfeste usw.) das Bild und den Charakter und damit die Identität der Region. Aus diesem Grund sollen diese beispielsweise gepflegt und wenn möglich, respektive nötig, unterstützt werden.

Der Regionalplanungsverband dient als Anlaufstelle und koordiniert die regionalen Planungen und Themen.

Die Gemeinden tauschen sich aktiv untereinander aus.

Die Gemeinden des Unteren Bünztals sollen bei regionalen Themen künftig noch intensiver zusammenarbeiten. Der Regionalplanungsverband soll den Gemeinden künftig als Anlaufstelle dienen und eine koordinative Rolle übernehmen. Allfällige Hürden, die der Zusammenarbeit im Weg stehen, sollen dadurch abgebaut werden.

Über einen intensiveren Austausch zwischen den Gemeinden soll die Zusammenarbeit verbessert werden. Gleichzeitig soll über die gemeinsame Entwicklung von Projekten deren Wirkung zum Wohle der gesamten Region verbessert werden und es soll ein Mehrwert für einen grösseren Kreis von Nutzern geschaffen werden.

Der Stellenwert und die Aufgaben der Repla werden gegenüber der Bevölkerung kommuniziert.

Die Aufgaben, Ziele und Projekte der Repla sind bei der Bevölkerung zu wenig bekannt. Dies soll geändert werden, indem seitens der Repla aktiv über die Tätigkeiten kommuniziert wird. Gleichzeitig können so Informationen über die regionalen Angebote, Qualitäten vermittelt werden. Dies wiederum stärkt die Identität.

5.2 Mobilität & Verkehr

5.2.1 Motorisierter Individualverkehr

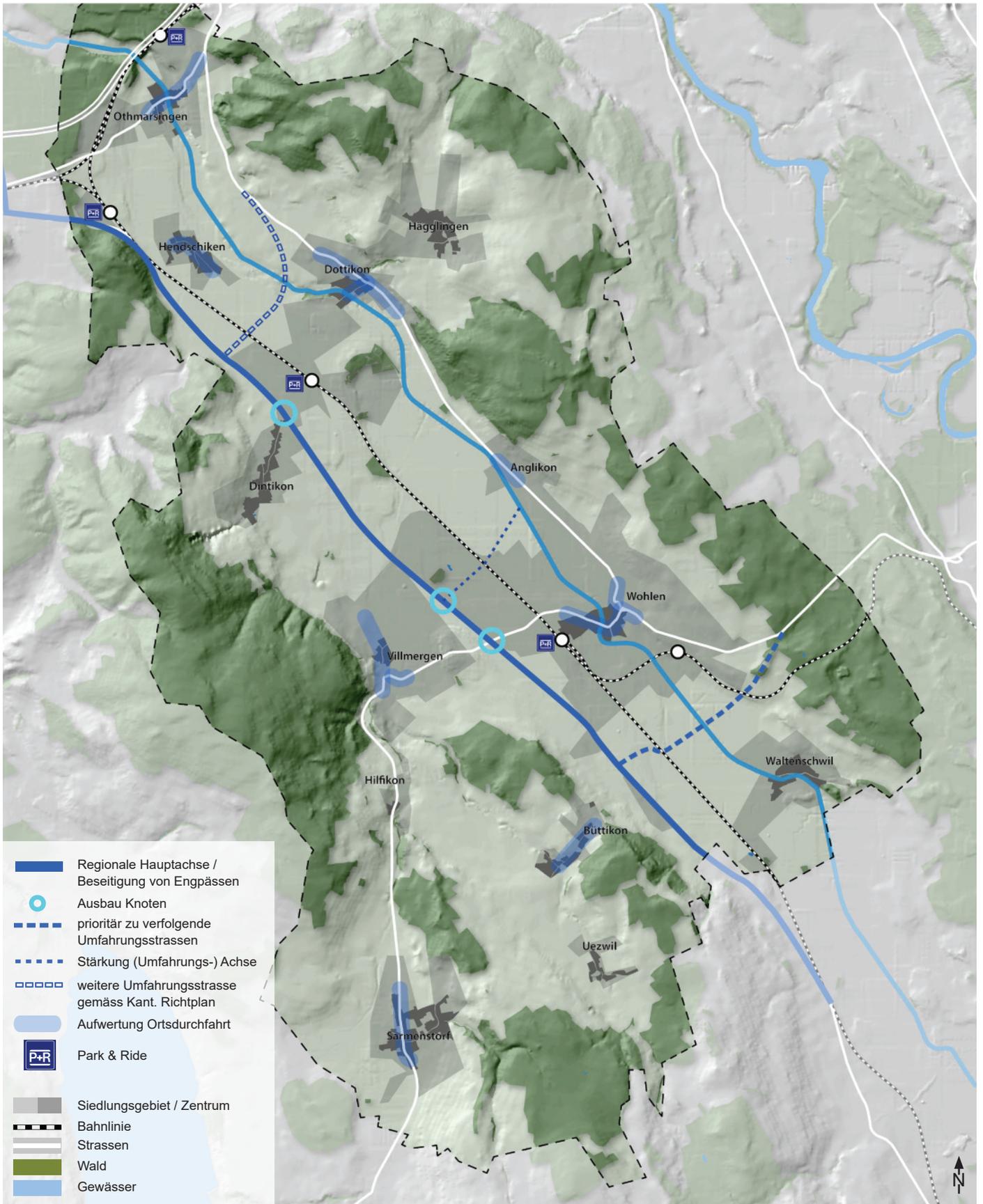


Abbildung 27: Konzeptplan Motorisierter Individualverkehr, Metron AG / naef landschaftsarchitekten

Die Bünztalstrasse wird als Hauptachse für den motorisierten Individualverkehr gestärkt.

Der Verkehrsfluss im bestehenden Strassennetz wird weiter optimiert. Zusätzlich wird die Südumfahrung Wohlen als prioritäre Netzergänzung weiterverfolgt. Flankierend zur Südumfahrung Wohlen werden Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs umgesetzt.

Die Bünztalstrasse ist die wichtigste Strassenachse in der Region. Durch die Bündelung des Verkehrs auf dieser Achse wird sie in dieser Funktion gestärkt. Die angestrebte Bündelung des Verkehrs auf der Bünztalstrasse geht auch mit einer gezielten Konzentration der Investitionen auf die Engpässe an der Bünztalstrasse einher. Somit kann gezielt dort angesetzt werden, wo die Verkehrsprobleme am grössten sind.

Das Strassennetz soll durch die Südumfahrung Wohlen (im Kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis festgehalten) ergänzt werden. Damit das Zentrum Wohlen durch die neue Strasse effektiv entlastet wird, werden im Zentrum Wohlen verkehrsberuhigende flankierende Massnahmen vorgesehen.

Die Ortsdurchfahrten werden zu integrierten und siedlungsverträglich gestalteten Strassen aufgewertet.

Die Ortsdurchfahrten sind wichtige Strassenräume in den Gemeinden, die in der Regel ein hohes Verkehrsaufkommen und auch ein erhöhtes Fussgängeraufkommen aufweisen. Gleichzeitig bilden sie das Ortszentrum, das für Gemeinde und Gewerbe wichtig ist. Somit sind die Ortsdurchfahrten für verschiedenste Nutzungen von Bedeutung. Damit die daraus entstehenden Ansprüche aufeinander abgestimmt werden können, sollen die Ortsdurchfahrten zu siedlungsverträglich gestalteten Hauptachsen aufgewertet werden.

Die Wohnquartiere werden verkehrsberuhigt.

Die Wohnqualität in den Quartieren soll weiterhin hoch bleiben. Deshalb sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs minimiert und quartierfremder Verkehr nach Möglichkeit abgehalten werden. Um diese Ziele zu erreichen, sollen die Wohnquartiere verkehrsberuhigt werden.

