

KOMMUNALER GESAMTPLAN VERKEHR



12. AUGUST 2022, MITWIRKUNGSVERFAHREN

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Vorläufige Beurteilung	22. Dezember 2021
Mitwirkung	26. September 2022 bis 11. November 2022
Beschluss Gemeinderat	
Kantonale Genehmigung	

Auftraggeberin:

Gemeinde Dottikon
Bahnhofstrasse 23
5605 Dottikon

Begleitung:

Roland Polentarutti	Gemeindeammann, Vorsitz
Marcel Fischer	Gemeinderat (bis Dezember 2021)
Hans Graf	Leiter Bau und Planung
Paul Keller	Projektleiter Nutzungsplanungsrevision, arcoplan klg

Bearbeitung:

Thomas Belloli	Dipl. Ing. FH in Raumplanung
Valentin Müller	BSC FHO in Raumplanung

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Museumstrasse 9
5200 Brugg
062 822 52 01
info@belloli.org
www.belloli.org

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Lage und Struktur der Gemeinde Dottikon	4
1.3	Anlass für den KGV Dottikon	5
2	Kernthemen	6
3	Übergeordnete Planungen	7
4	Regionale Planungen.....	12
5	Kommunale Planungen	14
6	Analyse	17
6.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	17
6.2	Motorisierter Verkehr.....	18
6.3	Fussverkehr.....	22
6.4	Veloverkehr.....	23
6.5	Öffentlicher Verkehr	24
6.6	Mobilitätsmanagement	26
7	Handlungsbedarf.....	27
8	Ziele	28
9	Massnahmen.....	29
10	Controlling.....	44
11	Koordination.....	44
12	Genehmigungsblatt Kanton	45

BEILAGEN

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

Beilage 2: Teilplan Fussverkehr FV 1:5'000

Beilage 3: Teilplan Veloverkehr VV 1:5'000

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

Beilage 5: Massnahmenplan 1:5'000

1 EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Die Gemeinde Dottikon überarbeitet zurzeit die aus dem Jahre 2004 stammende Nutzungsplanung (Bauzonenplan, Kulturlandplan, Bau- und Nutzungsordnung). In Abstimmung mit der Gesamtrevision Nutzungsplanung erarbeitet die Gemeinde einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), welcher den Verkehrsrichtplan aus dem Jahre 1998 ersetzt. Vorgängig zur Revision der Nutzungsplanung wird durch die Gemeinde ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) erstellt. Das REK zeigt konzeptionell die angestrebte zukünftige Situation in Bezug auf die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr auf.

Der KGV ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument und ist das wichtigste Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung der Gemeinde. Er nimmt die konzeptionellen Handlungsschwerpunkte aus dem REK Dottikon auf und formuliert daraus konkrete Massnahmen.

1.2 LAGE UND STRUKTUR DER GEMEINDE DOTTIKON

Dottikon liegt an der Bünz im untersten Teil des aargauischen Freiamtes zwischen Wohlen und Lenzburg. Die benachbarten Gemeinden Dintikon, Hendschiken, Hägglingen und Othmarsingen sind Teil des untern Bünztals.

Die Bevölkerungszahl von Dottikon ist in den letzten 5 Jahren jeweils leicht angestiegen. Am 31. Dezember 2019 zählte die Gemeinde 3'944 Einwohnerinnen und Einwohner. Zudem wurden im Jahr 2016 in Dottikon 1'160 Arbeitsplätze gezählt. Dieser im Verhältnis zur Einwohnerzahl hohe Wert erklärt sich vor allem mit der in Dottikon ansässigen Chemiefirma Dottikon ES.

In den beiden Schulhäusern Maiengrün und Hübel werden sowohl die Primarschulstufe wie auch alle Oberschulstufen (Real-, Sek- sowie Bezirksschule) angeboten.

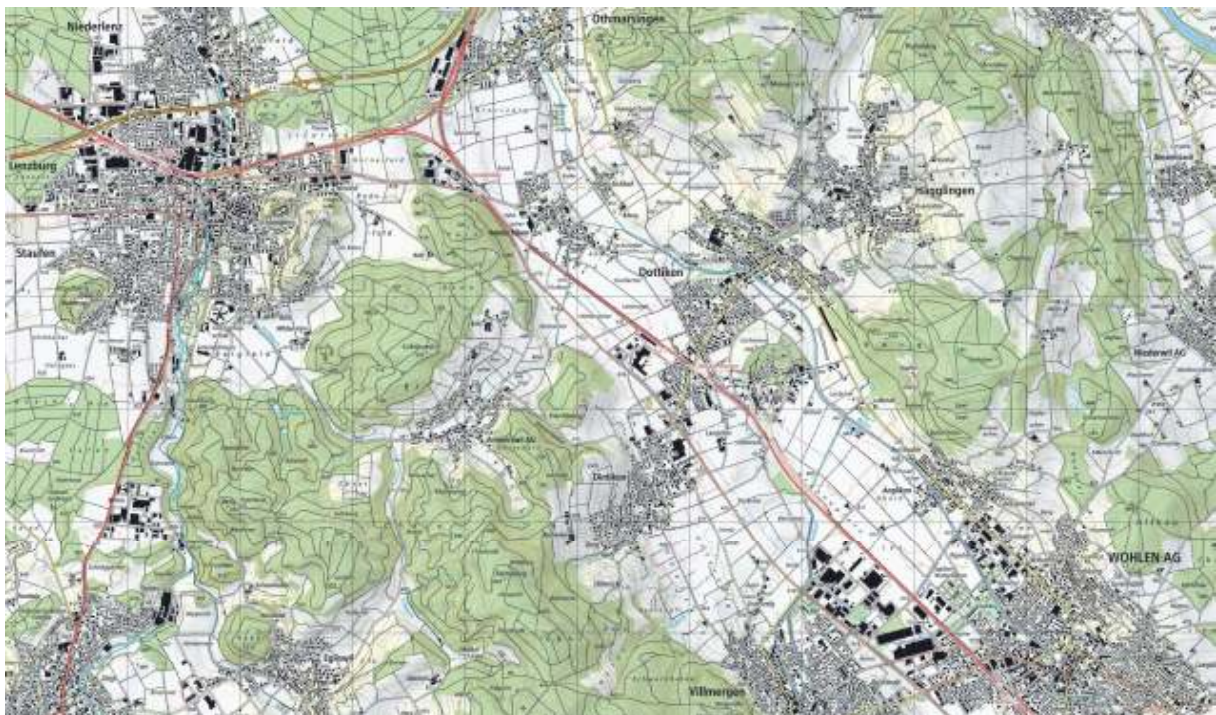


Abbildung: Übersichtsplan der Lage der Gemeinde Dottikon in der Region (Quelle: swisstopo)

Die Autobahnanschlüsse Lenzburg und Mägenwil der Nationalstrasse A1 sind von Dottikon in einer kurzen Fahrzeit von ca. 5-10 Minuten erreichbar.

Der Bahnhof Dottikon-Dintikon liegt an der Südbahnstrecke (Lenzburg-Arth-Goldau). Der Bahnhof befindet sich zwischen den beiden Gemeinden Dintikon und Dottikon auf dem Gemeindegebiet von Villmergen. Die ÖV-Feinerschliessung von Dottikon erfolgt mit dem Postauto. Vom Zentrum bestehen Verbindungen nach Wohlen, Hägglingen und zum Bahnhof Dottikon-Dintikon.

1.3 ANLASS FÜR DEN KGV DOTTIKON

Trotz der guten Anbindung der Gemeinde Dottikon an die verschiedenen übergeordneten Verkehrsnetze empfiehlt sich die Erarbeitung des KGVs aus den folgenden Gründen:

- Sicherstellung einer optimalen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit der parallel erarbeiteten Gesamtrevision der Nutzungsplanung.
- Gesamtheitliche Betrachtung aller Verkehrsfragen mit dem Ziel einer grösstmöglichen Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fuss- und Veloverkehr.
- Umgang mit den steigenden Verkehrszahlen auf den übergeordneten Verkehrsnetzen und dem daraus folgenden Druck auf die Verkehrsanlagen der Gemeinde.
- Koordinationsinstrument in der detaillierten Massnahmenplanung und -umsetzung in Verkehrsfragen oder bei Themen mit Verkehrsbezug.

2 KERNTHEMEN

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

Ortsdurchfahrt K266 Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse

Die K266 Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse verläuft durch das nördliche Siedlungsgebiet von Dottikon. Verschiedene Interessen und Probleme (Durchfahrt gewährleisten, Verkehrssicherheit erhöhen, Lärm eindämmen, Strassenraum siedlungsverträglich gestalten) treffen hier aufeinander. Für den Kantonsstrassenabschnitt der K266 zwischen Rotenbühlstrasse und Bahnhofstrasse sind Massnahmen für die Aufwertung des Strassen- und Siedlungsraumes anzustreben. Zudem sind die ortsbaulichen Qualitäten in diesem Bereich zu sichern.

Führung der kantonalen Veloroute

Zwischen Othmarsingen und Wohlen verläuft die kantonale Veloroute Nr. 540. Nordwestlich von Dottikon besteht eine Lücke im Netz. Danach wird die Route in Dottikon durch das Siedlungsgebiet geführt. Es ist im KGV Dottikon zu überprüfen, wie die Netzlücke geschlossen werden kann und ob es für die Führung durch die Gemeinde Dottikon alternative Linienführungen gibt.

Parkierung

Das Thema Parkierung kann sowohl im privaten wie auch im öffentlichen Bereich als Kernthema identifiziert werden. Auf Quartierstrassen sind verschiedentlich Parkfelder markiert, welche auch benützt werden und somit beispielsweise für Kinder im Kindergartenalter als Gefährdung angesehen werden können. Zur Parkierung auf öffentlichem Grund besteht in der Gemeinde kein Parkierungsreglement.

Verkehrsberuhigung / Netzstabilität

In weiten Teilen des Siedlungsgebietes von Dottikon gilt heute Tempo-30. Die Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes in der Gemeinde ist zu überprüfen. Die Gemeindestrassen von Dottikon sollen bei Stauvorkommen in den Spitzenstunden nicht als Ausweichrouten benutzt werden.

Zugänglichkeit und Infrastruktur Bushaltestellen

Die Zugänglichkeit zu den Bushaltestellen in Dottikon ist grundsätzlich gewährleistet. Trotzdem verfügen einzelne Haltestellen wie beispielsweise diejenigen beim Sternenplatz über Potential zur Aufwertung betreffend Zugänglichkeit, Gestaltung und Ausrüstung. Zudem müssen bis ins Jahr 2023 alle Bushaltestellen hindernisfrei ausgebaut werden, was sie aktuell noch nicht sind.

3 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons und zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden.

In der Richtplankarte gibt es in Dottikon und Umgebung mehrere Einträge, welche die Gemeinde direkt oder indirekt betreffen:

- Die **West-Umfahrung Dottikon** ist als Vororientierung eingetragen. Es handelt sich dabei um eine Verbindungsstrasse, welche westlich von Dottikon die Bünztalstrasse und die Othmarsingerstrasse miteinander verbindet.
- Für die Eisenbahnstrecke durch das Bünztal ist der **Mehrsपुरausbau im Freiamt (3. Gleis)** ebenfalls als Vororientierung eingetragen.
- Der **Vierspurausbau der Bünztalstrasse** ist als Zwischenergebnis eingetragen.

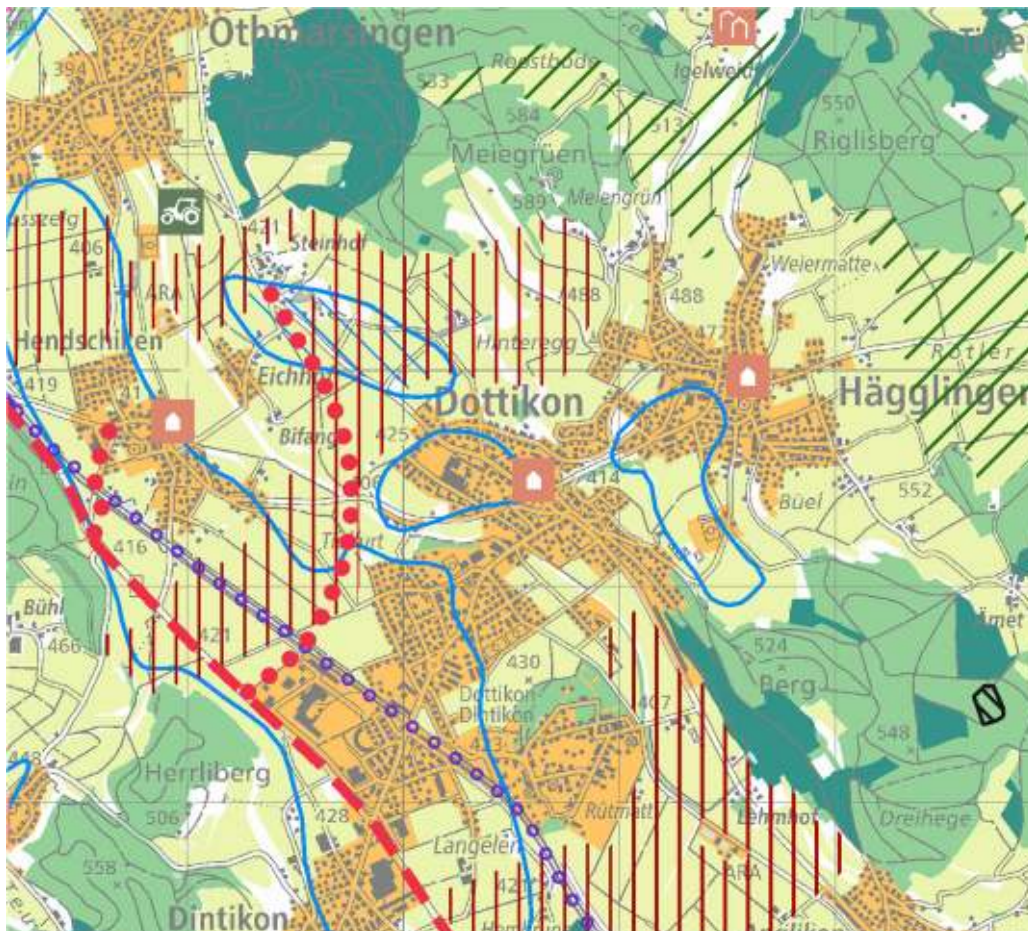


Abbildung: Ausschnitt Richtplankarte des Kantons Aargau (Quelle: AGIS, Zugriff im Juli 2019)

Aus Sicht der Gemeinde Dottikon haben die übergeordneten Massnahmen auf der Bünztalstrasse (Vierspurausbau) Priorität vor den weiteren Massnahmen im kantonalen Richtplan.

