

Gemeinde **FREIENWIL**

Auftraggeber **GEMEINDE FREIENWIL**

Objekt: **GESAMTREVISION NUTZUNGSPLANUNG
SIEDLUNG UND KULTURLAND**

Dokument: **Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)**



SIEDLUNGSPLAN

KIP SIEDLUNGSPLAN AG

5610 Wohlen Stegmattweg 11 T 056 618 30 10 kip.siedlungsplan@kip.ch www.kip.ch

Doku Nr.: 13.01.01
Projekt Nr.: FR4034

Erstellung: 09.05.2023
Projektleiter: LUC

Verfasser: ym / LUC
Geprüft: LUC / DUS

Änderungen:

Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Freienwil vertreten durch:

Gemeinderat Freienwil
Schulstrasse 2
5423 Freienwil

Auftragnehmer:

KIP Siedlungsplan AG
Stegmattweg 11
5610 Wohlen
Tel. 056 618 30 10
kip.siedlungsplan@kip.ch

Projektteam:

Daniel Luchsinger, MSc Geographie, Raumplaner FSU
Yannick Marti, BSc Raumplanung FH
Adrian Duss, MSc Geographie, MAS Raumplanung ETHZ

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung	1
Ziele	1
Massnahmen	2
1 Ausgangslage	3
1.1 Planungsgegenstand und Anlass zur Überprüfung	3
1.2 Projektorganisation	3
2 Rahmenbedingungen	4
2.1 Kanton	4
2.1.1 Kantonaler Richtplan	4
2.1.2 Kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU	4
2.1.3 Agglomerationsprogramm Aargau Ost 4. Generation	5
2.1.4 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr	6
2.1.5 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020	6
2.1.6 Kantonale Sanierungsplanung	6
2.2 Region	6
2.2.1 Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung – Gemeindeportrait Freienwil	6
2.2.2 Regionales Entwicklungskonzept (REK)	7
2.2.3 Checkliste für die Ausgestaltung von Haltestellen sowie deren Zugängen	8
2.2.4 Regionales Parkraumkonzept Baden Regio	8
2.2.5 Regionales Velokonzept Baden Regio	8
2.2.6 Wegleitung für die Aufwertung Zentrum und Strassenräume Baden Regio	9
2.2.7 Projektskizze Buslinie Niederweningen – Turgi	9
2.3 Gemeinde	10
2.3.1 Nutzungsplanung	10
2.3.2 Sondernutzungspläne	10
2.3.3 Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)	11
2.3.4 Kommunaler Verkehrsrichtplan	12
2.3.5 Umfeldanalysen Erschliessung Vogtwiese und Arbeitszone Parzelle 79	13
2.3.6 Landschaftsentwicklungskonzept LEK	14
2.3.7 Projekt Kinderfreundliche Gemeinde	14
2.3.8 Masterplan Ortskern (MP)	15
2.3.9 Masterplan Roosweg Ost	15
3 Analyse	16
3.1 Einleitung	16

3.2	Motorisierter Individualverkehr	17
3.2.1	Übergeordnetes Strassennetz	17
3.2.2	Kommunales Strassennetz	17
3.2.3	Geschwindigkeit	18
3.2.4	Verkehrsaufkommen und -prognose Kantonsstrassen	18
3.2.5	Verkehrsaufkommen und -prognose kommunale Strassen.....	19
3.2.6	Unfälle	20
3.2.7	Ruhender Verkehr	20
3.2.8	Lärm.....	21
3.3	Öffentlicher Verkehr.....	21
3.4	Radverkehr	23
3.5	Fussverkehr	24
3.6	Mobilitätsmanagement (MM).....	25
3.7	Strassenraum.....	25
3.8	Abstimmung Landschaft und Verkehr.....	26
3.9	Abstimmung Siedlung und Verkehr.....	27
3.10	Fazit	28
4	<i>Ziele (Genehmigungsinhalt).....</i>	<i>29</i>
5	<i>Massnahmen.....</i>	<i>33</i>
6	<i>Wirkungskontrolle.....</i>	<i>42</i>
7	<i>Verfahren / Regionale Abstimmung</i>	<i>42</i>
	<i>Anhang 1: Teilpläne Kommunaler Gesamtplan Verkehr.....</i>	<i>43</i>

Zusammenfassung

Ziele

Im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) formuliert die Gemeinde Freienwil ihre Ziele im Bereich Verkehr sowie entsprechende Umsetzungsmassnahmen. Er ist abgestimmt auf die laufende Revision der Bau- und Nutzungsordnung. Übergeordnetes Ziel der BNO wie auch des KGV ist eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr.