5.2.2 Öffentlicher Verkehr

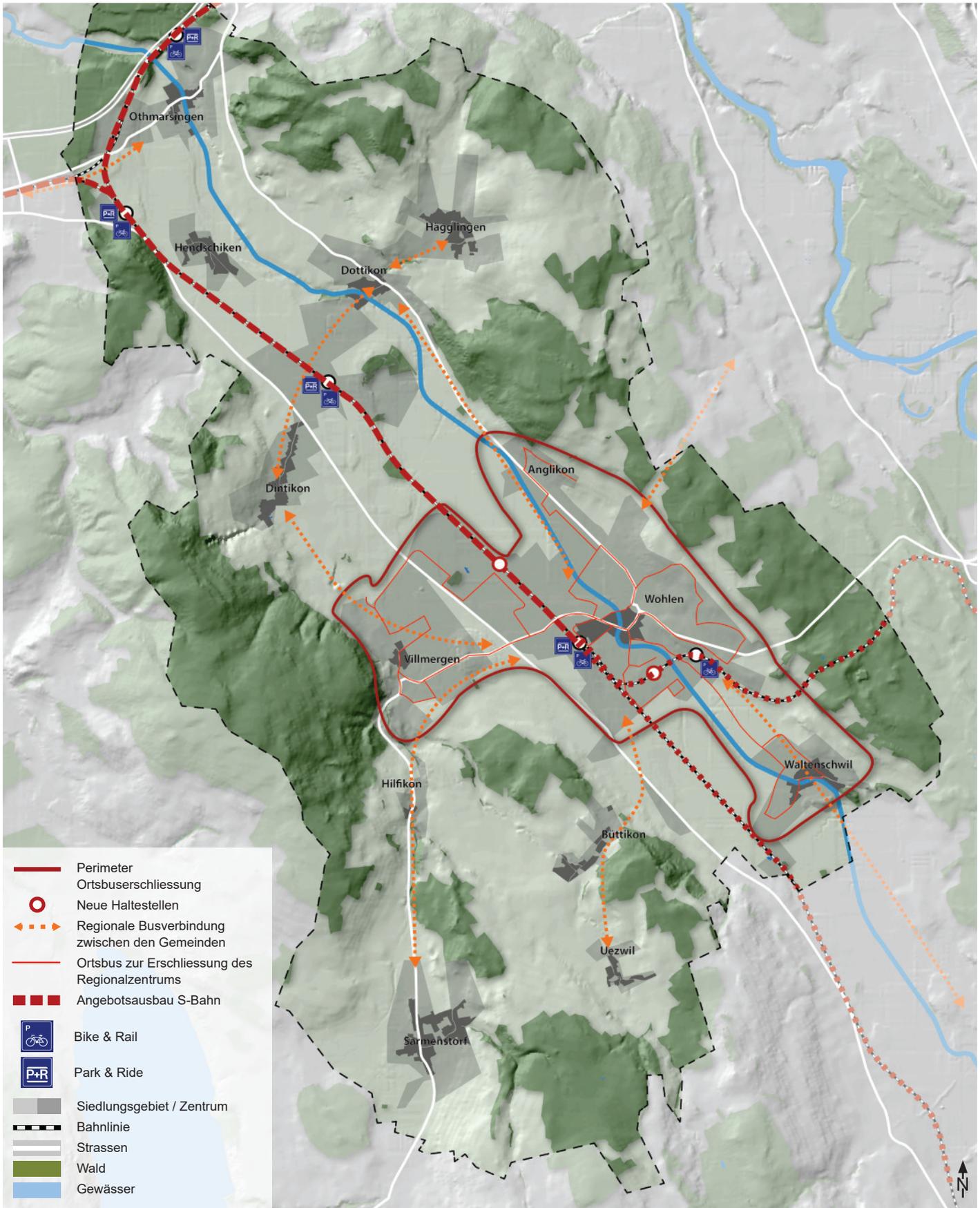


Abbildung 28: Konzeptplan Öffentlicher Verkehr, Metron AG / naef landschaftsarchitekten



Das S-Bahn Angebot nach Zürich, Aarau-Olten, Baden-Brugg, Zug und Luzern wird ausgebaut.

Die Bahn stellt das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Bünztal dar. Deshalb soll sie gute Verbindungen an die wichtigsten Zielgebiete des Bünztals sicherstellen. Dies sind die umliegenden Zentren Zürich, Aarau-Olten, Lenzburg, Baden-Brugg, Zug und Luzern. Die Priorität des Ausbaus soll auf den Relationen mit der grössten Nachfrage liegen. Durch gute S-Bahn Verbindungen zu den umliegenden Zentren kann auch der Übergang an den nationalen Fernverkehr gewährleistet werden.



Der Regionalbus als Erschliessungsträger der Gemeinden und Zubringer zur Bahn wird gezielt ausgebaut.

Der Regionalbus stellt die Erschliessung der Gemeinden mit dem öffentlichen Verkehr sicher, die über keinen Bahnanschluss verfügen. Dieser soll auch weiterhin die ÖV-Erschliessung für alle Gemeinden im Bünztal gewährleisten. Der Fahrplan soll auch weiterhin auf die Bahnanschlüsse abgestimmt werden.



Der Ortsbus Wohlen wird auf die Gemeinden Villmergen und Waltenschwil ausgedehnt.

Damit der Busverkehr einen wesentlichen Teil des Verkehrswachstums aufnehmen kann, muss dessen Attraktivität gesteigert werden. Der ÖV verfügt in dicht besiedelten Gebieten über das grösste Potenzial. Im Bünztal betrifft dies vor allem die Agglomeration Wohlen, bestehend aus den Gemeinden Wohlen, Waltenschwil und Villmergen. Der Bus soll hier neben der Funktion eines Bahnzubringers und einer Ausrichtung auf den Pendelverkehr, auch weiteren Verbindungen und Verkehrszwecken (z.B. Freizeit- und Einkaufsverkehr) innerhalb der Agglomeration dienen. Aufgrund der räumlichen Nähe der Gemeinden und des teilweise zusammenhängenden Siedlungsgebietes soll eine Ausdehnung des Ortsbusses auf die Gemeinden Villmergen und Waltenschwil geprüft werden. Dabei muss das Ortsbusnetz optimal mit den Regionalbuslinien koordiniert werden, sodass ein gesamthaft dichtes Busangebot zur Verfügung steht, wobei parallele Angebote zu vermeiden sind.