Raumkonzept Aargau 2011

Im Raumkonzept Aargau, welches Bestandteil des kantonalen Richtplanes ist, wurde Dottikon dem ländlichen Entwicklungsraum zugeordnet. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Gebiete unmittelbar entlang der Bünztalstrasse den ländlichen Entwicklungsachsen zugeteilt sind. Dottikon schliesst also direkt an diese ländliche Entwicklungsachse an.

- **Ländliche Entwicklungsräume** zeichnen sich durch eine hohe Lebensraumqualität aus. Sie dienen dem ländlichen Wohnen und Arbeiten, der Freizeit sowie der Erholung.

- **Ländliche Entwicklungsachsen** sind verkehrlich gut erschlossene Talachsen. Die bauliche Entwicklung soll sich entlang dieser Achsen konzentrieren, die bevorzugte Standorte für die industrielle und gewerbliche Entwicklung im ländlichen Raum sind.

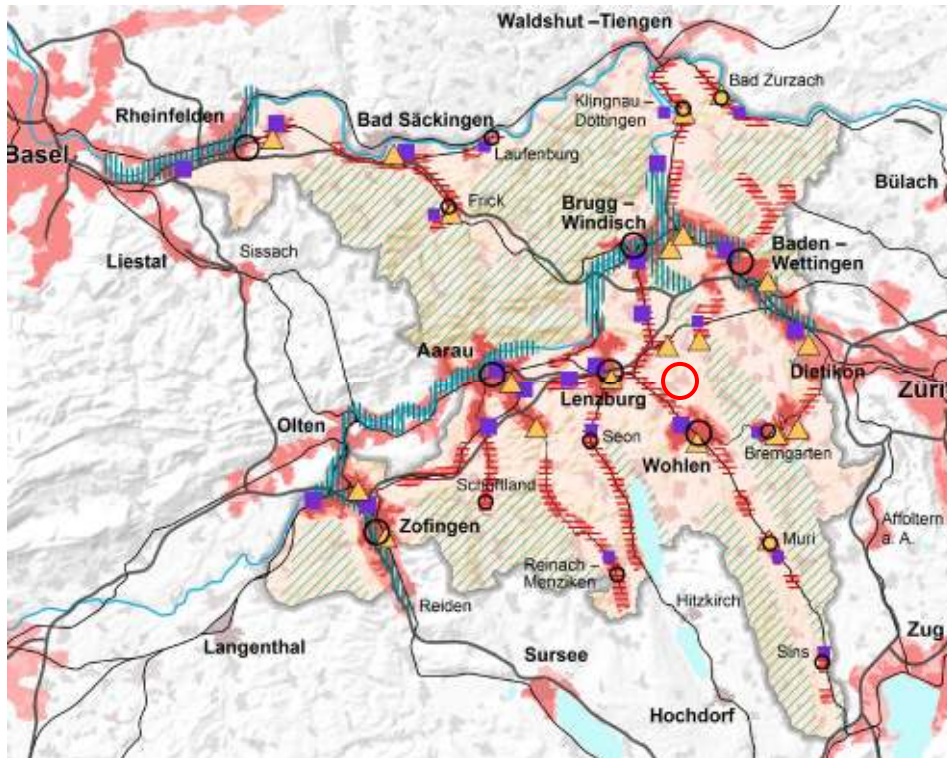


Abbildung: Ausschnitt Raumkonzept Aargau (Quelle: Richtplan Kanton Aargau)

Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

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

Es gelten die folgenden drei strategischen Stossrichtungen:

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

Kernstadt							
Urbaner Entwicklungs- / Kernraum							
Ländlicher Kernraum							
Ländliche Entwicklungs- / Talraum							
Ländlicher Entwicklungs- / Talraum							

Abbildung: Mobilitätsstrategie für die verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau (Quelle: Departement BVU)

Die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen sagen für den Kanton Aargau für die nächsten zwei Jahrzehnte ein Bevölkerungswachstum von 25% bis 2040 vorher. Dem begegnet der Kanton Aargau mit einer integralen Betrachtung des Bereichs Mobilität und differenzierten Zielen für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen.

30-Min.- Takt nach Aarau–Olten, da die S23 in Othmarsingen wendet. Eine Weiterführung der S23 nach Lenzburg ist aufgrund der Abkreuzungskonflikte mit dem dichten Zugsverkehr auf der Heitersberglinie nicht mehr möglich.

- Die Weiterentwicklung des ab 2021 bestellten Versuchsbetriebs von zusätzlichen schnellen Wochenendverbindungen im Freiamt war (noch) nicht Bestandteil des STEP 2035. Abhängig von der Entwicklung der Nachfrage auf den schnellen Verbindungen im Freiamt werden solche Ansätze auch langfristig weiterverfolgt.

Verkehrsmanagement Kanton Aargau

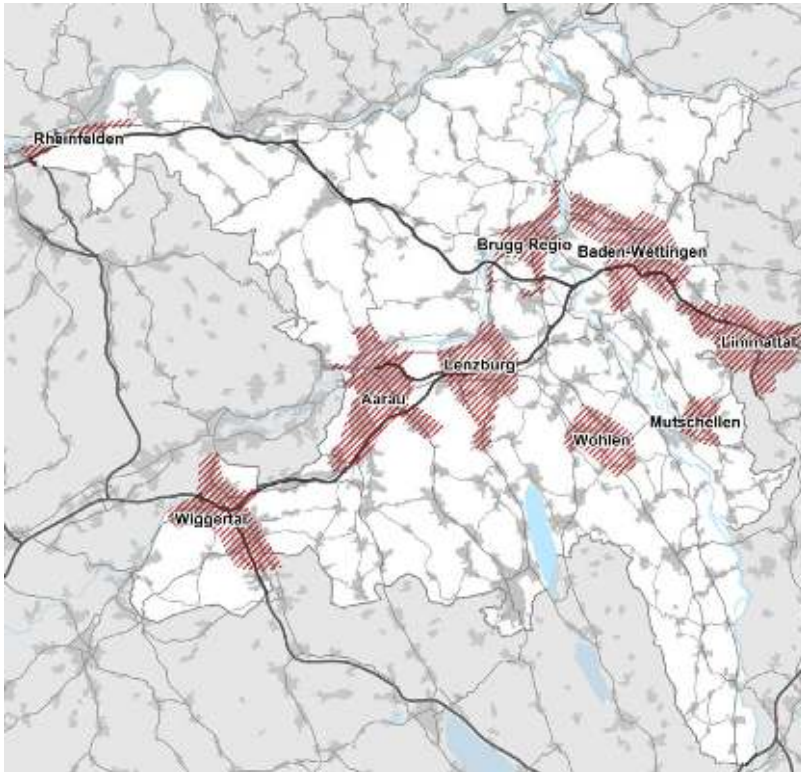


Abbildung: Gebiete für Verkehrsmanagement im Kanton Aargau (Quelle: Mehrjahresprogramm öV 2020)

Verkehrsmanagementprojekte leisten einen wichtigen Beitrag zur effizienten und nachhaltigen Nutzung des Strassennetzes. In der Region Wohlen ist mittel- bis langfristig ein Verkehrsmanagement vorgesehen. Die Gemeinde Dottikon wird, gemäss aktuellem Stand, nicht ins Verkehrsmanagement der Region Wohlen integriert. Dottikon wird wohl aber Bestandteil des Betrachtungsperimeters sein. Einzelne Massnahmen sind also auch für das Gemeindegebiet von Dottikon denkbar.

Ausbauprojekte Kantonsstrassen

Teile der Bahnhofstrasse K387 durch Dottikon wurden in den Jahren 2014/2015 saniert. Der Abschnitt zwischen dem Bünzstrasse und dem Knoten Bahnhofstrasse / Wohlerstrasse wurde noch nicht ausgeführt. Es besteht zwar ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aus dem Jahr 2009, aber noch kein konkretes Projekt.

Für die weiteren Kantonsstrassen oder Knoten von Kantonsstrassen im Gemeindegebiet von Dottikon bestehen von Seiten des Kantons keine konkreten Sanierungsprojekte. Innerhalb der nächsten 5 Jahre steht jedoch die Sanierung der Hendschikerstrasse K388 an.

Langfristig soll die Bünzstrasse als Hauptachse zwischen der Autobahn A1 und Wohlen gestärkt werden, dies auch unter der Berücksichtigung des neugestalteten A1-Zurbringers / Knoten Neuhoof in Lenzburg (geplante Fertigstellung im Dezember 2021). In diesem Zusammenhang soll die Kapazität des Knoten Langelen (Gemeindegebiet Dintikon) in Zukunft deutlich erhöht werden.

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr (Dezember 2018)

Das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr (UK FVV) des Kantons Aargau zeigt auf, wie die Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs, wie in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU als Ziel vorgegeben, gefördert werden soll. Es werden Zielbilder für die gewünschte Entwicklung im Fuss- und Veloverkehr für die fünf Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau entworfen. Anschliessend werden Massnahmen definiert, mit denen das Erreichen der gewünschten Zielbilder gefördert werden kann. Abschliessend wird der Richtplan aktualisiert und ergänzt, um die Ziele der neuen Mobilitätsstrategie in den Richtplan zu übertragen.

Zielbild für ländliche Entwicklungsachsen:

- Es bestehen gedeckte Veloabstellplätze bei Bahnhöfen und/oder bei bedeutenden Bushaltestellen
- Attraktive Velorouten führen zum nächstgelegenen Zentrum oder zur Kernstadt
- Ortsdurchfahrten sind für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet
- Publikumsintensive Einrichtungen sind direkt für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen. Die Zu- und Wegfahrwege sind ausreichend dimensioniert, um die aufkommende Fuss- und Veloverkehrsmenge durchleiten zu können

Um die Ziele für den Fuss- und Veloverkehr gemäss den Zielbildern zu fördern, sind für dieses Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr sechs Massnahmen erarbeitet worden. Im Vorfeld ist nochmals festzuhalten, dass nur ein Teil der Fuss- und Veloverkehrsförderung durch den Kanton geleistet werden kann. Insbesondere die Fussverkehrsförderung ist grösstenteils eine kommunale Aufgabe.

Folgende Massnahmen sind vorgesehen:

Fuss- und Veloverkehr (FVV) – Massnahmen

- FVV1 Richtplananpassungen von Kapitel M
- FVV2 Zählraten zum Fuss- und Veloverkehr

Veloverkehr (VV) – Massnahmen

- VV1 Weiterentwicklung des kantonalen Veloroutennetzes
- VV3 Trennwirkung von Nationalstrassen, Bahntrassees oder Flüssen reduzieren

Fussverkehr (FV) – Massnahmen

- FV1 Beiträge an Fussverkehrsnetzplanung auf kommunaler Ebene

4 REGIONALE PLANUNGEN

Agglomerationsprogramm Aargau Ost

Im aktuellen Agglomerationsprogramm Aargau Ost (4. Generation) sind im Gemeindegebiet von Dottikon keine Massnahmen festgelegt.

Regionales Entwicklungskonzept (REK) Unteres Bünztal

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.

Zum Thema Mobilität und Verkehr wurden im REK folgende Ziele festgelegt:

- *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.*

Für den KGV Dottikon sind folgende Strategien aus dem REK relevant:

- *Die Ortsdurchfahrten werden zu integrierten und siedlungsverträglich gestalteten Strassen aufgewertet*
- *Das S-Bahn Angebot nach Zürich, Aarau-Olten, Baden-Brugg, Zug und Luzern wird ausgebaut.*
- *Der Regionalbus als Erschliessungsträger der Gemeinden und Zubringer zur Bahn wird gezielt ausgebaut.*
- *Zwischen den Gemeinden, zu den Bahnhöfen und im Umkreis der Schulen wird ein dichtes Hauptnetz aus direkten Fuss- und Velowegen etabliert.*
- *Die umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) werden gefördert.*
- *Die Angebote der kombinierten Mobilität werden ausgebaut.*

Verkehrsplanungen der Nachbargemeinden

Die Gemeinde Dintikon hat bei der Revision der Nutzungsplanung (abschliessender Vorprüfungsbericht vom 26. April 2019) auf die Erarbeitung eines KGV verzichtet. Im Planungsbericht zur Revision der Nutzungsplanung wurden keine für Dottikon relevanten Aussagen zum Thema Verkehr gemacht.

Auch die Gemeinde Hägglingen verfügt aktuell über keinen kommunalen Gesamtplan Verkehr.

Der KGV Villmergen wurde am 12. März 2018 vom Gemeinderat beschlossen. Es werden keine für Dottikon relevanten Massnahmen definiert.

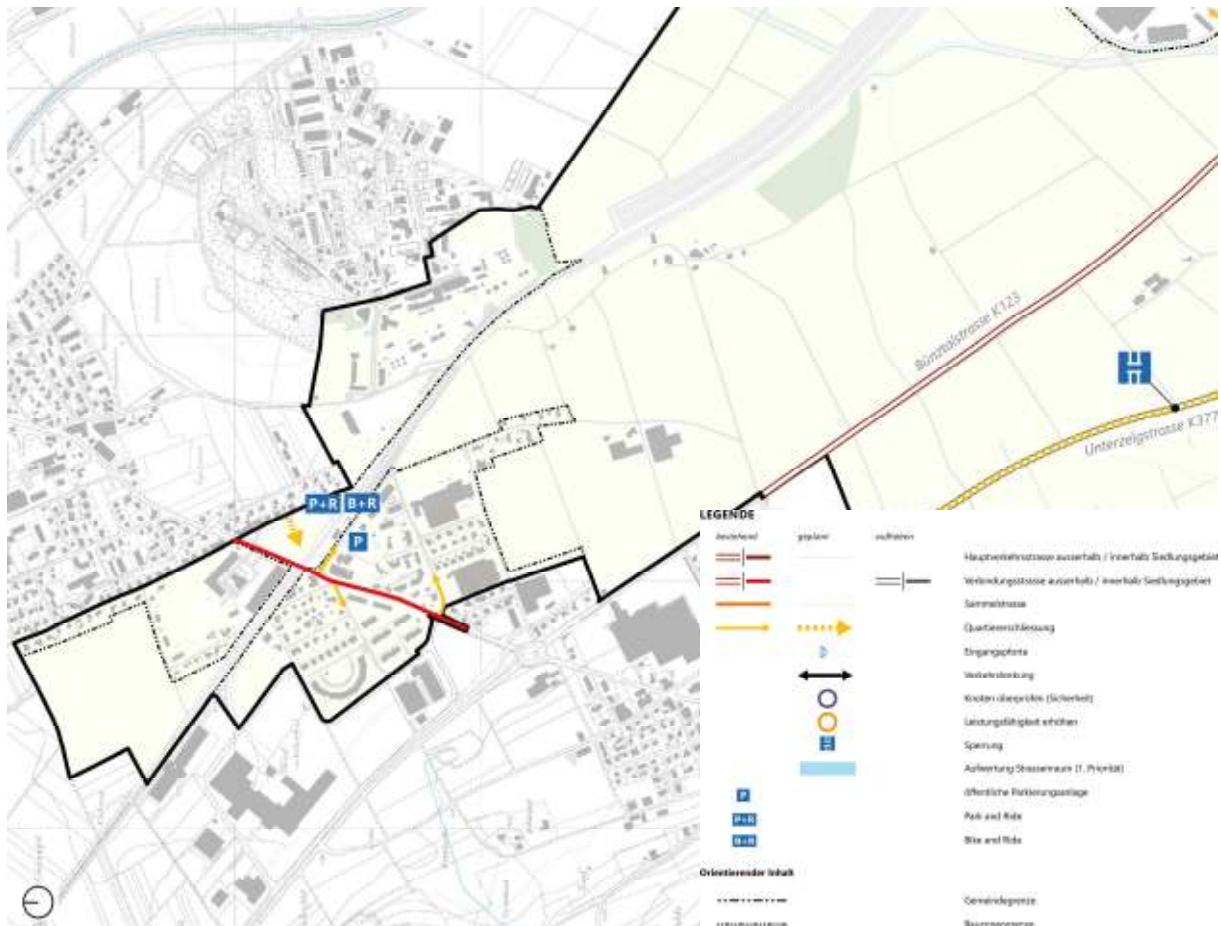


Abbildung: Ausschnitt KGV Villmergen, Teilplan motorisierter Individualverkehr (Quelle: Gemeinde Villmergen)

5 KOMMUNALE PLANUNGEN

Verkehrsrichtplan 1998

Die Gemeinde Dottikon verfügt über einen bestehenden Verkehrsrichtplan. Der Bericht mit den dazugehörigen Plänen zum Strassennetz sowie zum Langsamverkehrs- und ÖV-Netz wurde am 23. November 1998 vom Gemeinderat genehmigt.