Mit dem KGV werden der öffentliche Verkehr, der Fussverkehr, der Veloverkehr und der motorisierte Verkehr aufeinander und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Dies ist in Freienwil besonders zentral, da die kommunalen Strassen in der Regel im Mischverkehr geführt werden und somit allen Verkehrsträgern gleichzeitig dienen müssen. Die in den letzten Jahren deutlich gewachsene und auch in Zukunft steigende Verkehrsbelastung soll nicht zu einer Abnahme des Sicherheitsgefühls der Einwohnerschaft von Freienwil führen.

Die folgenden zentralen Herausforderungen bezüglich Verkehr wurden eruiert:

- Kantonsstrasse durchschneidet das Dorf und gefährdet die Sicherheit
- Innerkommunaler Verkehr ist stark auf die Achse Alte Ehrendingerstrasse – Dorfstrasse konzentriert (betrifft Verkehr zu Fuss, mit Velo und mit Motorfahrzeugen)
- Sicherheit für Verkehrsteilnehmende an der unteren Dorfstrasse nimmt ab, u.a. wegen:
 - Allgemein erhöhter Verkehrsdichte durch Zunahme der Einwohnerzahl und steigendem Motorisierungsgrad
 - Zusätzlichem Mehrverkehr durch publikumsintensive Anlagen mit überkommunaler Anziehungskraft, insbesondere Restaurant, Dorfschöpfli und künftigem Dorfladen (zusätzlich zu Verkehr, der durch Kapelle, Schule und Gemeindehaus erzeugt wird)
- Beschränkte Parkierungsmöglichkeiten aus Ortsbildschutzgründen. Die Zahl der öffentlichen Parkplätze lässt sich nicht erhöhen, und Tiefgaragen sind bei baulichen Verdichtungen nur schwierig zu realisieren (keine Rampen).

Neben diesen Herausforderungen, die die zentrale Infrastruktur betreffen, sind an folgenden Lagen Sicherheitsdefizite für den Fussverkehr festzustellen:

- Alte Ehrendingerstrasse, gepflasterter Abschnitt (Unübersichtlichkeit, Glatteis)
- Roosweg (spielende Kinder auf der Strasse)
- Unübersichtliche Stellen bei Verzweigungen der Dorfstrasse, insbesondere mit Kirchweg, Husenstrasse und Bergstrasse (gewisse Gefährdung auf Schulweg)
- Schnellfahrstrecken für Fahrräder an den Dorfeingängen (insbesondere e-Bikes) gefährden Fussgängersicherheit (Dorfstrasse im Süden, Alte Ehrendingerstrasse im Osten)

Ferner ergreift Freienwil die nötigen Massnahmen, um eine Verbesserung der als ungenügend empfundenen ÖV-Verbindungen herbeizuführen.

Mit den Massnahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr sollen primär in diesen Bereichen zukunftsstaugliche Verbesserungen erreicht werden.

Massnahmen

Der Bericht zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr gliedert die Massnahmen in sechs Teilbereiche auf (vgl. Abschnitt 5 Massnahmen):

- A Aufwertung Kantonsstrassenraum
- B Aufwertung und Gestaltung Gemeindestrassen
- C Erschliessung
- D Parkierung
- E Anbindung an den öffentlichen Verkehr
- F Ergänzung Fusswegnetz
- G Aufwertung Radverkehr

Die Teilbereiche übergreifend, können die wichtigsten Massnahmen in vier Gruppen zusammengefasst werden:

- Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit:
 - Gestaltung der Hauptkreuzung Badenerstrasse / Lengnauerstrasse / Dorfstrasse
 - Kantonsstrassenquerung beim Knoten Badenerstrasse / Roosweg
 - Strassenraumgestaltung, v.a. Alte Ehrenderingerstrasse, südliche Dorfstrasse, Roosweg
 - Weitere gefährliche Stellen im Gemeindestrassennetz entschärfen
 - Überwachung Tempo-30 im ganzen Gemeindegebiet
- Massnahmen zur Entlastung der unteren Dorfstrasse:
 - Direkterschliessung Areal Vogtwiese
 - Zweite Fusswegverbindung Ost-West durchs Dorf
 - Zweite Veloverbindung Ost-West durchs Dorf
 - Stärkung untere Bergstrasse
 - Aufbau eines Angebots zentraler Parkplätze unter dem Areal Vogtwiese
- Direkterschliessung Arbeitszone bei Knoten Badenerstrasse (K427) / Ehrenderingerstrasse (K428)
- Verbesserung ÖV-Anbindung:
 - Hauptkreuzung mit Bushaltestelle fussverkehrs- und velofreundlich gestalten
 - Bemühungen für bessere ÖV-Verbindungen nach Baden, Nussbaumen und Ehrendingen
 - Sicherung Bushaltestelle bei Knoten Badenerstrasse / Ehrenderingerstrasse mit sicherem Fuss- und Veloanschluss

1 Ausgangslage

1.1 Planungsgegenstand und Anlass zur Überprüfung

Die Gemeinde Freienwil liegt in einem südlichen Seitental des Surbtals und liegt durch die räumliche Nähe im Einflussbereich der regionalen und überregionalen Zentren Baden-Wettingen und Zürich. Sie hat in den letzten Jahren im Zuge dessen ein starkes Bevölkerungswachstum erfahren. Die Gemeinde konnte aber nichtsdestotrotz ihren ländlichen Charakter wahren. Daraus ergeben sich, zusammen mit der Veränderung des Mobilitätsverhaltens, neue Herausforderungen in der kommunalen Verkehrsplanung.