5.2.3 Fuss- und Veloverkehr

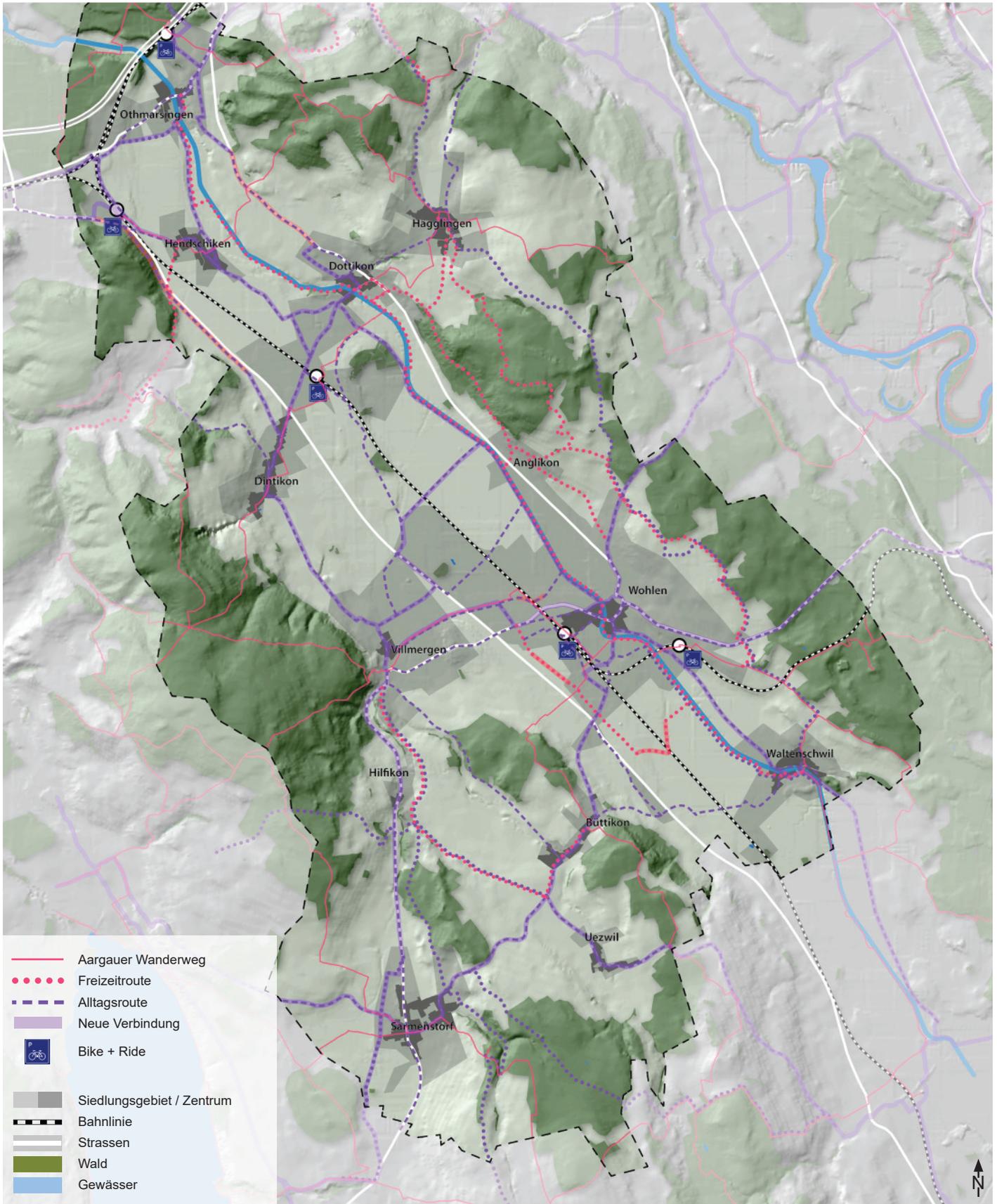


Abbildung 29: Konzeptplan Langsamverkehr, Metron AG / naef landschaftsarchitekten



Zwischen den Gemeinden, zu den Bahnhöfen und im Umkreis der Schulen wird ein dichtes Hauptnetz aus direkten Fuss- und Velowegen etabliert.

Damit der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöht werden kann, wird ein attraktives Netz benötigt. Für die Alltagswege soll deshalb ein Netz aus Haupttrouten geschaffen werden, das die wichtigsten (Alltags-)Verbindungen der Region abbildet. Für den Veloverkehr bestehen die Haupttrouten vorrangig aus den Wegen zwischen den Gemeinden (und im Speziellen der Ortskerne), zu den Bahnhöfen und zu den Schulen. Die Wege sollen direkt und sicher sein. Die Vortrittsregelungen an den Knoten werden überprüft. In den Zentren soll ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen und an Ladestationen für E-Bikes entstehen. Das Alltagsroutennetz für den Fussverkehr muss direkte Verbindungen innerhalb der Gemeinden anbieten. Es ist engmaschig anzulegen.



In der Landschaft wird ein attraktives Freizeitroustennetz erstellt.

Die attraktive Landschaft im Bünztal soll der Naherholung der Bevölkerung dienen. Hierfür ist eine entsprechende Erschliessung der Landschaft notwendig. Dies betrifft sowohl die «innere» Erschliessung der Landschaft als auch die Verbindung zwischen der Siedlung und der Landschaft. Aufgrund der Nähe der Landschaft zur Siedlung, sowie im Sinne der Nachhaltigkeit und der Attraktivität der Landschaft, soll die Erschliessung durch den Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Dafür ist eine attraktive Infrastruktur notwendig. Für den Fussverkehr wird das Wanderwegnetz durch regional bedeutsame Freizeittrouten ergänzt. Das Haupttroutennetz des Veloverkehrs wird durch Routen mit einem Fokus auf den Freizeitverkehr ergänzt. Verschiedene Haupttrouten eignen sich auch für den Freizeitverkehr.

5.2.4 Mobilität

Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) werden gefördert.

Siedlungsstrukturen, in denen kurze Wege möglich sind, werden angestrebt.

Die Nachhaltigkeit der Mobilität soll erreicht werden, indem sie möglichst ressourcensparend abgewickelt wird, ohne jedoch die Bedürfnisse von Anwohnern und Wirtschaft übermässig zu beeinträchtigen. Durch eine Durchmischung der Nutzung lassen sich Anzahl und Länge der Fahrten reduzieren. Zudem fördern sie einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, namentlich Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Die Nachhaltigkeit dieser Verkehrsmittel zeigt sich in verschiedenen Aspekten:

- Geringer Flächenverbrauch (im Vergleich zum MIV)
- Verhältnismässig kostengünstige Infrastrukturen (betrifft v.a. Fuss- und Veloverkehr)
- Wenig Schadstoff- und Lärmemissionen

Die Verschiebung des Modal Splits wird durch Mobilitätsmanagementmassnahmen aktiv gefördert. Dabei werden sowohl Push- (Reduktion MIV) als auch Pull-Massnahmen (Förderung alternativer Verkehrsträger) umgesetzt. Die Repla koordiniert die Mobilität betreffende Projekte in der Region. Bei Bedarf initiiert sie in Absprache mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil und den Gemeinden zusätzliche Massnahmen.



Die Angebote der kombinierten Mobilität werden ausgebaut.

Die Förderung des ÖV besteht zum einen aus dem Ausbau des Angebots, zum anderen aber auch aus der Verbesserung des Zugangs zu den Haltestellen. Mit guten Angeboten der kombinierten Mobilität (z.B. Park+Ride, Bike+Ride) kann ein Beitrag zu einem attraktiven Haltestellen-Zugang geleistet werden. Somit unterstützt ein gutes Angebot der kombinierten Mobilität die Nutzung des öffentlichen Verkehrs.