Im Verkehrsrichtplan wurden folgende drei Ziele festgelegt, welche heute noch als gültig betrachtet werden können:

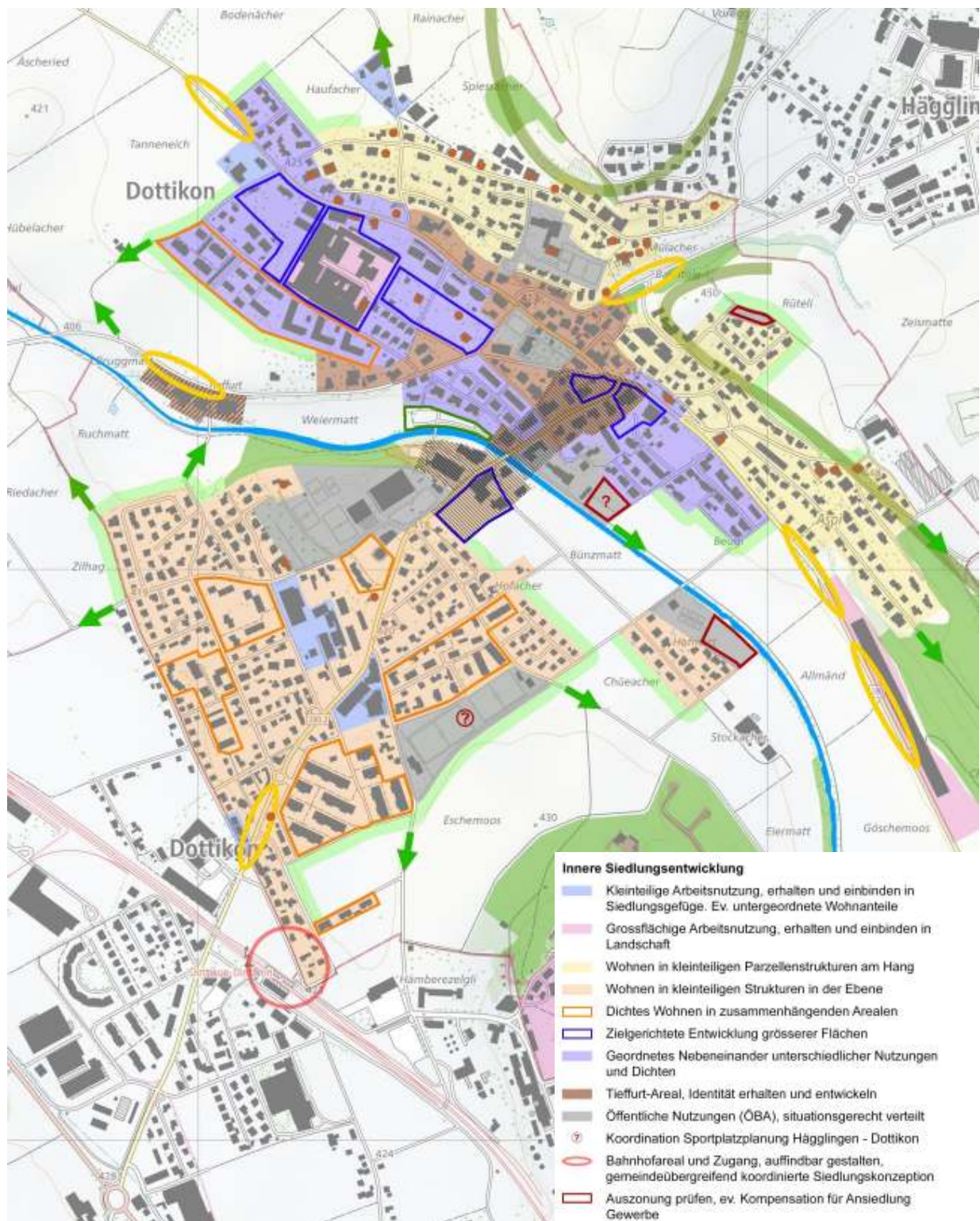
- Die Wohnqualität muss gefördert werden. Arbeit und Einkauf, aber auch Ausbildung und Freizeitgestaltung sollen im Dorf möglich sein. Die Verkehrsplanung muss mithelfen, gute Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze, aber auch für Wohnbauten zu schaffen.
- Mobilität ist ein soziales Bedürfnis. Vernünftige Mobilität wird für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet, unnötige reduziert. Es müssen sinnvolle Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu Fuss, mit dem Velo und mit dem öffentlichen Verkehr angeboten werden. Kindern, Behinderten und älteren Personen ist bei der Verkehrsplanung besondere Beachtung zu schenken.
- Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Massnahmen sollen Missstände im Verkehrsnetz beseitigen und die Sicherheit speziell für schwächere Verkehrsteilnehmer erhöhen. Unfälle und Gefährdungen sind zu reduzieren.

Räumliches Entwicklungskonzept (REK) 2020

Im Rahmen der laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung wurden die aktuellen Ziele und Bedürfnisse der Gemeinde Dottikon erarbeitet, diese werden soweit möglich in die neuen Planungsinstrumente integriert. Gleichzeitig sind die erheblich veränderten übergeordneten bau- und planungsrechtlichen Grundlagen zu berücksichtigen. Die Ziele für den Verkehr wurden im REK folgendermassen definiert:

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden aufeinander abgestimmt, indem

- *die Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen vermehrt durch eine gestalterische Einbindung in die Siedlung „aufgeweicht“ wird (in der Strassenraumgestaltung, bei der Überbauung in der ersten Bautiefe).*
- *der Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen zu konzentrieren ist, um eine grösstmögliche Fläche im Siedlungsgebiet vor Lärmimmissionen zu schützen.*
- *durch ein dichtes, attraktives, sicheres und durchgehendes Netz an Fuss- und Velowegen die Verbindungen innerhalb und unter den Ortsteilen sowie zu den Naherholungsräumen gewährleisten.*
- *in allen Wohn- und Mischzonen sollen die Voraussetzungen bestehen, um am gleichen Ort Wohnen und Arbeiten zu können.*



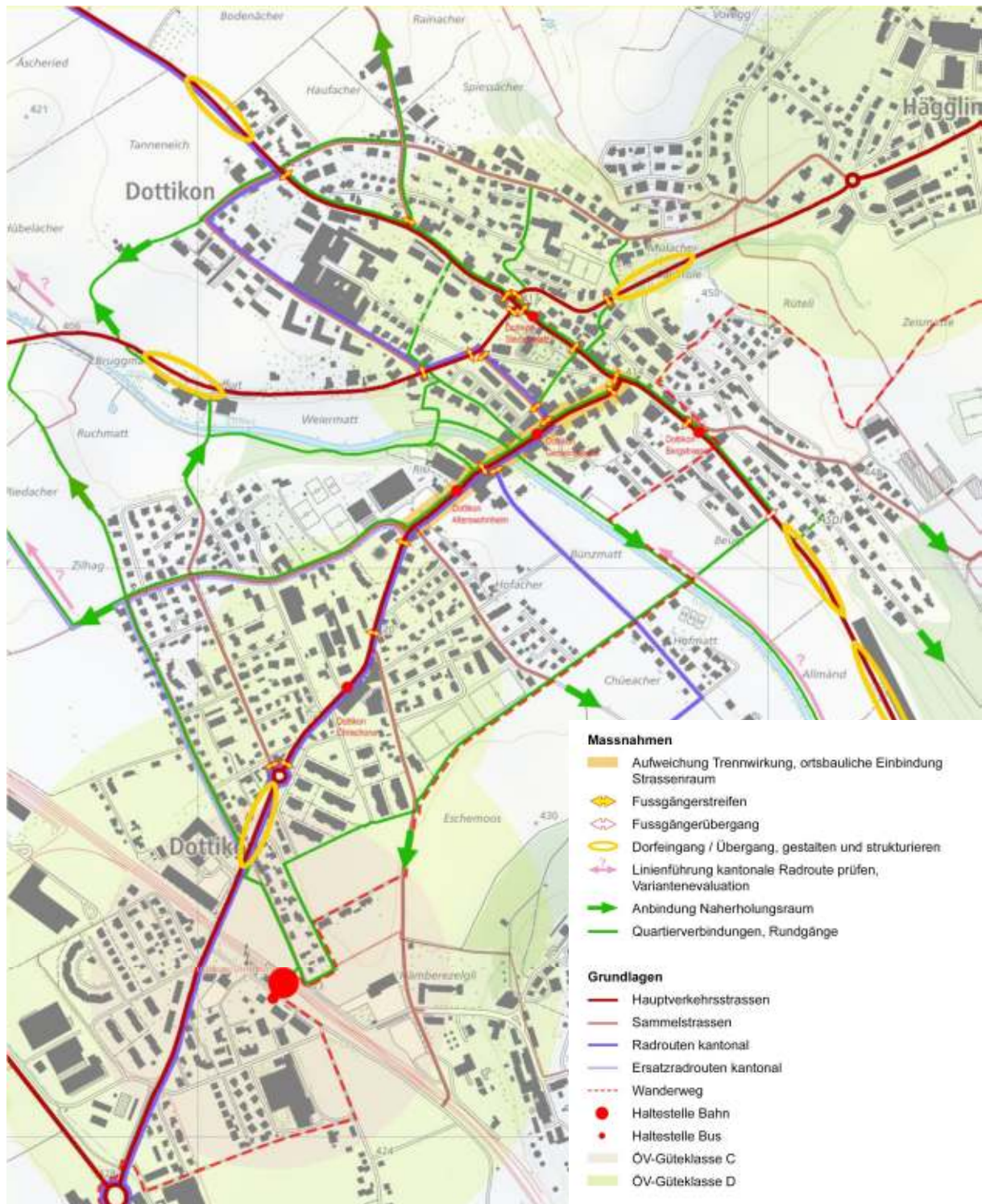


Abbildung: Teilplan Verkehr aus dem REK Dottikon (Quelle: arcoplan klg, 14. Oktober 2019)

6 ANALYSE

Die Analyse gibt einen Überblick über das vorhandene Angebot, das heutige Mobilitätsverhalten und den bestehenden Gestaltungscharakter. Ergänzend zu diesem Kapitel befinden sich viele Informationen in den vier Teilplänen. Die Analyse wird in einem Fazit (Defizite und Stärken) zusammengefasst.

6.1 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

Mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfolgt die Erarbeitung der Revision Nutzungsplanung und der kommunalen Verkehrsplanung koordiniert und parallel. In einer ersten Phase werden KGV und räumliches Entwicklungskonzept (REK) erarbeitet. Der Abschluss des Planungsprozesses dieser beiden Instrumente fällt mit dem Start und den Entwürfen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung zusammen.

Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Dottikon rechnet mit max. rund 4'400 Einwohnern bis im Jahr 2035 (kein Ziel-, sondern ein Prognosewert). Mit aktuell rund 4.29 ha sind nicht mehr allzu grosse unüberbaute Bauzonenreserven vorhanden. Diverse baureife Parzellen sind derzeit nicht verfügbar bzw. werden für den Eigenbedarf behalten. Infolge der schwindenden Bauzonenreserven und der geringen Verfügbarkeit muss der Fokus in Zukunft vermehrt auf die innere Siedlungsentwicklung gelegt werden.

Ausgehend von aktuell 3'880 Einwohnern per Ende 2018 ergibt sich - generell betrachtet - folgendes Potenzial (gemäss REK Dottikon):

- 4.2 ha Wohn- und Mischzonenreserven ergeben „theoretisch“ zusätzliche 294 Einwohner (mit 70 E/ha), realistisch realisierbar erscheinen in diesen Gebieten zusätzliche 200 Einwohner
- Erhöhung Einwohnerdichte in überbauten Gebieten von aktuell rund 51 E/ha um weitere 150 bis 200 Einwohner auf ca. 53 E/ha (generelle Einschätzung; z.B. durch Nutzung bestehender Volumen, Innenverdichtung).

Die aktuelle intensive Bautätigkeit (rund 70 Wohnungen im Bau) lässt erwarten, dass der prognostizierte Werte von 4'400 Einwohnern im Jahr 2035 realistisch erreichbar ist.