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) dient als Planungsinstrument für die Gemeinde Freienwil. Darin soll die verkehrstechnische Entwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre ganzheitlich und in direkter Abstimmung mit der Siedlungsplanung antizipiert und gesteuert werden. Der KGV bildet die Grundlage für die nachfolgenden Planungen, insbesondere die Revision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Als Grundlage für die laufende Gesamtrevision der Nutzungsplanung hat die Gemeinde Freienwil ein Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet (siehe Beilage). Darin wurden erste Verkehrsthemen bereits aufgenommen. Sie werden im vorliegenden kommunalen Gesamtplan Verkehr konkretisiert. Die Erarbeitung des KGV erfolgt parallel zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Dadurch wird die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr gewährleistet.

Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und anschliessend vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt (§ 54a Abs. 1 BauG). Nach erfolgter Genehmigung sind die Ziele des KGV für Kanton und Gemeinde behördenverbindlich.

1.2 Projektorganisation

Zur Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr wurde eine 8-köpfige Planungskommission (PK) eingesetzt, die die unterschiedlichen Interessen in der Gemeinde, wie auch die Verwaltung und Politik vertritt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die lokalen Kenntnisse über Qualitäten, Potenziale und Herausforderungen in die langfristige räumliche Strategie zur Entwicklung der Gemeinde Freienwil einfließen. Zusammen mit dem Planungsbüro KIP Siedlungsplan AG erarbeitete die PK die Inhalte des KGV. Die PK setzt sich aus nachfolgenden Personen zusammen:

- Othmar Suter, Gemeindeammann
- Urs Rey, Vizeammann
- Rico von Känel, Vertreter Bevölkerung
- André Suter, Vertreter Bevölkerung
- Patrik Jehle, Vertreter Bevölkerung
- Jürg Grob, Vertreter Bevölkerung
- Peter Baumann, Vertreter Bevölkerung
- Marcel Inäbnit, Vertreter Bevölkerung

Das Büro KIP Siedlungsplan AG wird von Daniel Luchsinger, Yannick Marti und Adrian Duss vertreten.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Kanton

2.1.1 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan von 2011 ist das zentrale Planungsinstrument des Kantons Aargau. Er zeigt, wie die Tätigkeiten des Bundes, des Kantons und der Gemeinden aufeinander abgestimmt werden und zu welchem Zeitpunkt und mit welchen Mitteln die raumwirksamen öffentlichen Aufgaben erfüllt werden. Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich und dessen Berücksichtigung bildet damit eine Genehmigungsvoraussetzung für den kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Im kantonalen Richtplan sind keine für Freienwil relevanten Verkehrsprojekte geplant.

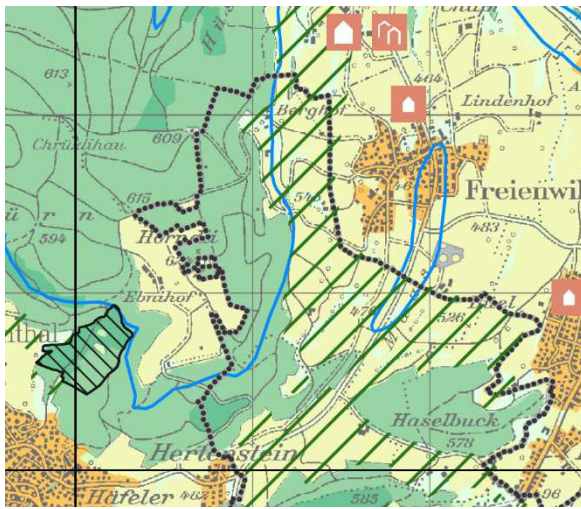
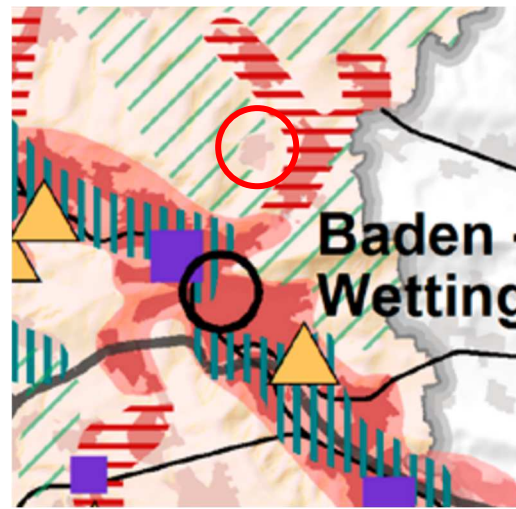