5.3 Natur & Landschaft

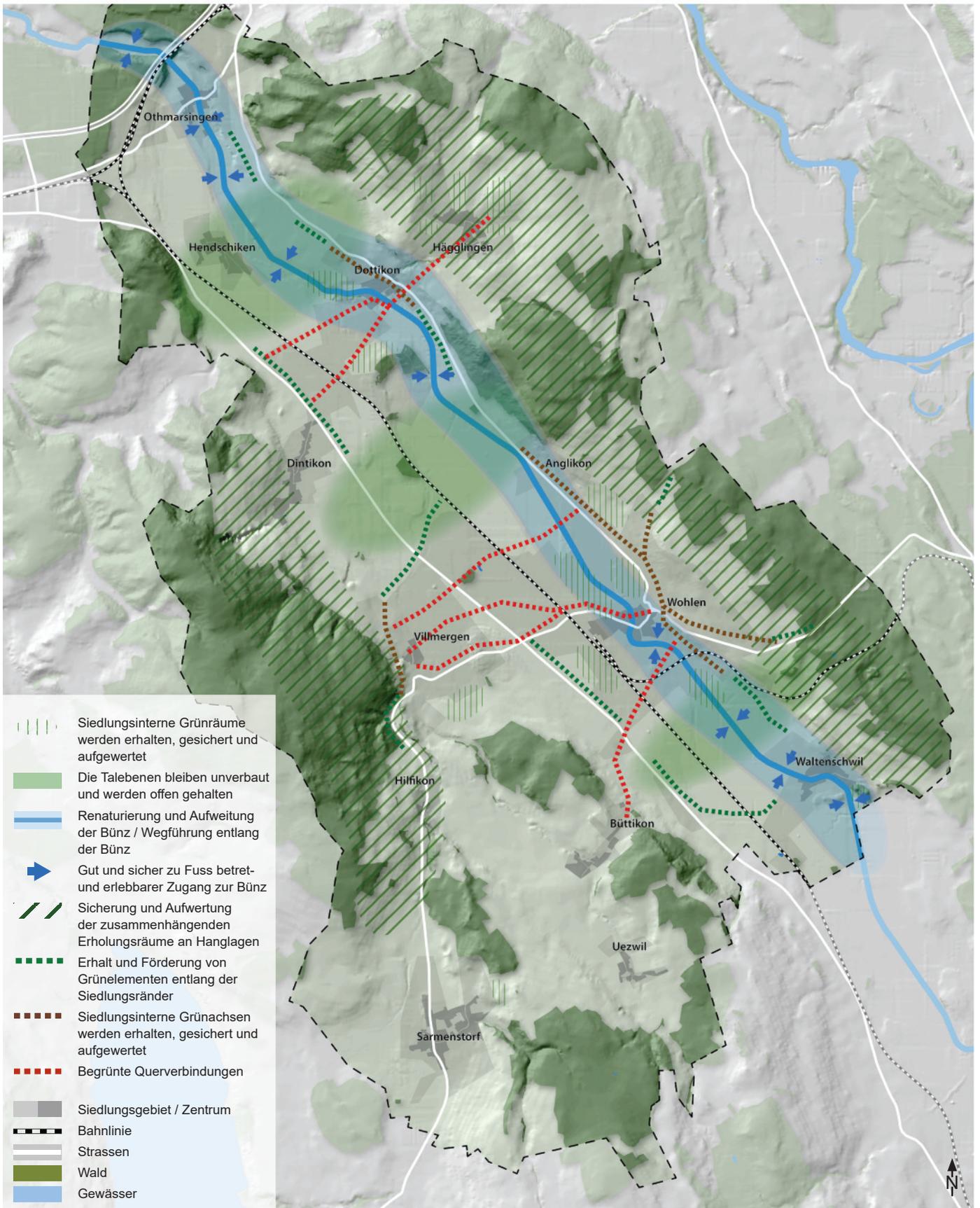


Abbildung 30: Konzeptplan Natur & Landschaft, Metron AG / naef landschaftsarchitekten



Die Bünz wird auf der gesamten Länge renaturiert, wobei die Seitenbäche berücksichtigt und nach Möglichkeit einbezogen werden.

Die Bünz wird auf der ganzen Länge, mindestens einseitig von einem Uferweg begleitet.



Wo möglich und zweckmässig werden punktuelle Zugänge zur Bünz geschaffen.

Die Bünz ist auf der gesamten Länge renaturiert. Ausserhalb des Baugebietes ist das ein grosszügiges Grünband mit einer sich darin schlängelnder Bünz. Mindestens alle Kilometer sind die Ufer so stark abgeflacht, dass die Bünz gefahrlos betreten werden kann und so konkret erlebbar ist. Innerhalb des Baugebietes beschränken sich die Aufwertungsmassnahmen auf eine differenzierte Sohle und strukturierte Uferpartien. Anders als in der freien Landschaft ist die Bünz in den Siedlungen über urbane Elemente wie Stufen und Treppen betretbar und erlebbar.

Die zahlreichen Seitenbäche bieten grosses Entwicklungspotenzial. Es gibt mehrere Seitenbäche der Bünz, bei denen mit einer Revitalisierung gleichzeitig auch eine begrünte Querverbindung in den Grünräumen geschaffen werden kann. Dadurch würde die Strukturierung der Landschaft sowie die Vernetzung der Lebensräume deutlich verbessert. Innerhalb der Siedlungsgebiete kann eine Revitalisierung der Seitenbäche der Bünz zudem einen hohen Beitrag zur Siedlungsdurchgrünung, zum Schutz vor Hochwasser und zur Naherholung beitragen.



Siedlungsinterne Grünräume werden gefördert, erhalten und aufgewertet.

Die Siedlungsränder werden strukturiert und durchgrünt.

Die Bewohnerinnen des Unteren Bünztals empfinden, dass sie auf dem Land leben und nicht in einer Agglomerationslandschaft. Damit dieses Gefühl stimmt, ist es wichtig die Siedlungsränder aktiv zu gestalten und so in die Landschaft einzubinden. Zentral ist auch die Verwebung der Siedlung mit der freien Landschaft mit einem dichten Netz von Wegen unterschiedlicher Qualitäten (Strassen, Feldwege, Trampelpfade). In den Siedlungen ist es zentral, die vorhandenen Grünstrukturen zu erhalten und weiterzuentwickeln. Wo dies wegen der inneren Verdichtung nicht möglich ist, sollen neue Grünelemente, öffentliche Plätze und Pocketparks erstellt werden.



Die noch offenen Talebenen bleiben unverbaut.

Die grossen zusammenhängenden Grünräume an den Hanglagen werden erhalten und aufgewertet.

Die offenen Talböden sind weitgehend unverbaut. Im Idealfall wird dies so bleiben, während die Durchgängigkeit und Wegführung für wandernde (Klein-)Tiere zwischen den Hügelketten und über die Talebenen verbessert wird. Der Bau landwirtschaftlicher Bauten, Aussiedlerhöfe und Umfahrungsstrassen schmälern den Wert und soll deshalb nach Möglichkeit vermieden werden. So kann die Offenheit und Grosszügigkeit dieser Landschaft, die in anderen Agglomerationslandschaften oft fehlt, erhalten werden. Die Strategie ist als grundsätzliche Leitlinie zu verstehen. Bauvorhaben, welche sich auf eine umfassende Interessenabwägung stützen, werden nicht im vornherein kategorisch ausgeschlossen.

5.4 Siedlung & Wirtschaft

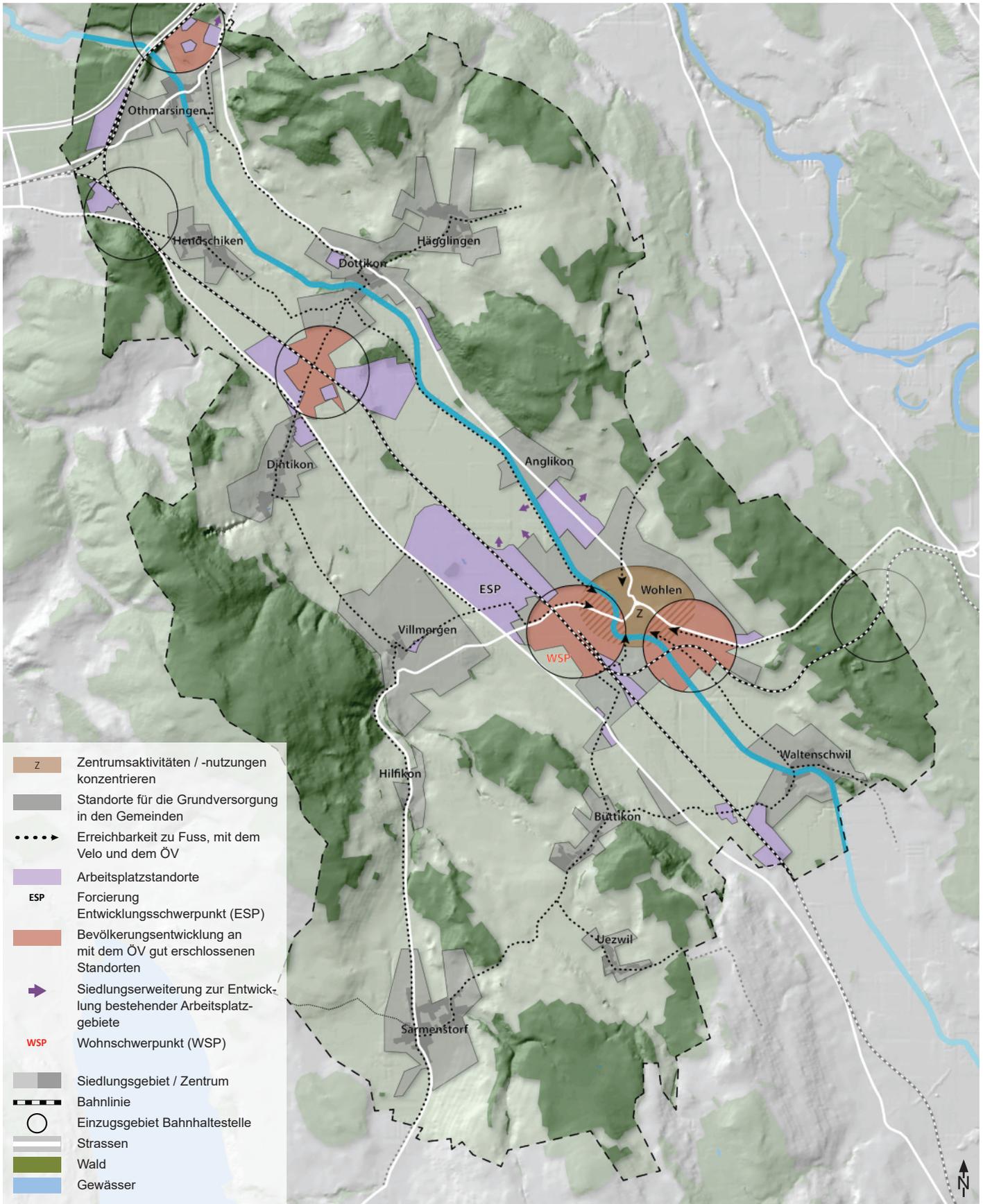


Abbildung 31: Konzeptplan Siedlung & Wirtschaft, Metron AG / naef landschaftsarchitekten