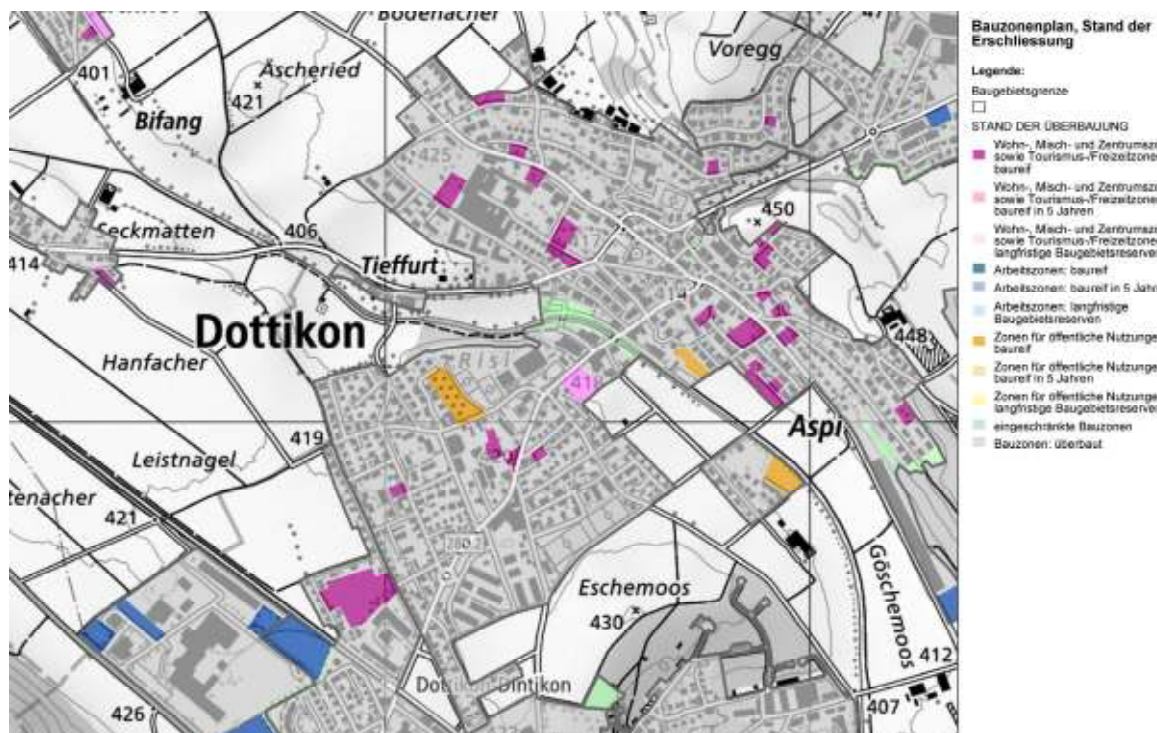


Abbildung: Stand der Erschliessung, Zugriff am 25.05.2020 (Quelle: AGIS)

Bei der Fahrbeziehung von Othmarsingen nach Hägglingen bilden die Rosen-Huber-Strasse / Rotenbühlstrasse sowie die alte Hägglingerstrasse attraktive Ausweichrouten, um die Lichtsignalanlage beim Sternenplatz zu umfahren. Dasselbe gilt für die Fildistrasse in Richtung Hendschiken. Die Fildistrasse und die alte Hägglingerstrasse (ab der Verzweigung Rothenbühlstrasse) sind bereits heute mit Fahrverboten belegt, welche gemäss der Gemeinde aber nicht immer befolgt werden. Auch die Tieffurtstrasse und die Plattenstrasse können als lokale Ausweichrouten benutzt werden (Fahrbeziehung Hendschiken – Dottikon).

Der Verkehr auf den Hauptachsen wird in absehbarer Zukunft nicht massiv abnehmen. Es gilt daher, ihn verträglich zu gestalten und den Raum an die verschiedenen Nutzer und deren Bedürfnisse anzupassen. Vor allem im Zentrum ist eine siedlungsverträgliche Verkehrsentwicklung anzutreiben.

Verkehrsbelastungen

Für die Kantonsstrassen liegen keine aktuelleren Verkehrszahlen als diejenigen aus dem Jahre 2015 vor. Am stärksten belastet ist erwartungsgemäss die Othmarsingerstrasse K266 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von knapp 13'000 Fahrzeugen im Jahr 2015. Die Verkehrsmenge auf der K266 nimmt ab Dottikon nach Wohlen leicht ab. Die Bahnhofstrasse K387 weist als wichtige Verbindungsspanne zwischen der Othmarsinger- und der Bünztalstrasse eine Verkehrsbelastung von 8'500 Fahrzeugen auf (2015). Die beiden untergeordneten Verbindungsstrassen nach Hendschiken und Hägglingen weisen deutlich geringere Verkehrsmengen auf.

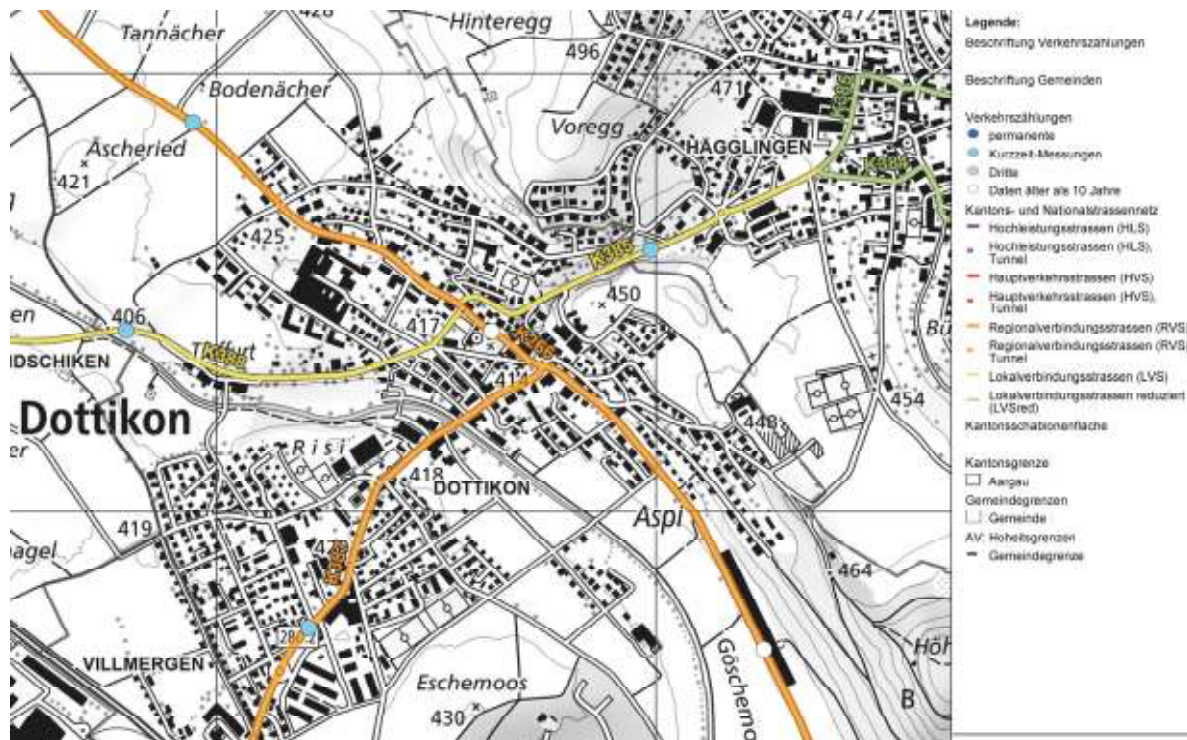


Abbildung: Kantonsstrassennetz in und um Dottikon (Quelle: AGIS)

Für Gemeindestrassen liegen aktuell keine systematischen Erhebungen von Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten vor. Wichtige Gemeindestrassen haben (subjektiv beurteilt) deutlich geringere Belastungen vorzuweisen, was in der Netzstruktur plausibel scheint.

Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Personenwagen pro 1000 Einwohner/-innen) liegt in Dottikon bei 613 und damit leicht über dem Durchschnitt des Kantons Aargau (588.5).

Strassenlärm

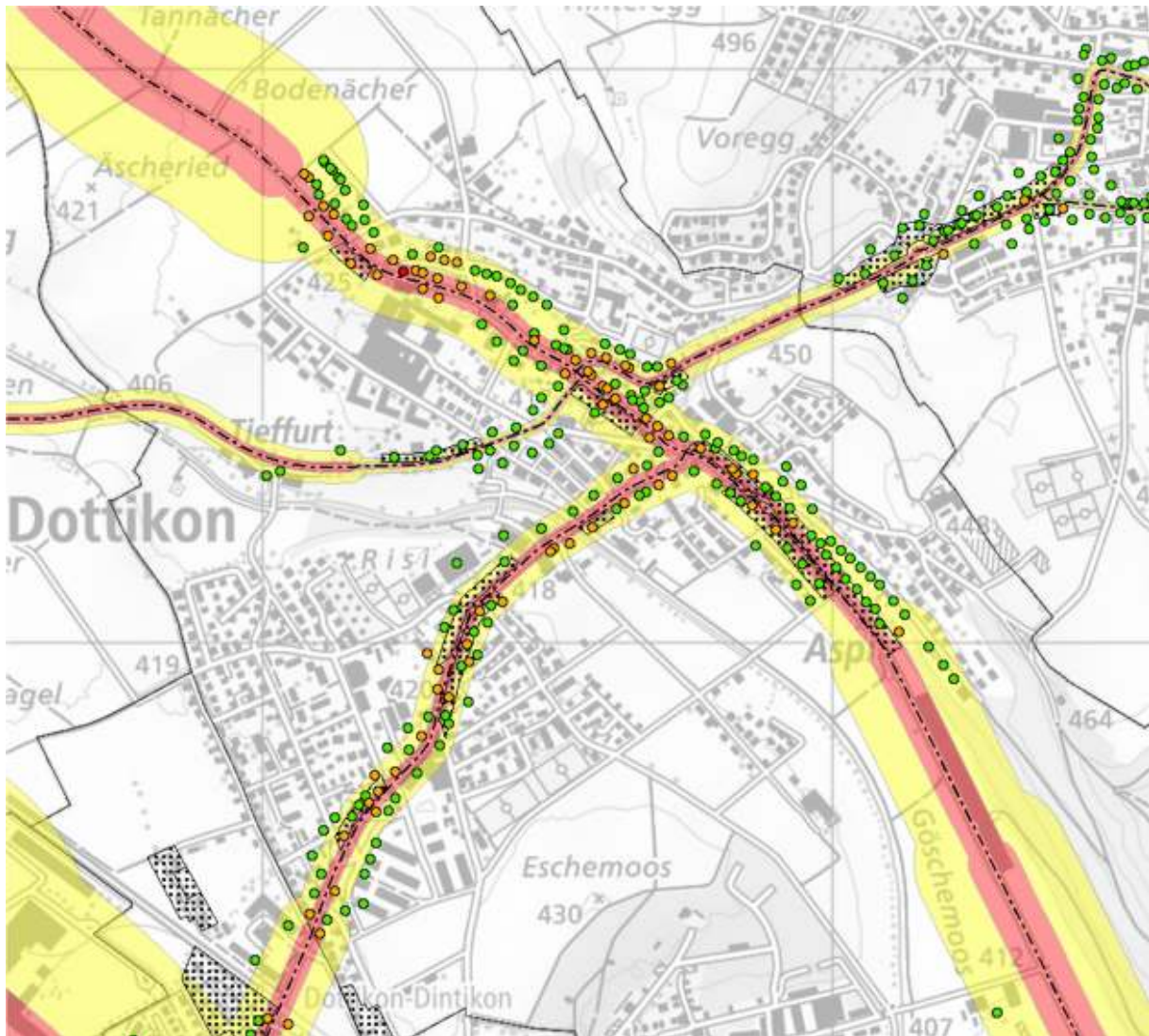


Abbildung: Strassenlärmbelastungen entlang von Kantonsstrassen (Quelle: AGIS)

Die kantonale Karte über den Strassenlärm zeigt, dass bei diversen Gebäuden entlang der Othmarsinger- / Wohl-erstrasse wie auch entlang der Bahnhofstrasse die Immissionsgrenzwerte (orange Punkte) und in einem Fall sogar die Alarmwerte (roter Punkt) überschritten werden. Die Gebäude befinden sich entweder in Wohnzonen (Empfindlichkeitsstufe II) oder in Wohn- und Gewerbebezonen sowie Zentrumszonen (Empfindlichkeitsstufe III).

Der Kanton Aargau ist als Besitzer und Betreiber der Kantonsstrassen verpflichtet, die lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Dies wurde umgesetzt und für die Gemeinde Dottikon gilt die Strassenlärmsanierung als abgeschlossen.

Verkehrsberuhigung

In Dottikon sind in weiten Teilen des Siedlungsgebietes verkehrsberuhigte Tempo-30-Zonen signalisiert. Ausgenommen davon sind folgende Strassenzüge / Quartiere:

- Quartier ab der Ziegel mattstrasse inkl. Moränenweg und Sonnenmatt
- Quartier Hausmatten inkl. Bünzweg, Querstrasse, Beugstrasse und Kornweg

Um in der gesamten Gemeinde ein einheitliches Geschwindigkeitsregime zu erreichen, ist die Einführung von Tempo-30 in den vorgängig aufgeführten Quartieren in den Massnahmen des kommunalen Gesamtplan Verkehr zu prüfen.

Schwerverkehr / Güterverkehr

Schwerverkehr wird vor allem durch die Betriebe in den gewerblich genutzten Zonen generiert. Speziell zu erwähnen ist dabei das grossflächige Industrieareal «Ballygebiet» nördlich der Bahnlinie (welches sich jedoch auf dem Gemeindegebiet von Villmergen befindet), der Gewerbebau an der Wohlerstrasse sowie der Chemiebetrieb der «Dottikon ES». Die Hauptzufahrt zum westlichen Eingang der Dottikon ES erfolgt ab der Bahnhofstrasse über die Hembrunnstrasse. Weitere, teilweise gewerblich genutzte Areale finden sich entlang der Bahnhofstrasse und an der Fildistrasse / Bleicheweg.

Die Othmarsinger- und die Wohlerstrasse sind als Versorgungsrouten vom Typ I klassiert, es gelten die entsprechenden Vorgaben.

Ruhender Verkehr

Die Parkierungsanlagen sind bezüglich maximaler Benutzungsdauer und Gebühren sehr unterschiedlich geregelt. Die Gemeinde verfügt über öffentliche und öffentlich zugängliche Parkfelder im Zentrum:

Schulanlage Risi	90 Parkfelder	max. 6 Stunden pro Tag	keine Gebühr
Sternenplatz	26 Parkfelder	max. 2 Stunden (Mo-Fr 08.00 bis 19.00)	mit Parkscheibe
Apotheke	11 Parkfelder	max. 2 Stunden (Mo-Fr 08.00 bis 19.00)	mit Parkscheibe
Alterswohnheim	23 Parkfelder	max. 3 Stunden	mit Parkscheibe
Coop	11 Parkfelder	max. 2 Stunden (Mo-Fr 08.00 bis 19.00)	mit Parkscheibe
Husmatt	40 Parkfelder	max. 6 Stunden pro Tag	keine Gebühr

Weitere Parkfelder bei öffentlichen Bauten und Anlagen finden sich an folgenden Standorten:

Fussballplatz	ca. 10 Parkfelder	Täglich max. 6 Stunden	mit Parkscheibe
Kindergarten	ca. 10 Parkfelder	Täglich max. 6 Stunden	mit Parkscheibe

Auf der Plattenstrasse (2 PF), im Erlenweg (2 PF), auf der Ammerswilerstrasse (9 PF), auf dem Heuerweg (4 PF) und auf der Fildistrasse (7 PF) sind Parkfelder für den Allgemeingebrauch im öffentlichen Strassenraum vorhanden.