Abbildung 1

a) Ausschnitt Richtplankarte



b) Auszug aus dem Raumkonzept Aargau

Gemäss Planungsgrundsatz D im Richtplankapitel M 1.1 werden:

- der Verkehrsfluss beim Individualverkehr durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen unterstützt (Verkehrsmanagement)
- die Verkehrssicherheit durch betriebliche und bauliche Massnahmen erhöht
- der öffentliche Bahn- und Busverkehr nachfrageorientiert und nach betriebswirtschaftlichen Kriterien ausgebaut
- der Fuss- und Radverkehr konsequent weiterentwickelt
- die Umsteiganlagen (Park+Ride, Bike+Ride, Kiss+Ride, Park+Pool) inklusive Zufahrten schnell ausgebaut
- Strassenräume siedlungsverträglich nach dem Koexistenzprinzip gestaltet
- der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel durch Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement)

2.1.2 Kantonale Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

Die kantonale Mobilitätsstrategie „mobilitätAARGAU“ zeigt die Stossrichtungen der kantonalen Verkehrspolitik bis 2040 auf. Sie wurde am 13. Dezember 2016 verabschiedet und ist behördenverbindlich. Freienwil befindet sich im ländlichen Entwicklungsraum. Für diesen Raumtyp gemäss kantonalem Richtplan werden folgende Ziele definiert:

- Eine Basiserschliessung stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher.
- Das Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt.
- Der Verkehrsmiteinsatz und die Nutzung des Strassennetzes sind effizient und nachhaltig.

- Die Verkehrssicherheit der Nutzenden ist erhöht.
- Die Infrastrukturplanung ist koordiniert.
- Die optimale Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastrukturen ist über Lebenszyklus sichergestellt.
- Eine hohe Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur ist gewährleistet.
- Die Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt wird möglichst gering gehalten.

Folgende daraus abgeleitete Strategien sind für Freienwil relevant:

- Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren
- Basisangebot im ÖV bereitstellen
- Kombinierte Mobilität fördern
- Mobilitätsmanagement verstärken
- Nutzerfinanzierung verstärken
- Verkehrssicherheit durch bauliche, betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern
- Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen.

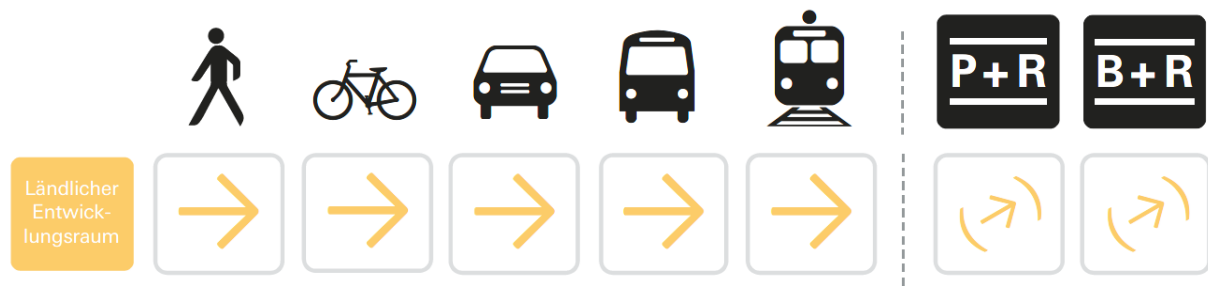


Abbildung 2 Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (Strategie mobilitätAARGAU)

2.1.3 Agglomerationsprogramm Aargau Ost 4. Generation

Im Massnahmenbericht des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost 4. Generation vom 12. Mai 2021 (Verabschiedung) ist Freienwil als beteiligte Gemeinde der Zentrumsentlastung Baden inkl. Strassenraumgestaltungen Baden, Obersiggenthal, Untersiggenthal, Wettingen, Ennetbaden aufgeführt. Der Umsetzungshorizont ist nach dem Jahr 2031 vorgesehen.

Für den Raum Baden wird bis 2040 ein erhebliches Wachstum prognostiziert (+ 30% Einwohner, + 20% Arbeitsplätze, + 40% Verkehrsnachfrage). Um den Mehrverkehr zu bewältigen, vergrössert der Kanton das Bahn- und Busangebot bis 2040 nochmals um 50% - nachdem er es seit 1990 bereits verdoppelt hat. Damit wird der ÖV-Anteil im Ostargau weiter steigen. Dennoch bleibt ohne weitere Massnahmen das Auto das bedeutendste Verkehrsmittel, das Aufkommen des MIV steigt im Trendzustand nochmals um 40% gegenüber heute.