Die Gemeinden schaffen optimale Voraussetzungen zur Sicherung der Grundversorgung (z. B. Lebensmittelläden, Restaurants, Cafés, Schulen, Arztpraxen, Banken etc.)

Verkaufsnutzungen an peripheren Lagen werden nicht gefördert.

Grössere publikums- und flächenintensive Nutzungen (z. B. Einkaufszentren, Kantonschulen, Sport- und Freizeitzentren) werden in Wohlen konzentriert. Auf die Schaffung von Konkurrenzstandorten wird verzichtet.

Jede Gemeinde in der Region soll über ein gutes Grundangebot verfügen. Dazu gehört auch, dass sich in jeder Gemeinde Läden und Geschäfte ansiedeln können. Um unnötigen Verkehr zu vermeiden, ist es wichtig, dass die Verkaufsnutzungen an zentralen und gut mit dem ÖV oder Fuss- und Velowegen erschlossenen Orten (Ortszentren) angesiedelt und dort gesammelt / konzentriert werden. Gestützt auf diese Strategie schaffen die Gemeinden in ihrer Bau- und Nutzungsordnung die bau- und planungsrechtlichen Grundlagen sowie Voraussetzungen für Sicherstellung der Grundversorgung. Hinzu kommt die Beratung durch Fachleute der Region bzw. der Gemeinden bei konkreten Planungen und Bauprojekten.

Grössere publikums- und flächenintensive Nutzungen wie beispielsweise Einkaufszentren sind auf das Regionalzentrum Wohlen zu konzentrieren. Eine disperse Verteilung dieser Nutzungen über die gesamte Region und auf viele Gemeinden gilt es zu vermeiden. Dies würde zu einer Konkurrenzierung der bestehenden Verkaufsnutzungen an zentraler Lage, zu Mehrverkehr und damit zur Belastung der Strassensysteme sowie zu einer unnötigen finanziellen Mehrbelastung (Infrastrukturkosten) führen. Bestehende, grössere Sportanlagen dagegen sollen in der jeweiligen Gemeinde belassen und auch ausgebaut werden können. Sollte sich ein regionaler Bedarf für neue und grössere Sportanlagen, ein Multiplex-Kino o. ä. ergeben, so sind diese Nutzungen (gestützt auf eine situationsbezogene Prüfung, regionale Abstimmung sowie eine Interessenabwägung) vorzugsweise innerhalb, oder im Umfeld des Regionalzentrums Wohlen zu erstellen. Fakt ist, dass das Untere Bünztal mit 40'000 Einwohnern zu klein ist für mehrere, sich konkurrenzierende Standorte. Im Sinne einer Aufgabenteilung wird Wohlen als Standort für zentralörtliche Dienstleistungen definiert.



Die Erreichbarkeit der Ortszentren wird verbessert.

Publikumsorientierte Nutzungen sind auf eine breite Kundschaft angewiesen. Das unmittelbare Umfeld reicht dazu nicht aus. Eine gute Erreichbarkeit zu Fuss, Velo aber auch Auto stellt sicher, dass Kunden aus der ganzen Gemeinde bzw. Region das Angebot nutzen können.

Der Wohnschwerpunkt (WSP) in Wohlen wird betreffend Wohn- und Arbeitsplatznutzung ausgewogen entwickelt.

Die Nutzung des Wohnschwerpunkts (WSP) alleine für Wohnnutzungen ist aus regionaler Sicht nicht zweckmässig. Dagegen sprechen die Lage des WSP an der Bünztalstrasse (Lärmbelastung) und die Bedürfnisse der Gemeinde Wohlen nach mehr Flächen für zusätzliche Arbeitsplätze. Der Mindestwohnanteil von 70 % gemäss Kantonaem Richtplan (Kapitel S 1.9, Planungsanweisung 2.3) gilt es bei der Entwicklung zu berücksichtigen. Andernfalls ist eine Richtplananpassung notwendig.

Regionale Projekte sollen vermehrt gemeinsam geplant, finanziert und realisiert werden.

Der Regionalplanungsverband kann die Rolle eines regionalen Projektkoordinators übernehmen.

Die Gemeinden fördern eine optimale Dichte und eine gute Architektur.

Die bauliche Verdichtung per se ist kein Wert an sich. Je nach Standort sind unterschiedliche Verdichtungsstrategien anzuwenden. Diese müssen von den Gemeinden initiiert und im Idealfall von Fachkommissionen begleitet werden. Neben der Freiraumqualität (siehe unten) trägt auch die gute Gestaltung der Bauten zur Akzeptanz der Verdichtung bei.

Freiräume werden erhalten und neu geschaffen.

Durch die Bevölkerungszunahme und die bauliche Verdichtung steigt der Bedarf nach Freiräumen zur Erholung. Im Rahmen der Innenentwicklung sind qualitativ hochstehende Freiräume zu sichern.

Die Ortsdurchfahrten werden, wo möglich und zweckmässig, aufgewertet.

Grosszügige Gehwege, Baumreihen und Geschäfte machen aus Ortsdurchfahrten Räume, die man nutzen kann und will und nicht nur zum Durchfahren animieren.

Für die Erdgeschosse in den Ortszentren werden publikumsorientierte Nutzungen angestrebt.

Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss beleben den Strassenraum und steigern damit die Attraktivität der Ortszentren.

An Standorten mit guter ÖV-Erschliessung und mit gutem Versorgungsangebot werden die baulichen Möglichkeiten erhöht.

Die zusätzlichen Einwohner führen einerseits zu einer besseren Nutzung des ÖV und der vorhandenen Betriebe (z. B. Läden) und andererseits werden die Neuzuzüger dorthin gelenkt, wo ein für sie attraktives Wohnumfeld besteht. Weil sich die Bevölkerung in einzelnen Gemeinden stärker entwickelt als prognostiziert, können bei gleich bleibender Entwicklung in 10 bis 20 Jahren Kapazitätsengpässe entstehen. Daher gilt der Grundsatz, die verbleibenden Reserven und Innenentwicklungspotenziale umso effizienter zu nutzen.

Das Arbeitsplatzwachstum konzentriert sich auf die Standorte Waltenschwil, Wohlen / Villmergen, Dottikon / Henschiken sowie Othmarsingen.

Grössere Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen erfolgen hauptsächlich an den Standorten Wohlen, Villmergen und Othmarsingen.

Bei nachgewiesenem Bedarf werden Siedlungserweiterungen zur Entwicklung bestehender Arbeitsplatzgebiete und Betriebe unterstützt.

Wie im Konzeptplan (Arbeitsplatzstandorte) dargestellt, findet an den bestehenden Standorten in den Gemeinden Waltenschwil, Wohlen / Villmergen, Dottikon / Dintikon / Henschiken sowie Othmarsingen eine Konzentration sowie ein Wachstum der Arbeitsnutzungen statt. Die Entwicklung neuer Arbeitsplatzgebiete an neuen / anderen Standorten oder eine deutliche Intensivierung von Arbeitsplatznutzungen beispielsweise in den Gemeinden Uezwil, Büttikon o. ä. ist nicht vorgesehen. Bestehende Betriebe und Arbeitsplatzgebiete gilt es allerdings zu erhalten und zur Standortsicherung auch auszubauen. Auch in den Arbeitszonen hat die Entwicklung dem Postulat der Verdichtung zu folgen, d. h. haushälterisch mit dem Boden umzugehen.