Für die Regelung der privaten Parkierung gibt es in der rechtsgültigen BNO keine Bestimmung. Auch besteht zurzeit kein separates Parkierungsreglement, welches die Parkierung im Strassenraum regeln würde. Es existieren zahlreiche privat und gewerblich genutzte Parkierungsanlagen. Alle gewerblich genutzten Parkanlagen sind für Kunden zurzeit kostenlos nutzbar.

In der Gemeinde Dottikon werden heute nur wenige öffentliche Parkfelder zeitlich bewirtschaftet. Vereinzelt Parkierungsprobleme sind in der Gemeinde vorhanden, beispielsweise als störend empfundene langfristig abgestellte Fahrzeuge im Strassenraum und auf öffentlichen Parkplätzen.

Kombinierte Mobilität / Carsharing

Am Bahnhof Dottikon-Dintikon (Gemeindegebiet Villmergen) sind Parkplätze vorhanden, welche zum Umstieg vom Auto auf die Bahn verwendet werden können (P+R). Die P+R-Anlage umfasst insgesamt 43 Parkplätze. Fahrzeuge, welche auf diese Parkings zufahren, belasten das umliegende Strassennetz. Wie viele Personen aus Dottikon dieses Angebot nutzen, ist nicht bekannt. Für den Umstieg vom Velo auf die Bahn sind ebenfalls Parkierungsmöglichkeiten vorhanden.

Beim öffentlichen Parkplatz Sternenplatz bestehen zwei E-Carsharing-Parkplätze der AEW Energie AG. Auf einem Parkplatz kann ein Fahrzeug gemietet werden, auf dem anderen können Fahrzeuge aufgeladen werden.

6.3 FUSSVERKEHR

Kantonale Wanderwege

Ein kantonaler Wanderweg durchquert das Gemeinde- resp. das Siedlungsgebiet von Dottikon von Südwesten nach Nordosten. Er verläuft von Dintikon nach Hägglingen und führt am Bahnhof Dottikon-Dintikon vorbei. Die Querung über die Wohlerstrasse K266 erfolgt beim Fussgängerstreifen bei der Einmündung der Bergstrasse in die Kantonsstrasse.

Alltagsverkehr

Dottikon weist ein dichtes Fusswegnetz auf, welches hauptsächlich im Mischverkehr über Erschliessungsstrassen geführt wird. Bei Sammelstrassen und Hauptverkehrsstrassen bestehen Gehwege. Noch nicht alle Querungsstellen über die Hauptachsen weisen Fussgängerschutzinseln auf.

Freiämterweg

Der Freiämterweg ist ein regionaler Natur- und Kulturwanderweg, der im Jahr 2004 als Rundwanderweg angelegt wurde. Er bildet ein in sich geschlossenes Wegnetz und führt auf über 180 Kilometern durch die Naturlandschaften des Freiamts und zu eindrucklichen Zeugen der kulturellen Vielfalt der Region.

Der Freiämterweg quert das Siedlungsgebiet von Dottikon in Ost-West-Richtung und verläuft hauptsächlich entlang der Bünz. Im Quartier Hoffmatt biegt er in Richtung Süden ab und verläuft entlang des Waldstückes in Richtung Dintikon.

6.4 VELOVERKEHR

Ausgehend vom Zentrumsbereich (Bushaltestelle Alterswohnheim) führen kantonale Velorouten in drei Himmelsrichtungen. Nach Nordwesten (Othmarsingen) wird die Veloroute über die Mitteldorf- sowie die Fildistrasse geführt. Ab dem Ortsausgang von Dottikon besteht auf dieser Route jedoch eine Netzlücke, der Radweg nach Othmarsingen ist nicht ausgebaut. Die Veloroute nach Südosten (Wohlen) wird auf der Hofmattstrasse geführt und verläuft dann auf dem parallel zur Kantonsstrasse verlaufenden Radweg entlang der Bünz. Nach Süden (Dintikon) verläuft die kantonale Veloroute auf der Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse K387. Für den kurzen Anstieg zwischen der Brücke über die Bünz und der Einmündung in die Ammerswilerstrasse dürfen die Velofahrenden auf dem überbreiten Gehweg fahren. Die fehlende Veloverkehrsinfrastruktur auf den Hauptachsen innerorts (z.B. Bahnhofstrasse) wird nicht als Netzlücke bezeichnet. Dort ist Velo fahren im Mischverkehr zwar möglich, wenn auch nicht mit einem besonders hohen Sicherheitsgefühl.

Neben diesen drei Hauptrouten wird auf der Ammerswilerstrasse in Richtung Hendschiken eine Ersatzroute geführt. Zusammen mit der Ersatzroute auf der alten Bruggerstrasse (Gemeindegebiet Villmergen) bildet diese kantonale Veloroute den Ersatz für die Netzlücke auf der Bünztalstrasse.

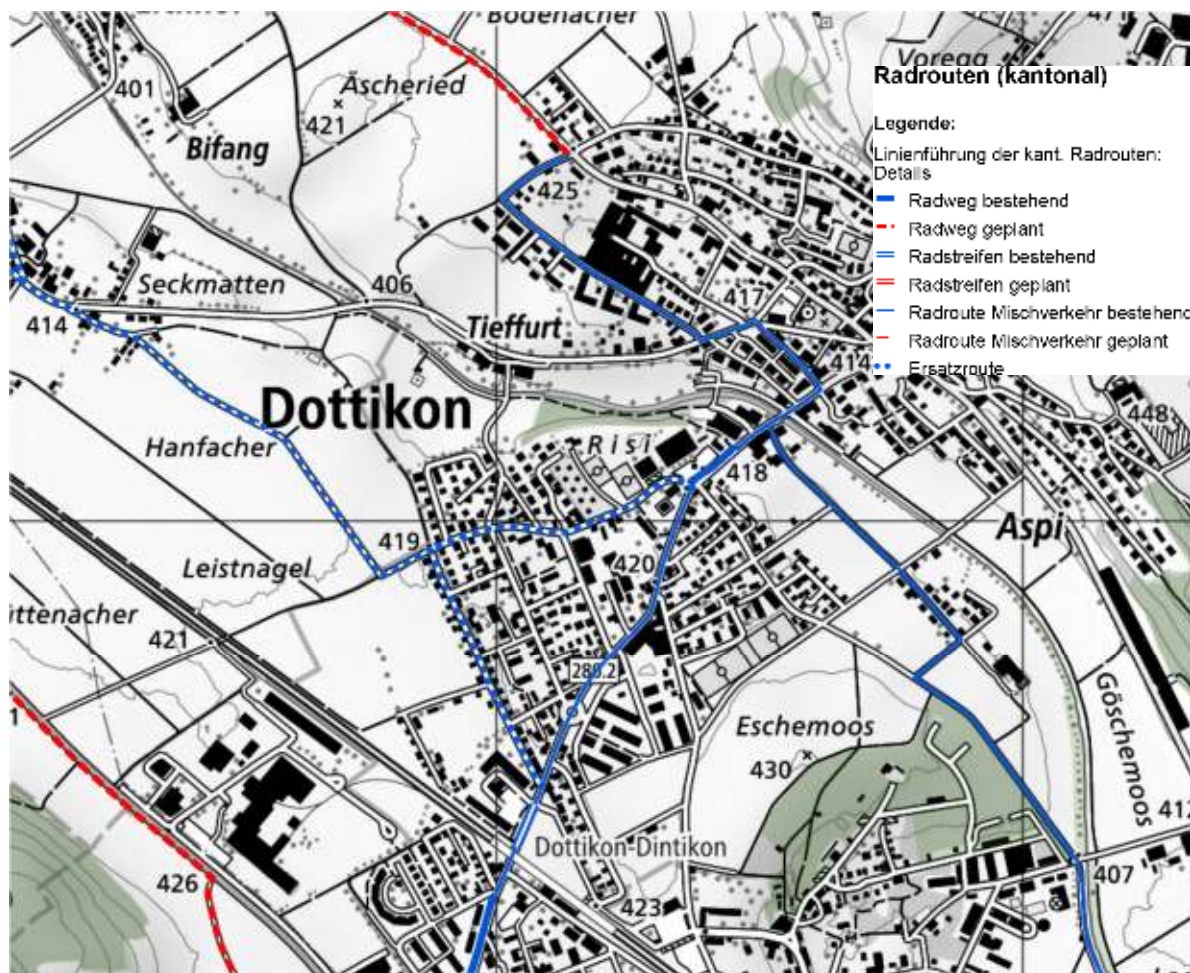


Abbildung: Übersichtplan der kantonalen Velorouten (Quelle: AGIS)

Nach Hägglingen besteht keine kantonale Veloroute. Ab dem Einlenker in die Zieglmattstrasse können Velofahrende bergwärts auf dem kombinierten Gehweg für Fuss- und Velofahrer fahren. Für den Veloverkehr bestehen ansonsten gute und weitgehend ungestörte Verbindungen abseits der Hauptachsen. Eine Netzlücke im übergeordneten Velonetz besteht zwischen Dottikon und Othmarsingen. Im KGV sind Untersuchungen zur Linienführung (z.B. entlang der Kantonsstrasse oder der Bünz) anzustellen.

Der Bedarf von Veloabstellplätzen bei Bushaltestellen wird in Dottikon als nicht gross eingeschätzt. Die ÖV-Benutzerinnen und ÖV-Benutzer gehen entweder zu Fuss zu den Bushaltestellen oder sie fahren mit dem Velo direkt an den naheliegenden Bahnhof Dottikon-Dintikon.

6.5 ÖFFENTLICHER VERKEHR

Busverkehr

Der direkte Anschluss des Siedlungsgebietes an den öffentlichen Verkehr wird mittels zweier Postautolinien sichergestellt. Die Postautolinie 345 verkehrt grundsätzlich im Halbstundentakt direkt zwischen Wohlen und Hägglingen. Die Postautolinie 346 verkehrt ebenfalls im Halbstundentakt zwischen Wohlen und Hägglingen. Diese Linie fährt aber via Villmergen und bedient daher auch den Bahnhof Dottikon-Dintikon.

Grosse Teile des Siedlungsgebietes von Dottikon liegen ausserhalb des 300m-Radiuses der Bushaltstellen. Dafür ist der Bahnhof Dottikon-Dintikon bequem für die Quartiere südlich der Bünz bequem zu Fuss oder für alle Quartiere gut mit dem Velo erreichbar.

Bahnverkehr

Am Bahnhof Dottikon-Dintikon kann auf verschiedene S-Bahnverbindungen in Richtung Lenzburg, Brugg, Muri, Olten, Rotkreuz und Zürich HB umgestiegen werden. Eine Taktverdichtung der verschiedenen Linien ist erst nach dem Bau eines dritten Gleises möglich.

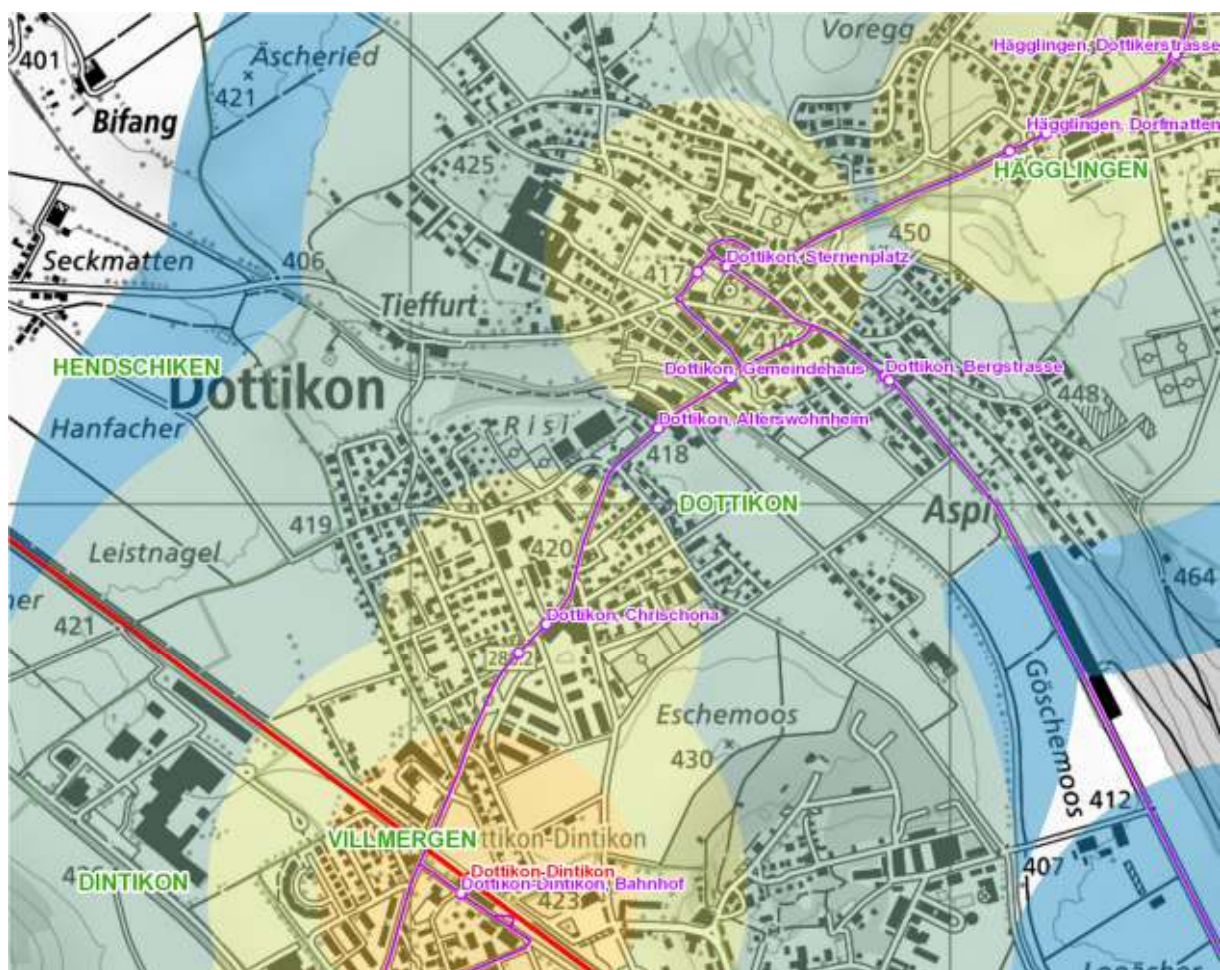


Abbildung: Übersichtsplan ÖV-Güteklassen und ÖV-Verbindungen in Dottikon (Quelle: AGIS)

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

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

Pendlerstatistik

Für die Pendlerstatistik wurden die Zahlen des Bundesamtes für Statistik aus dem Jahre 2014 verwendet (aktuellere Daten sind nicht vorhanden). Die Pendlerstatistik wurde aufgrund von Daten aus der Statistik der Bevölkerung, dem AHV-Register und der Unternehmensstatistik erstellt. Es werden also zum Beispiel keine Grenzgänger abgebildet, welche aufgrund der Dottikon ES gut vertreten wären.