Mit einer deutlichen Aufwertung des Veloverkehrsnetzes (Erhöhung Veloverkehrsanteil von 7% auf rund 20% bis 2040) und der Führung der Limmattalbahn von Killwangen über Neuenhof und Wettingen zum Bahnhof Baden soll das Aufkommen des MIV gegenüber heute reduziert werden. Kurz- bis mittelfristig soll dieses Ziel mit dem bereits realisierten Umbau des Schulhausplatzes sowie dem in Umsetzung begriffenen Verkehrsmanagement Region Baden (beides Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm 1. Generation) erreicht werden.

Mit der Zunahme des Veloverkehrsanteils und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs (Limmattalbahn bis Baden) wird der Anteil des motorisierten Verkehrs in der Gemeinde Freienwil reduziert. Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes fördert den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zusätzlich.

2.1.4 Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

Das Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr des Kantons Aargau vom Dezember 2018 zeigt auf, wie die Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs gemäss Mobilitätsstrategie gefördert werden soll. Für ländliche Entwicklungsräume gilt das folgende Zielbild:

- 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 bewältigen zu können.

2.1.5 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm (vom Grossen Rat beschlossen am 3. Dezember 2019) ist eine auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmte, auf die Richtplanung gestützte Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau für die nächsten 10 Jahre.

Im ländlichen Entwicklungsraum werden die Basiserschliessung sichergestellt, das bestehende Angebot optimiert und alternative Erschliessungslösungen geprüft. Gemeinden oder Private können Versuchsbetriebe initiieren. Bei genügender Nachfrage und Kostendeckung nimmt der Kanton die Leistungen nach drei Jahren ins allgemeine Angebot auf.

2.1.6 Kantonale Sanierungsplanung

Die Abteilung Tiefbau des Departements BVU ist für den Bau, Betrieb und Werterhalt der Kantonsstrassen zuständig. Im Zusammenhang mit dem Strassenausbauprojekt Freienwil IO; K 427, Neugestaltung Kantonsstrasse K 427 wurde der Zentrumsbereich von Freienwil mit der Bushaltestelle neu geplant. Mit dem Bau wurde im Oktober 2014 gestartet und die Strasse wurde anlässlich eines Dorffestes im Juni 2016 eingeweiht. Im Zeitraum vom April 2019 bis Juli 2019 erfolgte eine Belagsanierung der Kantonsstrassen K427 und 428. Eine Sanierung der Kantonsstrassen ist im Gemeindegebiet von Freienwil kurz- bis mittelfristig nicht vorgesehen.

2.2 Region

Die Gemeinden sind aufgefordert, die regionalen Planungen/Konzepte und Interessen sowie allfällige regionale Sachpläne zu berücksichtigen (§§ 11 und 27 BauG). Die kommunale Nutzungsplanung ist regional abzustimmen (§ 13 BauG). Freienwil gehört dem Regionalplanungsverband Baden Regio an.

2.2.1 Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung – Gemeindeportrait Freienwil

Als Grundlage für das sich in Erarbeitung befindliche Gesamtverkehrskonzepts Raum Baden und Umgebung (GVK) wurde für jede Gemeinde des engeren GVK-Perimeters ein Gemeindeportrait zur aktuellen Verkehrssituation erstellt. Das in Abstimmung mit der Gemeinde erarbeitete GVK-Gemeindeportrait vom Juli 2022 ist auf die übergeordneten Verkehrsströme ausgerichtet. Für den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) bildet es eine wichtige Grundlage. Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte aufgeführt:

- Die Badener-/Lengnauerstrasse unterteilt das Siedlungsgebiet in zwei Teile. Der Bereich um die Kreuzung Badener-/Dorfstrasse und die Postautohaltestelle ist seit der letzten Sanierung siedlungsorientiert gestaltet, während der südliche Abschnitt insbesondere aufgrund der strassenabgewandten Bebauung stärker verkehrsorientiert wirkt.
- Im südlichen Abschnitt besteht um die Einmündungen Roosweg und Bergstrasse keine gesicherte Querungsmöglichkeit über die Badenerstrasse. Der Rechtsvortritt bei der Einmündung Roosweg ist nicht gut ablesbar.