Aufgrund der vorhandenen Bauzonenreserven werden Neuansiedlungen grösserer Unternehmen nur noch in den Gemeinden Wohlen, Villmergen und Othmarsingen möglich sein. Gemäss Kantonaalem Richtplan stehen 70 ha für die Neuansiedlung von Betrieben und die Erweiterung kommunaler Arbeitszonen (Siedlungserweiterungen) zur Verfügung (Kapitel S 1.2 Siedlungsgebiet, Planungsgrundsatz B). Dafür sind allerdings die Kriterien 1.3-1.5 gemäss Richtplankapitel S 1.2 zu berücksichtigen. Zudem sind bei Neuansiedlungen wertschöpfungsintensive Branchen vorzuziehen.

6 Massnahmen



Abbildung: Baustelle Wohnpark Steindler, Wohlen, Aargauer Zeitung (26.3.2016)

6.1 Massnahmen

In den nachfolgenden Tabellen werden die konkreten Massnahmen aufgeführt, die es in den kommenden Jahren anzugehen gilt. Zu jeder Massnahme werden die Zuständigkeit und die Priorität festgehalten.

Bei der Zuständigkeit wird zwischen Region (R) und Gemeinde (G) unterschieden. Bei regionalen Massnahmen (R) besteht ein hohes regionales Interesse an deren Umsetzung. Der Regionalplanungsverband kann bei diesen Massnahmen beispielsweise auch Koordinationsaufgaben übernehmen. Bei Massnahmen in der Verantwortung der Gemeinde (G) wäre eine Umsetzung aus regionaler Sicht zwar wünschenswert, es ist aber nicht möglich, diese Massnahmen gegen den Willen oder ohne Einverständnis der Gemeinde umzusetzen. Die Gemeindeautonomie wird damit gewahrt und respektiert.

Die Massnahmen werden in Massnahmen erster (1) und zweiter (2) Priorität eingeteilt. Die Zuweisung der Priorität basiert auf einem Konsens, der sich aus den Workshops, der Vernehmlassung sowie der kantonalen Stellungnahme ergeben hat. Bei Massnahmen erster Priorität handelt es sich um Massnahmen, die aus regionaler Sicht von zentraler Bedeutung für die Region sind. Zur zweiten Priorität ist festzuhalten, dass es sich auch bei diesen um wichtige Massnahmen handelt. Auch diese gilt es zu berücksichtigen und umzusetzen, nicht zuletzt aufgrund der klaren gesetzlichen Aufträge respektive Grundlagen, aus denen sich die Massnahmen ergeben haben. Massnahmen erster Priorität werden mit einem dunkleren Farbton hervorgehoben. Die Massnahmen wurden zudem - sofern möglich - auf einem Plan am Ende dieses Kapitels verortet. Auch auf dem Plan werden die Massnahmen nach ihrer Priorität unterschieden. Ein dunkler Farbton markiert dabei die Massnahmen erster (1.) Priorität.

-  1. Priorität
-  2. Priorität

Identität & Zusammenarbeit

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Priorität
1	Die Gemeinden starten einen Namensfindungsprozess für ihre Region.	R, G	2
2	Es wird ein neues Label geschaffen.	R	2
3	Schützenswerte Bauten werden nicht abgerissen und wenn möglich renoviert und erhalten.	G	2
4	Bestehenden Traditionen, zeitgenössische kulturelle Anlässe sowie Vereine werden wenn möglich und nötig von den Gemeinden unterstützt.	G	2
5	Die Region erarbeitet ein „Regionalportrait“ zu den Themen Natur, Landschaft und Kultur. Dieses wird den Zuzüglern ausgehändigt.	R	1
6	Die Region bietet den Schulen Unterrichtsmaterial zur regionalen Identität (Mensch & Umwelt) an.	R	2
7	Die Gemeinden arbeiten zusammen und suchen regionale Lösungen.	G	1
8	Die Repla überarbeitet ihre Statuten und überprüft ihre Organisation.	R	1
9	Es wird eine Plattform (Homepage / Briefkasten) für Ideen, Vorschläge, Wünschen aus der Bevölkerung geschaffen.	R	2
10	Die Repla informiert (Homepage, Lokalzeitung) über ihre Tätigkeiten.	R	2

11	Der Regionalplanungsverband Unteres Bünztal tauscht sich mit den Replas der umliegenden Regionen (Lebensraum Lenzburg Seetal, Mutschellen-Reusstal-Kelleramt, Oberes Freiamt, Baden Regio, Brugg Regio) aus, die Planungen werden aufeinander abgestimmt.	R	1
12	Der Regionalplanungsverband organisiert Workshops zu regionalen Themen.	R	1

Mobilität & Verkehr

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Priorität
1	In Zusammenarbeit mit der Fachstelle Aargaumobil erarbeiten die Region und die Gemeinden Mobilitätsmanagementangebote für Unternehmen und Bevölkerung (z.B. Firmenabos, Mobility, Information für Neuzuzüger, Angebote für die Schulen, Elektroautos / Elektrotankstellen).	R, G	2
2	Die Gemeinden setzen sich für die bedarfsgerechte Aufwertung von Bike+Ride-Anlagen an allen Bahnhöfen ein.	G	1
3	Die Region erstellt eine Park+Ride Studie. Darauf aufbauend initiiert sie bei Bedarf einen gezielten Ausbau des Angebots.	R	2
4	Die Region setzt sich beim Kanton für einen nachfragegerechten Ausbau des S-Bahn Angebotes ein: <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer ganztägigen beschleunigten S-Bahn nach Zürich mit Halt in Othmarsingen, Dottikon-Dintikon und Wohlen. • Verdichtung zu einem 15-Min.-Takt auf der Strecke Wohlen - Lenzburg - Aarau, mind. zur Hauptverkehrszeit 	R	1
5	Die Region setzt sich beim Kanton für die Umsetzung der regionalen ÖV-Infrastrukturausbauten ein: 3. Gleis Hendschiken - Wohlen zugunsten des Personenverkehrs und Haltestelle Bifang.	R	2
6	Die Gemeinden passen das Regionalbusangebot bedarfsgerecht an.	G	1
7	Die Gemeinden erarbeiten gemeinsam mit dem Kanton ein Ortsbuskonzept für den Raum Wohlen - Waltenschwil - Villmergen auf Basis eines 15-Min-Takts.	R, G	2
8	Die Region prüft die Optimierung eines Abendangebots (z.B. Rufbus).	R	2
9	Die Region und die Gemeinden setzen sich beim Kanton für eine Beseitigung der Engpässe der Bünztalstrasse und für eine Realisierung der Südumfahrung Wohlen ein.	R, G	1
10	Die Gemeinden setzen sich im Rahmen des Sanierungszyklusses beim Kanton für eine Aufwertung der Ortsdurchfahrten für den Fuss- und Veloverkehr ein. Im Rahmen von kommunalen Planungen beachten die Gemeinden die Belange des Fuss- und Veloverkehrs.	G	2
11	Die Gemeinden prüfen die Einführung von Tempo 30-Zonen.	G	2

12	Die Region erhebt Schwachstellen entlang der Fuss- und Velorouten. Diese werden von den Gemeinden sukzessive behoben. Dabei werden die Schwachstellen im Umkreis von Schulen prioritär behandelt.	R, G	1
13	Die Unterführung des Bahnhofs Wohlen wird für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.	G	2
14	Fehlende Wegstücke des Fuss- und Velowegnetzes (gem. Plan und Agglomerationsprogramm), insb. im Raum Wohlen - Waltenschwil - Villmergen werden durch die Gemeinden ergänzt.	G	2
15	Die Region beschilbert die Freizeitrouten.	R	1