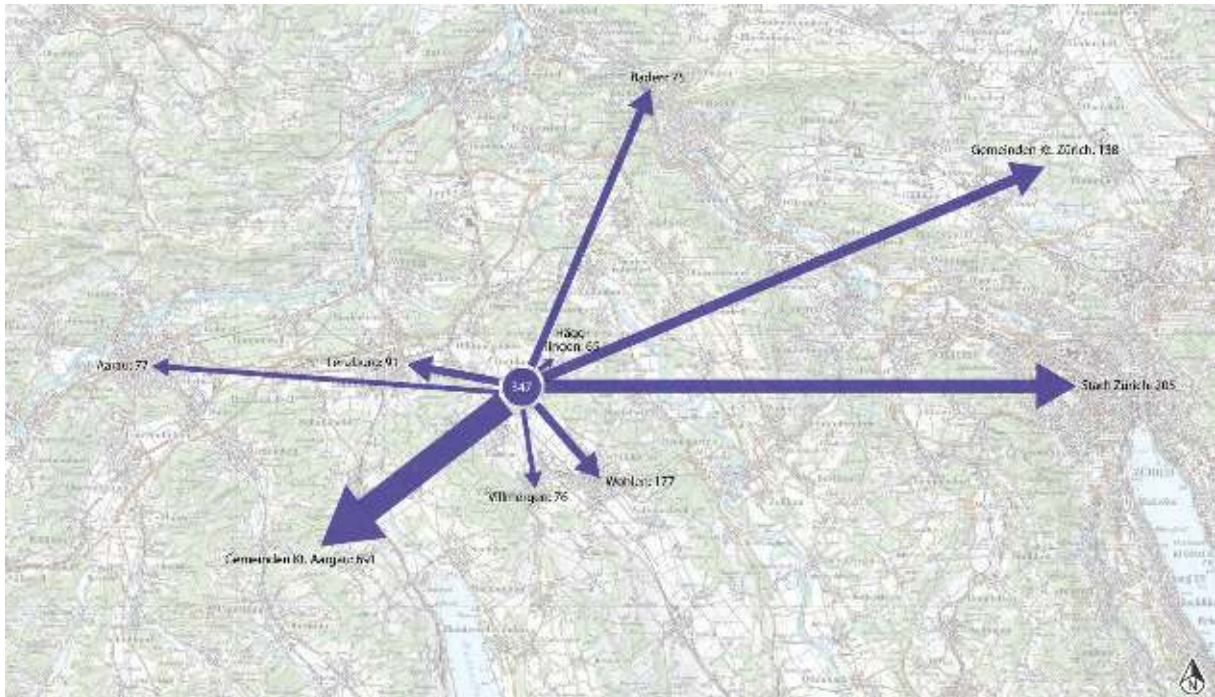


Abbildung: Örtliche Verteilung der Wegpendler von Dottikon

Von insgesamt 2'111 Erwerbstätigen bleiben 347 in Dottikon (16.4%). Ca. ein Drittel der Wegpendler verteilt sich auf die verschiedenen Gemeinden des Kantons Aargau (691 Wegpendler, 32.7%). Die Stadt Zürich ist mit 205 Wegpendler das wichtigste Ziel der Erwerbstätigen. Häufige Arbeitsorte sind auch die umliegenden Zentrumsstädte Baden, Aarau, Lenzburg und Wohlen.

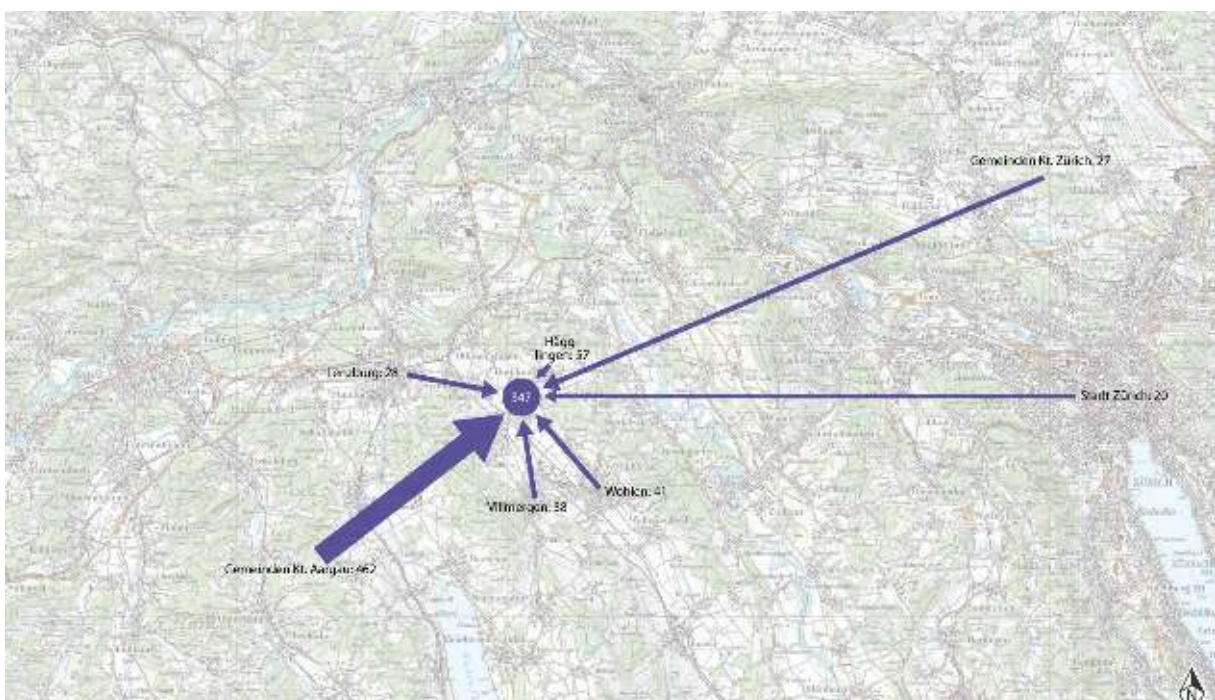
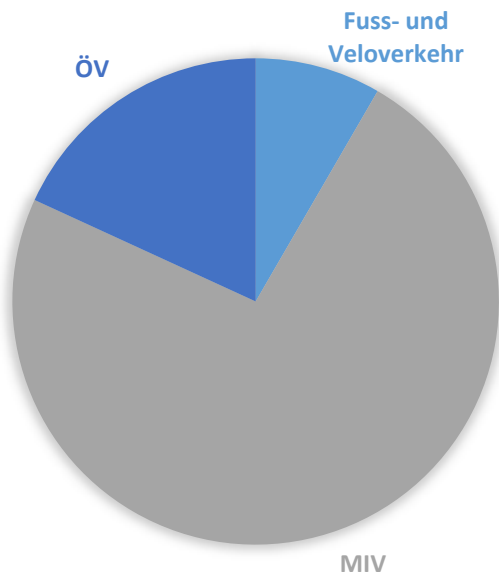


Abbildung: Örtliche Verteilung der Zupendler nach Dottikon

Auch bei den Zupendlern nach Dottikon kommt der Grossteil aus den umliegenden Gemeinden des Kantons Aargau (462, 44.1%) oder aus Dottikon selbst (347, 33.1%).



Der **Modal-Split** der Pendler der Gemeinde Dottikon gibt einen groben Anhaltspunkt über das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde. Zu beachten gilt jedoch, dass die Daten aus den Strukturerhebungen des Bundes über drei Jahre gesammelt und dann hochgerechnet wurden.

Die Daten sind also mit Vorsicht zu geniessen. Trotzdem zeigt sich das typische Bild einer ländlichen Gemeinde mit dominierendem motorisiertem Individualverkehr und untergeordnetem Fuss- und Veloverkehr.

Abbildung: Modal-Split der Pendler in Dottikon
(Daten: BFS, Strukturerhebung 2015-2017)

6.6 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Gemeinde Dottikon verfolgt beim Mobilitätsmanagement einen Ansatz ohne Repressionen. Über die verschiedenen Planungsinstrumente achtet sie auf eine gute Kombination der Nutzungen Arbeiten und Wohnen. Sie achtet zudem bei all ihren Tätigkeiten auf ein gutes Angebot und eine sichere Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.

7 HANDLUNGSBEDARF

Ausgehend von den Grundlagen und der Analyse wird der Handlungsbedarf evaluiert. Der Handlungsbedarf wurde in verschiedene Themenbereiche eingeteilt:

Motorisierter Verkehr

- Das hohe Verkehrsaufkommen im Zentrum verringert die Aufenthaltsqualität und verstärkt die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs. Die Strassenräume im Allgemeinen, insbesondere im Zentrum, sollen aufgewertet werden.
- Speziell der Verkehr auf der Othmarsinger- / Wohlerstrasse wird als dominant wahrgenommen. Die Stausituationen in Spitzenzeiten verstärken die Trennwirkung. Die Bebauung entlang der Hauptachse soll in die Strassenraumgestaltung integriert werden. Zentral ist auch der Umgang mit dem Ortsbild resp. den Volumenschutzobjekten im Zusammenhang mit dem Strassenraum.
- Die Knoten sind teils überlastet (Knoten Bahnhofstrasse / Wohlerstrasse), teils konfliktreich (Sternenkreuzung).
- Die Tempo-30-Zonen sind noch nicht flächendeckend realisiert.
- Es gibt noch unerwünschten Schleichverkehr auf Quartierstrassen (Tieffurtstrasse / Plattenstrasse, Hembrunnstrasse / Sportstrasse, Rosen-Huber-Strasse / Rotenbühlstrasse).

Vereinzelte Parkierungsprobleme sind in der Gemeinde vorhanden, beispielsweise als störend empfundene langfristig abgestellte Fahrzeuge im Strassenraum und auf öffentlichen Parkplätzen.

Fuss- und Veloverkehr

- Es besteht eine Netzlücke im kantonalen Veloroutennetz nach Othmarsingen und diese ist störend.
- Die Führung der kantonalen Veloroute (Othmarsingen – Wohlen) durch das Siedlungsgebiet von Dottikon ist zu überprüfen.
- Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz sollen behoben werden, Lücken im kommunalen Netz sind zu schliessen.

Öffentlicher Verkehr

- Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Dottikon ist durch den öffentlichen Verkehr grundsätzlich erschlossen. Nicht unerhebliche Siedlungsflächen liegen jedoch ausserhalb der Einzugsradien der ÖV-Haltestellen (300m bei Bushaltestellen, 500m bei Bahnhöfen). Zudem ist die Anbindung an den Bahnhof Othmarsingen zu überprüfen.

8 ZIELE

Übergeordnet gelten für den Zuständigkeitsbereich des Kantons die Ziele der kantonalen Strategie «mobilität-AARGAU» vom 13. Dezember 2016. Für die zukünftige Verkehrsentwicklung setzen sich die Gemeinde und der Kanton die folgenden Ziele:

Bereich	Schlagwort	Ziel
Gestaltung und Betrieb von Kantonsstrassen	Strassenraumgestaltung	Die Kantonsstrassen verfügen innerhalb des Siedlungsgebietes über eine der Siedlungsstruktur angemessene und daher siedlungsverträgliche Gestaltung.
	Verkehrssicherheit	Sicherheitsrelevante Defizite an der Verkehrsinfrastruktur werden behoben.
	steter Verkehrsfluss	Innerhalb des Siedlungsgebietes fliesst der Verkehr mit einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau.
Gestaltung und Betrieb von Gemeindestrassen	stimmige / attraktive Strassenräume	Strassenräume verfügen über eine der jeweiligen Siedlungsstruktur und Funktion angemessene Gestaltung, Dimensionierung und Funktionalität.
	Ausweichrouten	Ausweichverkehr durch Wohnquartiere kommt nicht vor.
Fussverkehr	Fussverkehr Allgemein	Der Fussverkehr verfügt über ein flächendeckendes, sicheres und direktes Netz. Netzlücken sollen geschlossen werden.
Veloverkehr	Veloverkehr Allgemein	Der Veloverkehr verfügt über ein flächendeckendes und direktes Netz. Velofahrende fühlen sich auf den Wegen innerhalb der Gemeinde sicher.
	Netzlücke kantonale Veloroute	Die Netzlücke im kantonalen Veloverkehrsnetz zwischen Othmarsingen und Dottikon wird, unter Berücksichtigung der qualitativen Anforderungen an eine kantonale Veloroute, geschlossen.
öffentlicher Verkehr	schnell und direkt	Es sind möglichst gute und direkte Verbindungen in die übergeordneten Zentren sicherzustellen.
	Attraktivität	Die Benützung des öffentlichen Verkehrs ist einfach, angenehm und grundsätzlich attraktiv.
	Haltestellen	Attraktive und direkte Zugänge zu den ÖV-Haltestellen werden ermöglicht. Die Bushaltestellen sind hindernisfrei ausgebaut.
Mobilitätsmanagement	Nachhaltige Mobilität	Die Bevölkerung wählt für Wege innerhalb der Gemeinde und innerhalb der Agglomeration häufiger das Velo oder gehen zu Fuss.