- Tagsüber verkehrt die Postautolinie 353 pro Stunde und Richtung nur einmal, während der Hauptverkehrszeiten von/nach Baden dagegen vier Mal pro Stunde und Richtung. Von und nach der Nachbargemeinde Obersiggenthal existiert keine direkte ÖV-Verbindung. Die westlichsten Quartiere sind relativ weit von der Bushaltestelle entfernt und so nicht gut durch den ÖV erschlossen.
- Neben attraktiven, separaten und gut ausgebauten Velowegen Richtung Lengnau, Ehrendingen und Hertenstein besteht in Richtung Baden keine durchgehende, getrennte Veloführung (Lücke in Ehrendingen, nur einseitiger Radstreifen bergauf von Baden bis Höhtal). Die Topografie schränkt heute das Velopotential ein. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes ist eine Änderung in Sicht.
- Die Gemeinde plant den Bereich Freienwil Mitte weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch die Bebauung der Vogtwiese. Dies wird die Badenerstrasse als Aufenthaltsraum stärken und zusätzliches Fussverkehrsaufkommen generieren.



Abbildung 3 Gemeindeportrait Freienwil gemäss Gesamtverkehrskonzept Raum Baden und Umgebung

2.2.2 Regionales Entwicklungskonzept (REK)

Im regionalen Entwicklungskonzept (REK) vom 28. November 2013 werden Stossrichtungen und Grundsätze der räumlichen Entwicklung der Baden Regio festgelegt. Freienwil gehört zu den ländlich geprägten Entwicklungsachsen mit grüner Landschaft.

Gemäss REK ist zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts die einfache, direkte und schnelle Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr langfristig sicherzustellen. Die Strassenräume werden siedlungsverträglich und nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Die Ortsdurchfahrten werden nach Möglichkeit aufgewertet. Die öffentlichen Räume (insbesondere auch die Dorfzentren), Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlungen unterstützen und zur Stärkung der Image- und Identitätsträger beitragen. Es wird eine gute Erreichbarkeit der Zentren und der urbanen und ländlich geprägten Entwicklungsachsen mit dem öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr sichergestellt. Der Langsamverkehr wird vermehrt gefördert.

2.2.3 Checkliste für die Ausgestaltung von Haltestellen sowie deren Zugängen

Die Empfehlungen und Hinweise der Checkliste für die Ausgestaltung von bestehenden und neuen Haltestellen sowie deren Zugängen (2007) für die Gemeinden der Region Baden-Wettingen sollen dazu beitragen, dass diese benutzerfreundlich und sicher ausgestaltet werden. Insbesondere können damit die bestehenden Haltestellen auf ihren Zustand untersucht werden.

Die Tabelle unterscheidet zwischen Massnahmen bei der Planung, Projektierung und Ausführung/Betrieb/Unterhalt. Separat befindet sich ein Blatt mit zusätzlichen Hinweisen zur Planung und allgemeine Hinweise zur Planung von Fuss- und Radverkehrsnetzen.

2.2.4 Regionales Parkraumkonzept Baden Regio

Im regionalen Parkraumkonzept vom 9. Dezember 2014 wurden verschiedene Leitsätze und Handlungsempfehlungen formuliert. Die Gemeinde Freienwil gehört zur ländlich geprägten Entwicklungsachse. Darauf basierend sind in den kommunalen Reglementen und Planungen in den ländlich geprägten Entwicklungsachsen folgende Massnahmen umzusetzen:

- Regelung der Bewirtschaftung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund
- Regelung der zu erstellenden Parkfelder auf privatem Grund, Grundlagen für Parkfeldbewirtschaftung schaffen
- Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen
- Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen und von Bauprojekten
- Grundlagen für Parkleitsystem schaffen
- Bereitstellung und Ausbau des Bike- und Ride – Angebots

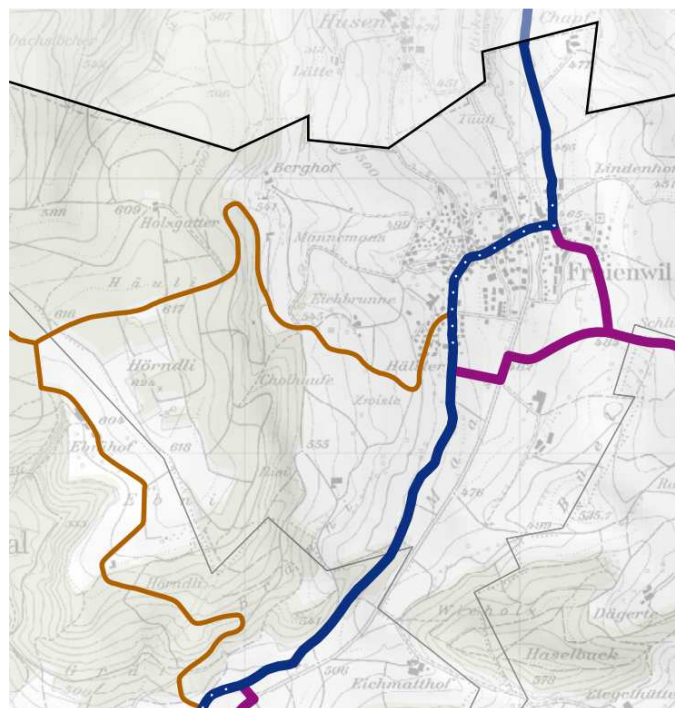
Die kantonalen Vorgaben und insbesondere die Standorttypen gemäss VSS-Norm 40 281 sind zu berücksichtigen.