Natur & Landschaft

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Priorität
1	In Othmarsingen, im nördlichen Teil von Dottikon, im Siedlungsbereich von Wohlen sowie in Waltenschwil wird die Bünz renaturiert.	R, G	1
2	In Othmarsingen, Dottikon Nord sowie in Waltenschwil werden die Ufer unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes punktuell abgeflacht und begehbar gemacht.	R, G	1
3	In den Dorfkernen werden Zugänge zur Bünz gestaltet und in die Siedlungsentwicklung und -aufwertung integriert.	G	1
4	Die Ortsdurchfahrten der Gemeinden werden nach Möglichkeit durchgrünt.	G	2
5	Um die Schulhäuser werden naturnahe Grünräume angelegt und gepflegt.	G	2
6	In den Quartieren werden öffentliche Grünräume gefördert.	G	2
7	Im Zentrum von Wohlen ist ein urbaner Dorfplatz mit Zugang zur Bünz anzustreben.	G	2
8	Die Siedlungsränder der talquerenden Siedlungsbänder Dottikon-Dintikon-Villmergen und Villmergen-Wohlen werden aufgewertet.	R, G	1
9	Die Finanzierung der Pflege-, Unterhalts- und Aufwertungsarbeiten an den Obstbaumwiesen entlang der Siedlungsränder in Hägglingen, Büttikon, Uezwil und Sarmentstorf ist zu regeln.	G	2
10	In Dintikon, Villmergen und Wohlen werden die Waldränder für Flora und Fauna bzw. für Erholungsnutzungen aufgewertet.	G	2
11	Die offenen Talböden werden möglichst freigehalten. Die Durchgängigkeit für Tiere wird mit Trittsteinen und Leistrukturen (Hecken, Feldgehölzen und Einzelbäumen) verbessert.	R, G	1
12	Mit der Revitalisierung von Seitenbächen der Bünz wird der Vernetzung von lebensräumen, der Siedlungsdurchgrünung und dem Schutz vor Hochwasser Rechnung getragen.	G	1

Siedlung & Wirtschaft

Nr.	Massnahme	Zuständigkeit	Priorität
1	Die Gemeinden führen regelmässige Gespräche mit den ortsansässigen Unternehmen durch.	G	1
2	Die Gemeinden sichern mit ihrer Nutzungsplanung (Nupla) dem Gewerbe Entwicklungsmöglichkeiten.	G	2
3	Die Gemeinden in der Region unterstützen nach Möglichkeit zentralörtliche Leistungen von regionaler Bedeutung.	G	1
4	Mit Ausnahme des Regionalzentrums Wohlen verzichten die Gemeinden auf grössere Dienstleistungseinrichtungen von regionaler Bedeutung und vermeiden so eine Konkurrenzierung der zentralörtlichen Dienstleistungen am Standort Wohlen.	G	1
5	Die Gemeinde Wohlen erarbeitet in den nächsten fünf Jahren ein Entwicklungskonzept für den WSP Bahnhof Süd.	G	1
6	Die Gemeinden erarbeiten eine Innenentwicklungsstrategie (IES).	G	1
7	Die Gemeinden schaffen mit ihrer Nupla Bedingungen dafür, dass Neu- und Umbauten sich gut in die bestehende Bausubstanz und Landschaft eingliedern.	G	2
8	Die Gemeinden schützen Ortsbilder und Einzelbauten von regionaler und kommunaler Bedeutung.	G	2
9	Die Gemeinden Wohlen und Villmergen führen eine Ortsbild- bzw. Gestaltungskommission ein.	G	1
10	Aussiedlerhöfe werden nur an den Rändern der offenen Talebene ermöglicht.	G	2
11	Im Rahmen von Arealentwicklungen werden bestehende Fusswegverbindungen aufgewertet oder neue geschaffen.	G	1
12	Die Gemeinden sichern bestehende Freiräume.	G	2
13	Im Rahmen von Arealentwicklungen wird ein Teil der Arealfläche zum hochwertigen Freiraum entwickelt.	G	1
14	Die Gemeinden ermöglichen mit ihrer Nupla die Planung entlang von Ortsdurchfahrten.	G	2
15	Die Gemeinden ermöglichen mit ihrer Nupla flexible, überhohe Erdgeschosse.	G	2
16	Ausgenommen von Wohlen verzichten die Gemeinden auf die Festlegung neuer Einkaufszentren und passen ihre Nutzungsplanung, wo nötig, an.	G	2
17	Die Region erarbeitet Grundlagen für den regionalen Baulandabtausch.	R	1
18	Die Region erarbeitet zusammen mit Aargau Services Standortförderung eine Ansiedlungsstrategie für neue wertschöpfungsintensive Betriebe.	R, G	1
19	Die Region stellt den betroffenen Gemeinden ihr Know how zur Verfügung und berät sie bei Gesprächen mit Privaten und den kantonalen Fachstellen.	R	1