Tabelle: Ziele für die Massnahmen zur Verkehrsentwicklung in Dottikon

9 MASSNAHMEN

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

A Gestaltung und Betrieb von Strassen

A1 Betrieb und Gestaltung Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse

A2 Betrieb und Gestaltung Bahnhofstrasse

B Verkehr und Nutzungen, Mobilitätsmanagement

B1 Verkehrssteuerung

B2 Parkierungsreglement

B3 Netzstabilität / Tempo-30-Zonen

B4 Mobilitätsmanagement

C Fuss- und Veloverkehr

C1 Fusswegnetz

C2 Veloverbindung nach Othmarsingen / Führung kantonale Veloroute 540

D Öffentlicher Verkehr

D1 Hindernisfreie Bushaltestellen

D2 Anbindung an Bahnhof Othmarsingen

Zeithorizonte Massnahmen:

- kurzfristig = 0 – 5 Jahre
- mittelfristig = 5 – 10 Jahre
- langfristig = 10 – 15 Jahre

Betrieb und Gestaltung Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse K266

Kurzbeschrieb	Die Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse K266 als Ortsdurchfahrt wird in Betrieb und Gestaltung optimiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die K266 ist neben der Bünztalstrasse die zweite Achse in Längsrichtung durch das Bünztal. Ortsdurchfahrten wie die Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse sind wichtige Strassenräume einer Gemeinde. Sie weisen in der Regel ein hohes Verkehrsaufkommen und auch ein erhöhtes Fussverkehrsaufkommen (im Speziellen als Schulweg) auf, stellen hier aber auch einen bedeutenden Abschnitt des Ortsbildes mit diversen Volumenschutzobjekten dar. Gleichzeitig sind die Ortsdurchfahrten Bestandteil des Ortszentrum, welches für Gemeinde und Gewerbe wichtig ist. Damit die daraus entstehenden Ansprüche aufeinander abgestimmt werden können, soll die Ortsdurchfahrt zu einer siedlungsverträglich gestalteten Hauptachse aufgewertet werden. Obwohl noch kein konkreter Sanierungsbedarf für die Ortsdurchfahrt vorliegt, ist ein koordiniertes Zielbild für den Strassenraum, bestehend aus dem Strassenkörper sowie der ersten Bautiefe, wichtig für die Gemeinde. Daneben sollen auch Überlegungen zum zukünftigen Betrieb der beiden Knoten Sternenkreuzung und Knoten Wohlerstrasse / Bahnhofstrasse in Abstimmung mit den Zielen angestellt werden.
Ziele	Die Ortsdurchfahrt Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse soll zu einer siedlungsverträglichen Hauptachse aufgewertet werden, dabei soll aber die Bedeutung im regionalen Netz nicht zunehmen. Daneben ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Eine Koordination mit der Nutzungsplanung, in welcher der zweckmässige Umgang mit den Gebäuden mit Volumenschutz angestrebt wird, ist erforderlich. Tempo 30 soll als Ziel im Zentrumsbereich angestrebt werden.
nächste Schritte	- Durchführung Richtkonzept Dorfkern für Abschnitt zwischen Rotenbühlstrasse und Bergstrasse - Erarbeitung Betriebs- und Gestaltungskonzept
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Gemeinde Dottikon
Koordination	- Private
Abhängigkeiten	- A2 Betrieb und Gestaltung Bahnhofstrasse K387 - B1 Verkehrssteuerung
Zeithorizont	Richtkonzept Dorfkern (als Bestandteil der Nutzungsplanung): kurzfristig Umsetzung: mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Grundlagen	- REK Unteres Bünztal - REK Gemeinde Dottikon

Betrieb und Gestaltung Bahnhofstrasse K387

Kurzbeschrieb	Die Bahnhofstrasse K387 als Ortsdurchfahrt wird in Betrieb und Gestaltung optimiert. Einbezug der Bahnhofstrasse K387 in eine Tempo-30-Zone (Bereich Zentrum, Amerswilerstrasse bis Wohlerstrasse)
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Für die Bahnhofstrasse K387 wurde im Jahr 2009 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erstellt. Der Abschnitt zwischen Plattenstrasse und Bünzweg wurde bis im Jahr 2015 umgebaut. Für den noch fehlenden Abschnitt zwischen Bünzweg und Knoten Bahnhofstrasse / Wohlerstrasse besteht aktuell noch kein Projekt. Die Ansprüche des Verkehrs und der Siedlung an den wichtigen Zentrumsbereich an der Bahnhofstrasse in Dottikon sind vielfältig und dicht. Im Abschnitt zwischen der Schulanlage Maiengrün und der Wohlerstrasse befinden sich auf beiden Strassenseiten diverse öffentliche und publikumsorientierte Nutzungen. Auch der Fuss- und Veloverkehr soll sich, im intensiv vom motorisierten Verkehr benutzten Strassenraum, wohl fühlen. Betrieblich fehlt eine Angleichung der Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auf ein Niveau mit geringen Differenzen, damit Luft- und Lärmbelastung, empfundene Sicherheitsbeeinträchtigungen sowie die Trennwirkung reduziert werden. Tiefere Geschwindigkeiten helfen nachweislich den Fahrzeuglenkenden, allfälliges Fehlverhalten von anderen Verkehrsteilnehmenden auf der eigenen Seite auszugleichen und damit die tatsächliche Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Kanton genehmigt aktuell keine Umsetzung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen.
Ziele	Hohes Sicherheitsniveau und hohe tatsächliche Sicherheit im zentralen öffentlichen Raum der Gemeinde, damit indirekt verbunden bessere Belebung und generelle Aufwertung durch Minderung der Trennwirkung. Tempo 30 soll als Ziel im Zentrumsbereich angestrebt werden.
nächste Schritte	- Evtl. Neuerstellung Projekt bei anstehendem Sanierungsbedarf - Die Gemeinde setzt sich beim Kanton (Strasseneigentümer) für Tempo 30 ein.
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau; Gemeinde Dottikon
Koordination	- Private
Abhängigkeiten	- A1 Betrieb und Gestaltung Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse K266 - B1 Verkehrssteuerung
Zeithorizont	mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionskosten
Grundlagen	- REK Gemeinde Dottikon

Verkehrssteuerung

Kurzbeschrieb	Der Gemeinderat Dottikon macht sich strategische Gedanken zum Umgang mit den Verkehrssituation auf den Hauptachsen im und um das Siedlungsgebiet von Dottikon.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In Dottikon staut sich heute der Verkehr in Spitzenzeiten auf den Hauptachsen im Siedlungsgebiet. Sowohl auf der Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse, der Hendschikerstrasse sowie der Bahnhofstrasse stehen die Autos, wobei die Lichtsignalanlage bei der Sternenkreuzung als Pförtnerung fungiert. Weil die Einfahrt von der Bahnhofstrasse in die Wohlerstrasse in den Spitzenstunden schwierig ist, dient die Mitteldorfstrasse (Gemeindestrasse) als Entlastungsventil. Mit Massnahmen der Verkehrssteuerung (z.B. Pförtnerung an den Ortseingängen) könnte der Verkehrsstau grundsätzlich nach ausserhalb des Siedlungsgebietes verschoben werden. Dadurch würden nur siedlungsverträgliche Verkehrsmengen auf den Ortsdurchfahrten durch die Gemeinde geschleust werden. Mit heutigem Stand ist von kantonaler Seite für die Gemeinde Dottikon kein Einbezug in ein Verkehrsmanagement vorgesehen.
Ziele	Die Gemeinde erarbeitet sich eine Strategie bezüglich des Umgangs mit der Verkehrssituation auf den Hauptachsen innerhalb des Siedlungsgebietes. Darin werden auch die Konsequenzen von möglichen Massnahmen auf das restliche Gemeindegebiet sowie die umliegenden Gemeinden aufgezeigt.
nächste Schritte	- Strategie für die Gemeinde Dottikon erarbeiten - Bei Bedarf Dialog mit den zuständigen kantonalen Fachstellen führen
Federführung	Gemeinde Dottikon
Koordination	Gemeinde Dottikon
Abhängigkeiten	- A1 Betrieb und Gestaltung Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse K266 - A2 Betrieb und Gestaltung Bahnhofstrasse K387
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungskosten
Grundlagen	-

Parkierungskonzept und -reglement

Kurzbeschreibung	Regelung der Parkierung auf öffentlichem Grund mit einem Parkierungsreglement auf Basis eines Parkierungskonzeptes.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Gemeinde Dottikon verfügt aktuell noch nicht über ein Parkierungsreglement. Über ein solches lässt sich das Parkieren auf öffentlichem Grund (z. B. Quartierstrassen), der Gebührenrahmen für das Parkieren auf öffentlichem Grund sowie die Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkplätze regeln. Aktuell gilt das Strassenverkehrsgesetz ohne zusätzliche Regelung, was an neuralgischen Stellen spezielle Massnahmen (Markierungen und Signalisation) erfordert.
Ziele	- klare Regelung des ruhenden Verkehrs bei steigendem Druck durch die Siedlungsentwicklung, - praktikable und faire Regelung - hohe Verkehrssicherheit und gute Ordnung in den öffentlichen Strassenräumen - geregelte und faire Mehrfachnutzung der Parkplätze bei Anlässen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen
nächste Schritte	- Konzepterarbeitung im Rahmen Entwurf Parkierungsreglement (Parkierungskonzept) - Beschluss - Umsetzung
Federführung	Gemeinde Dottikon
Koordination	-
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	Kosten für Erstellung Parkierungskonzept und -reglement
Grundlagen	-

Netzstabilität / Tempo 30 Zonen

Kurzbeschreibung	Mittels abschnittweiser Fahrverbote oder punktuellen Sperren werden die Quartier-netze vollständig stabilisiert. Zusätzlich wird das Geschwindigkeitsregime (Tempo 30 Zonen) vereinheitlicht.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Quartierstrassen, welche dafür nicht ausgelegt sind, werden von Ausweichverkehr im Zusammenhang mit Stauerscheinungen auf dem Hauptnetz befahren. Teilweise sind schon Fahrverbote umgesetzt (alte Hägglingerstrasse, Kirchstrasse). Gemäss Angaben der Gemeinde gibt es noch auf weiteren Gemeindestrassen quartierfremden Verkehr (Tieffurtstrasse, Sportstrasse). In den Quartieren von Dottikon sind bis auf wenige kleine Quartiere Tempo 30 Zonen signalisiert. Im Sinne eines gesamtheitlichen Regimes soll auf den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet vollständig Tempo 30 Zonen signalisiert werden. Auf den Kantonsstrassen in Dottikon ist im Zentrumsbereich abschnittsweise Tempo 30 anzustreben.
Ziele	- kein quartierfremder Verkehr auf den Gemeindestrassen - einheitliches Geschwindigkeitsregime im Siedlungsgebiet
nächste Schritte	- Fahrverbote oder andere geeignete Massnahmen auf Ausweichrouten (Tieffurtstrasse / Plattenstrasse, Sportstrasse, Rosen-Huber Strasse / Rotenbühlstrasse) installieren - Tempo 30 Gutachten für die Gebiete Ziegel matt, Husmatt, Mitteldorfstrasse / Kirchstrasse sowie die Rosenstrasse / Moosweg erstellen
Federführung	Gemeinde Dottikon
Koordination	-
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	kurzfristig
Kosten	- Gutachten und Umsetzung Tempo-30-Zonen - Umsetzung Fahrverbote
Grundlagen	-

Mobilitätsmanagement

Kurzbeschrieb	Die Gemeinde berät die Bevölkerung mit verschiedenen Massnahmen, die in ein Programm gefasst werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Mit dem Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung pflegt und baut die Gemeinde ihr Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus. Die Bevölkerung der Gemeinde (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche etc.) wird mittels gezielter Informationen, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung einerseits über die verschiedenen in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und andererseits zu den Vorteilen einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt. Folgende Massnahmen sind möglich: - Gezielte Mobilitätsinformationen an Bevölkerung (z.B. durch Website) - Mobilitätsset für Neuzuzüger
Ziele	Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hinsichtlich einer effizienteren, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsmittel- und wegwahl. Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung soll nachhaltig sein, insbesondere für Alltags- und Einkaufswege, für Freizeitwege sowie für Schulwege.
nächste Schritte	- Bezeichnung einer für das Mobilitätsmanagement in der Gemeinde zuständigen Person - laufende Überprüfung der Angebote und Optimierung nach Möglichkeit
Federführung	Gemeinde Dottikon
Koordination	kantonale Fachstellen (Beratung)
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	laufende Aufgabe
Kosten	laufender Verwaltungsaufwand Einzelprojekte oder Massnahmen: noch keine Angaben
Grundlagen	- Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau - REK Unteres Büntal - Grundlage und Informationen auf www.ag.ch/aargaumobil

Fusswegnetz

Kurzbeschrieb	Das Fusswegnetz wird punktuell ergänzt und Schwachstellen im Netz werden eliminiert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Fusswegnetz in Dottikon besteht aus einem Haupt- und einem Nebenrouten-netz. Die beiden Netze erschliessen alle wichtigen öffentlichen Nutzungen sowie auch die Bushaltestellen. Vereinzelt bestehen noch Netzlücken oder es herrscht Verbesserungspotenzial. Entlang der Othmarsingerstrasse und der Hendschikerstrasse bestehen noch Lücken im Netz.
Ziele	Dottikon verfügt über ein flächendeckendes, dichtes und attraktives Fusswegnetz, vor allem zu den wichtigsten Zielorten im Zentrum der Gemeinde, zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie zu den umliegenden Naherholungsgebieten. Netzlücken werden geschlossen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwege zu richten.
nächste Schritte	- Schwachstellenanalyse Fussverkehrsnetz - Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben
Federführung	Gemeinde Dottikon
Koordination	- Grundeigentümer - kantonale Fachstellen
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	noch offen
Grundlagen	- REK Unteres Bünztal

Veloverbindung nach Othmarsingen / Führung kantonale Veloroute 540

Kurzbeschrieb	Die Lücke im kantonalen Veloroutennetz zwischen Dottikon und Othmarsingen soll geschlossen werden. In diesem Zusammenhang möchte die Gemeinde Dottikon alternative Linienführungen der Veloroute Nr. 540 durch das Siedlungsgebiet prüfen. Gemäss Angaben der Abteilung Verkehr des Kantons Aargau kann die Linienführung der kantonalen Velorouten jederzeit überprüft werden. Anstoss dazu kann von Seiten Gemeinde oder Kanton erfolgen. Eine Verlegung hat immer in Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Kanton zu erfolgen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Im Netz der kantonalen Velorouten besteht zwischen Dottikon und Othmarsingen noch eine Netzlücke (kantonale Veloroute 540). Mit der angestrebten Verlegung an die Bünz können allenfalls Synergien mit dem Projekt für die geplanten Revitalisierungsmassnahmen genutzt werden. Mindestens ist eine frühzeitige Koordination zu gewährleisten.
Ziele	Durchgehendes und attraktives Velonetz auf dem Gemeindegebiet von Dottikon zwischen Othmarsingen und Wohlen.
nächste Schritte	1. Gespräche mit Abteilung Verkehr über Schliessung der Netzlücke aufnehmen 2. Vertiefte Betrachtung der Variante durch Gemeinde Dottikon, kantonale Fachstellen sowie Nachbargemeinden 3. Entscheid im Gemeinderat, welche Linienführung nach Othmarsingen weiterverfolgt werden soll.
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Abteilung Verkehr
Koordination	- Gemeinde Dottikon - Gemeinde Hendschiken - Gemeinde Othmarsingen - Grundeigentümer
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Planungs- und Investitionsaufwand
Grundlagen	- REK Unteres Bünzthal