2.2.5 Regionales Velokonzept Baden Regio

Im Erläuterungsbericht Velokonzept Baden Regio vom 28. November 2013 wurde in Zusammenarbeit mit dem Controlling-Team Verkehr ein regionales Velokonzept erarbeitet.

Im Plan zum regionalen Velokonzept vom 24. Oktober 2013 ist für die Gemeinde Freienwil neben den kantonalen Radrouten (blau) eine Streckenergänzung zum regionalen Ergänzungsnetz mit Fokus auf Umfeldqualität und Sicherheitempfinden (violett; Alltagsverkehr) und eine Streckenergänzung als regionale Höhenroute (braun; Freizeitverkehr) aufgeführt (vgl. Abbildung 4).

Ein Teilabschnitt der Alltagsroute wurde in der Zwischenzeit als kantonale Radroute aufgenommen. Der andere Abschnitt, die Abkürzung und Umfahrung des Dorfes entlang der K428, wird heute kaum genutzt.



2.2.6 Wegleitung für die Aufwertung Zentrum und Strassenräume Baden Regio

Die Wegleitung für die Aufwertung Zentrum und Strassenräume vom 3. November 2017 soll die Gemeinden bei der Umsetzung von Planungen und Projekten zur Weiterentwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen unterstützen. Dazu wurden 9 Handlungsempfehlungen abgeleitet:

- Zentren und Strassenräume integral betrachten inkl. Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Planungsinstrumente stufengerecht anwenden inkl. frühzeitige Klärung Zuständigkeiten
- Perimeter / Unterteilung auf Städtebau und öffentlichen Raum abgestimmt angemessen wählen
- Ortskern und Identität stärken / weiterentwickeln, unterschiedliche Entwicklungsstrategien anwenden (z. B. Tore, Kammerungen, Verzahnungen, Ensembles)
- Verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden (Multifunktionalität, öffentliche Erdgeschoss-Nutzungen, aktive Einbindung relevante Akteure)
- Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen (Übersichtlichkeit, Kennzeichnung, Temporeduktion etc.)
- Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen (Querungen, Randbereiche, Plätze, Grünflächen)
- Siedlungs- und umweltverträglich entwickeln (Lärm)
- Akteure in Prozess miteinbeziehen (geeigneter Beteiligungsprozess wählen, z. B. Infoveranstaltung, runder Tisch, Workshop)

2.2.7 Projektskizze Buslinie Niederweningen – Turgi

In den Diskussionen zum Gesamtverkehrskonzept der Region Baden wurden verbesserte Tangentialverbindungen häufig als Ziel genannt. Besonders interessant sind tangentiale Verbindungen zu Bahnhöfen, die das Angebot des regionalen Zentralbahnhofs Baden erweitern. So bedient der Bahnhof Niederweningen den Raum Zürich-Nord. Bisher wird der Bahnhof vom stündlichen Postautokurs Baden-Kaiserstuhl bedient. Keine Verbindung besteht aber aus dem Raum Siggenthal. Es liegt aber eine Projektskizze vor, die eine tangentiale Buslinie skizziert, die die Bahnhöfe Niederweningen und Turgi verbindet.



Abbildung 5 Projektskizze Buslinie Turgi - Niederweningen

Aus heutiger Sicht erscheint es fraglich, dass es der enge Fahrplan erlaubt, die Fahrgäste von Niederweningen und Ehrendingen zur heute einzigen Bushaltestelle Freienwil-Dorf zu führen, dann zu wenden und über Hertenstein rechtzeitig nach Turgi zu gelangen. Das gilt ebenso für die umgekehrte Richtung. Wenn keine andere Lösung möglich ist, wäre der Gemeinderat Freienwil bereit, eine neue Haltestelle Freienwil-Maas bei der Verzweigung K427/K428 in Betracht zu ziehen.