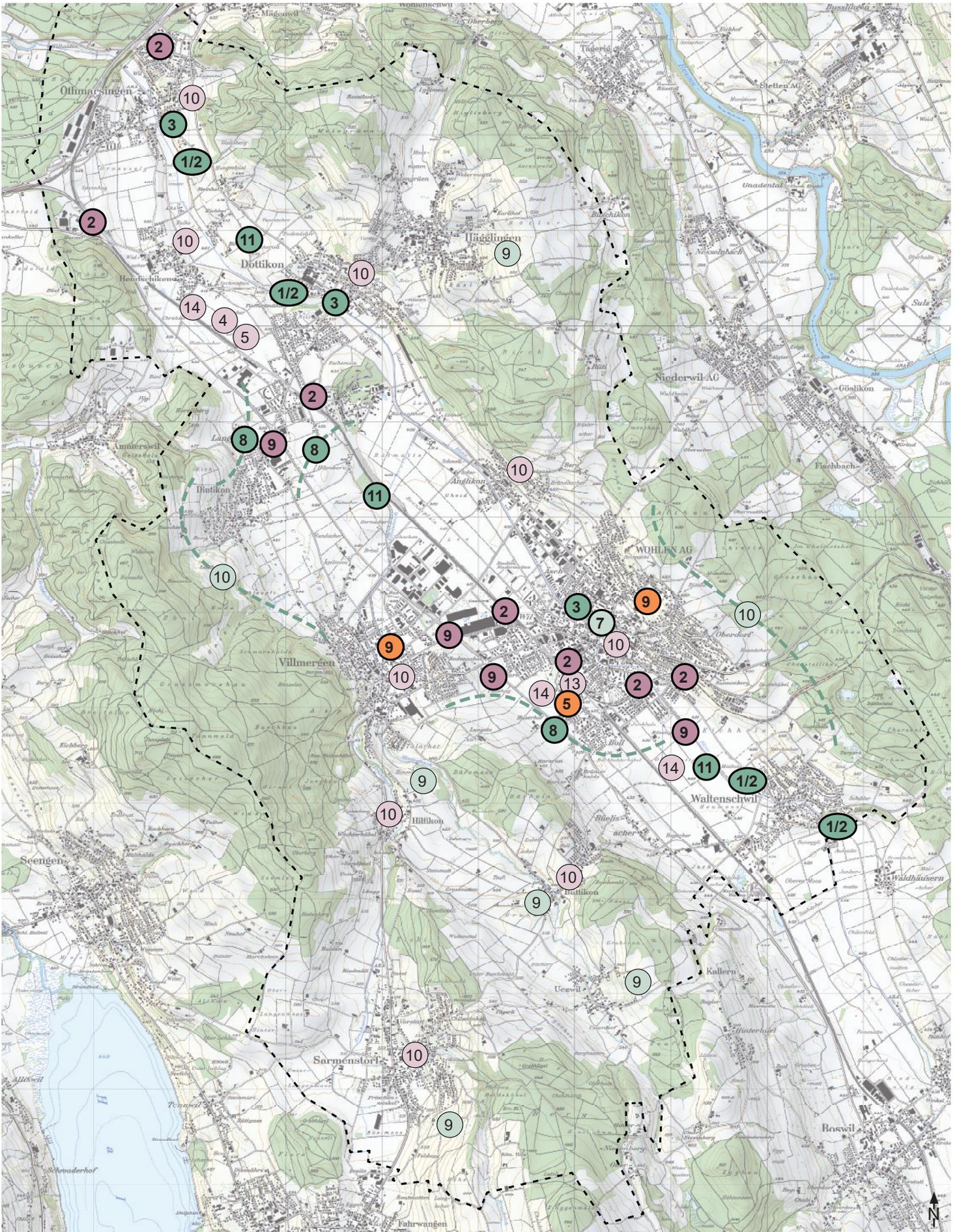


Abbildung 32: Verortung der Massnahmen, Metron AG / naef landschaftsarchitekten

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektorganisation, Metron AG	12
Abbildung 3: Reisezeitvergleiche ab Wohlen, Metron AG	16
Abbildung 2: Bally Schuhfabrik, Schweizerische Bauzeitung (22.06.1912)	16
Abbildung 4: Ziele und Verkehrsmittelwahl im Unteren Bünztal, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010	17
Abbildung 5: Strassennetz, AGIS (2017)	18
Abbildung 6: Busnetz im Bünztal (ohne Othmarsingen), Postauto	20
Abbildung 7: Kantonale Radrouten, AGIS (2017)	21
Abbildung 8: Bünz, Hendschiken, naef landschaftsarchitekten	21
Abbildung 9: offener Talboden, Farnstrasse in Richtung Wohlen-Villmergen, naef landschaftsarchitekten	22
Abbildung 10: Erlenbruchwald, «Torbenhölzli» Villmergen, naef landschaftsarchitekten	22
Abbildung 11: Bevölkerungszahl pro Gemeinde 2014, Metron AG	23
Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung 1990-2014, Metron AG	23
Abbildung 13: Bevölkerungsentwicklung nach Region und Gemeinden 1990-2015, Statistik Aargau	24
Abbildung 14: Bevölkerung 2014 und 2040 - Prognose Kt. AG, Metron AG	24
Abbildung 15: Veränderung der Altersklassen 1990-2014 (absolut), Metron AG (Statistik Aargau)	25
Abbildung 16: Veränderung der Altersklassen 1990-2014 (in %), Metron AG (Statistik Aargau)	25
Abbildung 17: Entwicklung der Beschäftigten 2000-2010, Metron AG	26
Abbildung 18: Branchenprofil Region Freiamt, Regionalstudie Neue Aargauer Bank (2014)	26
Abbildung 19: Regionales Haushaltseinkommen 2005-2010, Regionalstudie Neue Aargauer Bank (2014)	27
Abbildung 20: Siedlungsstruktur Unteres Bünztal, Diplomarbeit Urs Thomann (2002), HSR Rapperswil	28
Abbildung 21: Region und Gemeindetypen im Kanton Aargau (2015), Abteilung Raumentwicklung	29
Abbildung 22: Einwohnerdichte nach Regionen und Gemeinden (2015), Abteilung Raumentwicklung	29
Abbildung 23: Verkehr auf der «Bünztalstrasse», naef landschaftsarchitekten	34
Abbildung 24: Bahnhof Wohlen, aargauer Zeitung (15.6.2016)	34
Abbildung 25: Talboden für Veloverkehr geeignet, Bünz südlich von Wohlen, naef landschaftsarchitekten	35
Abbildung 26: Konzeptplan Identität, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	44
Abbildung 27: Konzeptplan Motorisierter Individualverkehr, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	46
Abbildung 28: Konzeptplan Öffentlicher Verkehr, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	48
Abbildung 29: Konzeptplan Langsamverkehr, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	50
Abbildung 30: Konzeptplan Natur & Landschaft, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	52
Abbildung 31: Konzeptplan Siedlung & Wirtschaft, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	54
Abbildung 32: Verortung der Massnahmen, Metron AG / naef landschaftsarchitekten	63
Abbildung 33: Zonenplan, AGIS (2015)	66

Abkürzungen/Glossar

AGIS	-	Aargauisches Geografisches Informationssystem
BauG	-	Baugesetz
LV	-	Langsamverkehr
MIV	-	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	-	Öffentlicher Verkehr
REK	-	Regionales Entwicklungskonzept
Repla	-	Regionalplanungsverband

Anhang 1 - Zonenplan AGIS

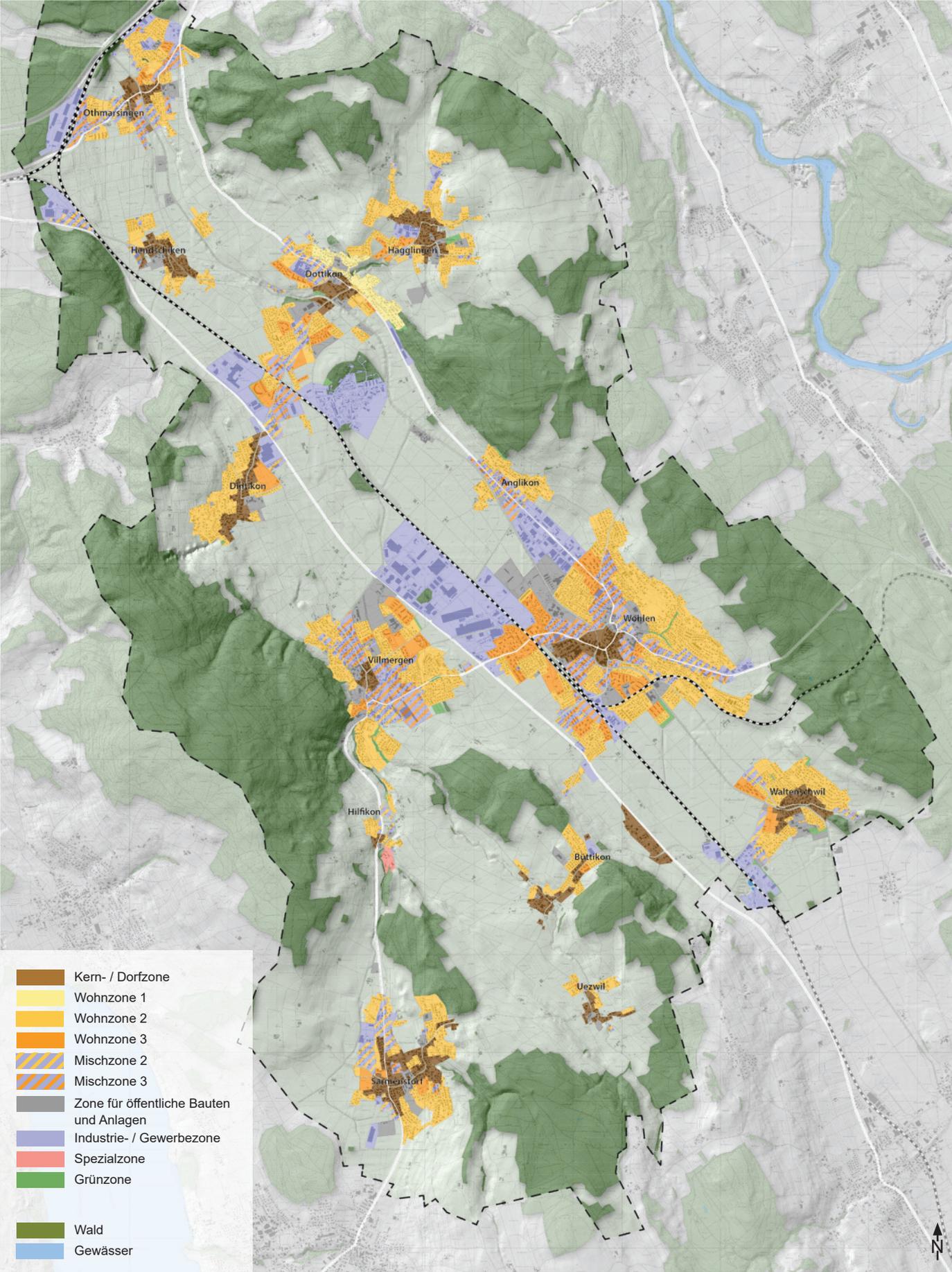


Abbildung 33: Zonenplan, AGIS (2015)