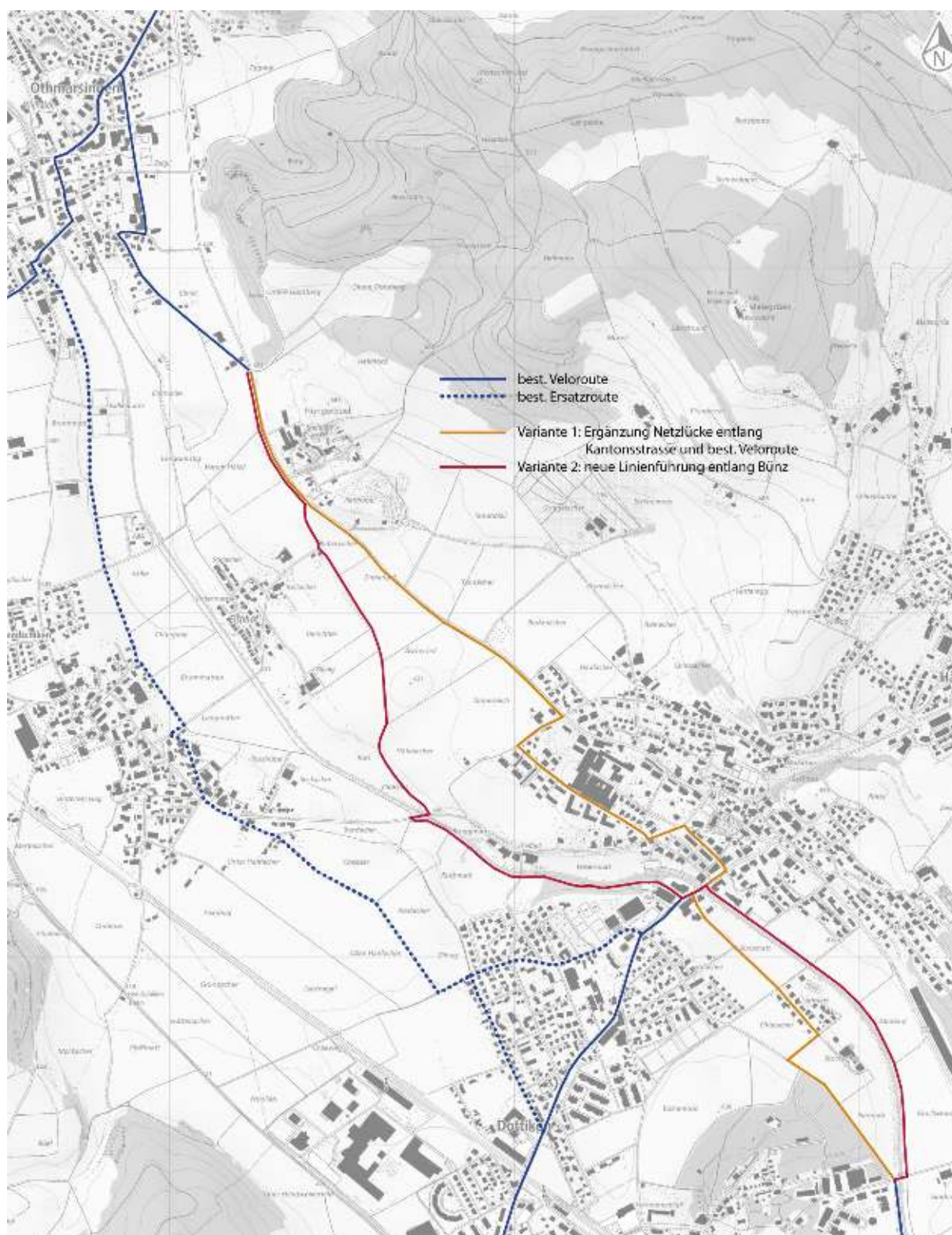


Abbildung: Übersichtsplan über mögliche Führungen der kantonalen Veloroute Nr. 540 durch Dottikon

Zur Bewertung von Führungsvarianten kommen neben den allgemeinen Nachhaltigkeitszielen die Anforderungen gemäss der ASTRA-Grundlage «Vollzugshilfe Nr. 5, Planung von Velorouten» zum Einsatz.

Ziel	Begründung
Gute Realisierbarkeit	Neben dem möglichen Widerstand durch Institutionen oder private Landeigentümer (Zeitbedarf) hat auch der bauliche Aufwand einen grossen Einfluss auf die Realisierbarkeit.
Kleine Landbeanspruchung	Es handelt sich um einen wichtigen raumplanerischen Grundsatz, dass mit Infrastrukturanlagen – wenn verschiedene Optionen zur Verfügung stehen – möglichst wenig Kulturland verbraucht werden soll.
Geringe Kosten	Die Nachhaltigkeitskriterien gelten generell und sind den funktionalen Kriterien untergeordnet.
1 Fahrfluss	Velorouten sollen ein flüssiges Fahren erlauben. Zeit- und energieraubende Unterbrechungen des Fahrflusses sind zu vermeiden. Der Fahrfluss wird quantitativ beurteilt. Grundlage bildet die Anzahl Fahrtunterbrechungen. Bewertung: durchschnittliche Fahrtunterbrechungen pro 500 m innerorts und 2000 m ausserorts: 1 = gut, bis 2 = genügend, bis 3 = ungenügend, mehr als 3 = schlecht.
2 Umfeldqualität	Velorouten sollen eine hohe Umfeldqualität aufweisen. Dies gilt insbesondere für Freizeitrouten. Die Umfeldqualität wird qualitativ beurteilt. Grundlage bildet die Attraktivität der Umgebung: sehr attraktive, abwechslungsreiche Umgebung = gut, attraktive Umgebung = genügend, unattraktive Umgebung = ungenügend, monotone und sehr unattraktive Umgebung = schlecht
3 Oberfläche	Velorouten sollen möglichst ebene und feine Asphalt- oder Betondeckschichten aufweisen.
4 Verkehrsregime und -belastung	Velorouten sind wo möglich auf niedrig klassierten Strassen und Wegen mit wenig Motorfahrzeugverkehr und möglichst niedrigen Geschwindigkeitsregimes oder auf Strassen mit geeigneten Radverkehrsanlagen zu führen. Verkehrsregime und Belastung werden quantitativ beurteilt.
5 Homogenität	Velorouten sind möglichst homogen zu führen. Wechsel des Führungsprinzips und des Verkehrsregimes sind zu minimieren. Die Homogenität wird quantitativ beurteilt. Grundlage bildet die Anzahl Führungsprinzips- bzw. Verkehrsregimewechsel: kein Wechsel = gut, 1 Wechsel pro 500 m IO und 1 Wechsel pro 2000 m AO = genügend, 2 Wechsel pro 500 m IO und 2 Wechsel pro 2000 m AO = ungenügend, mehr als 2 Wechsel pro 500 m IO und 2000 m AO = schlecht.
6 Gefahrenstellen	Velorouten sollen keine Gefahrenstellen aufweisen. Die Gefahrenstellen werden quantitativ beurteilt. Grundlage bilden die Anzahl Gefahrenstellen sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis für deren Sanierung. 1 Gefahrenstelle mit angemessenem Kosten-Nutzen-Verhältnis = gut, 2 = genügend, 3 = ungenügend, 4 = schlecht.
7 Sicherheitsempfinden	Velorouten sollen Angsträume bzw. angstausslösende Stellen (bezüglich Belästigungen, Überfällen) möglichst meiden. Dies gilt insbesondere für Alltagsrouten. Das Sicherheitsempfinden wird quantitativ beurteilt. Grundlage bildet die Anzahl problematischer Stellen: keine = gut, 1 problematische lösbare Stelle = genügend, 1 problematische nicht lösbare Stelle = ungenügend, mehrere nicht lösbare Stellen = schlecht

Ziel	Begründung
8 Direktheit	Velorouten sollen möglichst direkt (Luftlinie) zwei Ziele verbinden. Umwege und Höhendifferenzen sind zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für Alltagsrouten. Die Direktheit wird quantitativ beurteilt. Grundlage bildet die Abweichung von der Luftlinie und der natürlichen Höhendifferenz. 40 Höhenmeter Steigung wirken wie ein Kilometer zusätzliche Fahrt. Formel zur Berechnung der Direktheit $D = \left(\frac{E}{L} + \frac{(H : 40) \times 1000}{L} \right) \times 100$ D = Direktheit E = effektive Länge der Velostrecke L = Luftlinie H = effektive Höhenmeter minus natürliche Höhendifferenz D < 120 % = gut D(Alltag) < 135 % = genügend D(Freizeit) < 140 % = genügend D(Alltag) bis 150 % = ungenügend D(Freizeit) bis 160 % = ungenügend D(Alltag) > 150 % = schlecht D(Freizeit) > 160 % = schlecht
9 Erschliessung	Velorouten sollen wichtige Ziele möglichst direkt erschliessen, das heisst, Ziele sollten nicht weiter als 200 m (innerorts) bzw. 500 m (ausserorts) entfernt von der Route liegen.

Kriterium / Ziel	Variante 1 (Othmarsingerstrasse)	Variante 2 (Bünz)
Allgemeine Ziele		
Realisierbarkeit	0	-
Landbeanspruchung	--	+
Geringe Kosten	--	0
Summe allg.	-4	0
Nur Veloverkehr		
1 Fahrfluss	-	+
2 Umfeld	-	+
3 Oberfläche	+	-
4 Verkehr	0	0
5 Homogenität	+	+
6 Gefahrenstellen	+	+
7 Sicherheitsempfinden	+	-
8 Direktheit	0	0
9 Erschliessung	+	+
Summe Velo	+3	+3
Summe gesamt	-1	+3

+ = gut | *0* = genügend | *-* = ungenügend | *--* = schlecht

Bei den allgemeinen Zielen schneidet die Variante Bünz besser ab, weil sie auf einem bestehenden Weg geführt wird und daher weniger Land beansprucht und weniger Kosten generiert. Die Realisierbarkeit und die Kosten hängen jedoch auch davon ab, ob der Veloweg zwingend asphaltiert werden muss. Ist dies der Fall, wäre eine Realisierung im Nahbereich eines öffentlichen Gewässers nur schwer zu erreichen.

In den Kriterienpunkten zum Velo bewegen sich die beiden Varianten auf einem ähnlichen Niveau, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen. Das Umfeld und das Fahrerlebnis entlang der Bünz sind auf jeden Fall besser zu bewerten als bei der Variante entlang der Othmarsingerstrasse.

Ein Vorteil bei der Variante Bünz ist die Führung im Siedlungsgebiet von Dottikon. Wie auch bei der bestehenden Linienführung muss zwar die Bahnhofstrasse gekreuzt werden, aber die durchgehende Führung entlang des Gewässers ist logisch und fortwährend.

Es wird empfohlen, die Machbarkeit einer **Linienführung entlang der Bünz** zusammen mit den Nachbargemeinden und der kantonalen Fachstelle näher zu prüfen.

Hindernisfreie Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Die Haltekanten bei Bushaltestellen werden auf Einhaltung der Vorgaben des BehiG geprüft und entsprechende Defizite baulich behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Bushaltestellen haben den Bestimmungen gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und zugehörigen Folgeerlassen zu entsprechen. Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind zu beseitigen. Sie sollen den öffentlichen Verkehr grundsätzlich autonom benutzen können. Bestehende Anlagen sind bis Ende 2023 entsprechend anzupassen.
Ziele	Der Kanton als Strasseneigentümer baut in absehbarer Zeit die Bushaltestellen hindernisfrei aus und erhöht so die Qualität der Infrastruktur in der Gemeinde und erleichtert deren Benützung für die gesamte Bevölkerung.
nächste Schritte	Hindernisfreie Projektierung der Bushaltestellen
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Abteilung Tiefbau
Koordination	- Gemeinde Dottikon - Private
Abhängigkeiten	- A1 Betrieb und Gestaltung Othmarsingerstrasse / Wohlerstrasse K266 - A2 Betrieb und Gestaltung Bahnhofstrasse K387
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Kosten	Infrastrukturkosten im Rahmen der Sanierungsprojekte und der Projekte für die neuen Haltestellen
Grundlagen	BehiG und zugehörige Erlasse: Aufgrund der Forderung einer hohen Haltekante (22cm) zur Gewährleistung des hindernisfreien Einstiegs wird für Busbuchten und für Fahrbahnhalte generell viel mehr Platz benötigt als bisher. Dies führt unter Umständen zu weitreichenden Veränderungen im Strassenraum.

Anbindung an Bahnhof Othmarsingen

Kurzbeschreibung	Eine gute ÖV-Anbindung an den Bahnhof Othmarsingen wird langfristig gewährleistet.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In den Hauptverkehrszeiten besteht heute mit der S-Bahnlinie S42 eine direkte Verbindung von Dottikon zum Hauptbahnhof Zürich. Gemäss den Vorstellungen des Bundes kann diese Verbindung in Zukunft nicht mehr angeboten werden. Die Gemeinde Dottikon ist interessiert an einer verbesserten ÖV-Erschliessung. Beispielsweise könnte mit einer Busverbindung von Dottikon nach Othmarsingen die Reise nach Zürich optimiert werden.
Ziele	Mit einem verbesserten ÖV-Angebot sollen nachhaltige Verkehrsmittel gefördert und die Fahrten des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden.
nächste Schritte	- Abklärungen, ob Nachfrage vorhanden ist - Abklärungen zur Machbarkeit und zu den Kosten mit den ÖV-Betreibern und dem Kanton
Federführung	Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Abteilung Verkehr
Koordination	- Gemeinde Dottikon - ÖV-Betreiber
Abhängigkeiten	-
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Kosten	noch offen
Grundlagen	- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

10 CONTROLLING

Umsetzungskontrolle

Die Abteilung Bau und Planung der Gemeinde Dottikon überprüft laufend, ob die Zielsetzungen nach wie vor aktuell sind, ob diese erreicht werden und führt eine Kontrolle über die Umsetzung der Massnahmen im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Sie informiert den Gemeinderat Dottikon regelmässig (z.B. jährlich) über den Stand der Umsetzung der Massnahmen.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Dottikon macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen oder periodisch.

11 KOORDINATION

Vorläufige Beurteilung

Die vorläufige Beurteilung erfolgt durch die Abteilung Verkehr des Departements für Bau, Verkehr und Umwelt. Die Hinweise der kantonalen Fachstellen und die Stellungnahme der Begleitgruppe sind in einer separaten Übersicht zusammengestellt. Folgende Änderungen wurden im KGV aufgrund der vorläufigen Beurteilung vorgenommen:

- Verschiedene Ergänzungen, Konkretisierungen und Aktualisierungen in den Grundlagen, in der Analyse und bei den Massnahmen
- Anpassung der Klassierung der Kantonsstrassen (Teilpläne und Bericht)
- Anpassung Ziel zur Netzlücke der kantonalen Veloroute nach Othmarsingen

Mitwirkung

Die Mitwirkung dient dazu, die Anliegen der Bevölkerung in die Planung aufzunehmen. Der KGV wird durch den Gemeinderat zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben und den Nachbargemeinden und der Region zur Stellungnahme zugestellt. Die Hinweise und allfällige Änderungen aus der Mitwirkung fliessen in den KGV ein und werden zu gegebener Zeit in diesem Kapitel zusammengefasst.

12 GENEHMIGUNGSBLATT KANTON

Der KGV der Gemeinde Dottikon besteht aus dem vorliegenden Bericht und den Teilplänen motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt ist das Kapitel Ziele (Seite 28) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement BVU:

22. Dezember 2021

Öffentliche Mitwirkung:

26. September 2022 bis 11. November 2022

Beschlossen durch den Gemeinderat:

.....

GEMEINDERAT DOTTIKON

Der Gemeindeammann:

Roland Polentarutti

.....

Der Gemeindeschreiber:

Lukas Jansen

.....

Kantonale Genehmigung:

.....

DEPARTEMENT BAU, VERKEHR UND UMWELT

Der Vorsteher:

Stephan Attiger

.....