2.3 Gemeinde

2.3.1 Nutzungsplanung

Die letzte Revision der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Freienwil wurde im Jahr 1999 vom Regierungsrat genehmigt. Die letzte Gesamtrevision der Bauzonen- und Kulturlandpläne liegt sogar noch länger zurück. Damit ist der im Raumplanungsgesetz vorgegebene Planungshorizont von 15 Jahren erreicht und der Grundsatz der Rechtsbeständigkeit eingehalten. Es wird von den nachfolgenden Planungsinstrumenten ausgegangen:

	Beschluss GV	Genehmigung Kanton
Bauzonenplan (BZP) 1:2'000	8. Juni 1990	7. April 1993
Kulturlandplan (KLP) 1:5'000	3. Juni 1993	30. Mai 1995
Bau- und Nutzungsordnung (BNO)	18. Juni 1998	6. Januar 1999
Änderung KLP „Zedernhof“	27. November 2009	2. Juni 2010
Änderung BZP „Parzelle Nr. 408“	8. Juni 2011	26. Oktober 2011
Änderung BZP „Bücklihof“	19. Juni 2013	25. September 2013
Änderung BZP „Maas“	14. Juni 2017	2. Mai 2018

Momentan ist in der Gemeinde Freienwil eine Gesamtrevision der Nutzungsplanung im Gange. Nach erfolgter kantonaler Vorprüfung (fachliche Stellungnahme) wurde die Bevölkerung von Freienwil informiert und zur Mitwirkung gemäss § 3 BauG eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren fand vom 17. Oktober 2022 bis zum 16. Dezember 2022 statt und gab allen interessierten Personen die Möglichkeit, Fragen und Begehren zu stellen. Die Erstellung des KGV wird kontinuierlich auf den aktuellen Stand der Gesamtrevision der Nutzungsplanung abgestimmt.

2.3.2 Sondernutzungspläne

In der Gemeinde Freienwil bestehen diverse rechtskräftige Überbauungs- und Gestaltungspläne gemäss § 3 der bestehenden Bau- und Nutzungsordnung, welche im Rahmen der parallel laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland überprüft werden. Die kommunalen Überbauungspläne (Kloster, Schwärzi, Bünste, Dorfstrasse Süd), der generelle Gestaltungsplan über die Ortsbildschutzzone sowie der Gestaltungsplan Sandacher werden in einem separaten Verfahren aufgehoben. In der Planungsvorlage sind die folgenden Sondernutzungspläne zu berücksichtigen:

- Gestaltungsplan Weier vom 4. Juli 1996
- Gestaltungsplan Roosweg vom 4. Juli 2000
- Gestaltungsplan Bücklihof vom 24. September 2018: In den Aussenanlagen des Pferdezentrums gemäss Situationsplan ist im südlichen Bereich des Areals eine öffentliche Fussgängerverbindung (ungefähre Lage) eingetragen, welche im Teilplan Fussverkehr berücksichtigt wird. Die Pflichtparkfelder im Vorplatz- / Vorgartenbereich werden im Teilplan motorisierter Individualverkehr bezeichnet, die temporären Parkfelder jedoch nicht.
- Gestaltungsplan Mitte vom 27. September 2018: Der Gestaltungsplan enthält im Situationsplan und in den Sondernutzungsvorschriften folgende noch nicht umgesetzte Festlegungen, welche für den KGV von Bedeutung sind.
 - In den Baufeldern A und C sind im Erdgeschoss Verkaufsflächen erwünscht (§ 10 Abs. 3 SNV). Dies hat Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, weshalb die entsprechenden Gebäude in den Teilplänen als geplante publikumsintensive Anlagen bezeichnet werden.

- Mit der Realisierung der Bauten in den Baufeldern A und C sind die bestehenden Bushäuschen zu entfernen. Buswartehäuschen dürfen bei Realisierung der Bauten in den Baufeldern A und C nur als Anbauten erstellt werden (§ 12 Abs. 3 SNV).
- Gedeckte öffentliche Veloabstellplätze sind in der öffentlichen Vorzone beidseitig der Kantonsstrasse zulässig (§ 12 Abs. 4 SNV).
- Oberirdische Abstellplätze für den motorisierten Verkehr sind nur innerhalb der markierten Bereiche gemäss Plan zulässig. Mindestens ein Abstellplatz ist für Carsharing anzustreben (§ 20 SNV).
- Die primäre Zufahrt für eine gemeinsame unterirdische Parkierung der Baufelder A und B hat gemäss Plan über die Parzellen 571 und 572 zu erfolgen (§ 18 Abs. 1 SNV). Eine nördliche Zufahrt ab der Alten Ehrendingerstrasse ist nur möglich, wenn die primäre Zufahrt nicht realisiert werden kann (§ 19 Abs. 1 SNV).
- Die Anlieferung zum Dorfladen (Baufeld C) findet auf der Dorfstrasse unter Einbezug für Flächen der oberirdischen Parkierung und Warenumschiag statt. Behinderungen auf der Dorfstrasse sind gering zu halten. Zwischen dem Standplatz und der Kreuzung ist für Fahrzeuge ein Bereich von 20 m freizuhalten (§ 21 Abs. 1 SNV).

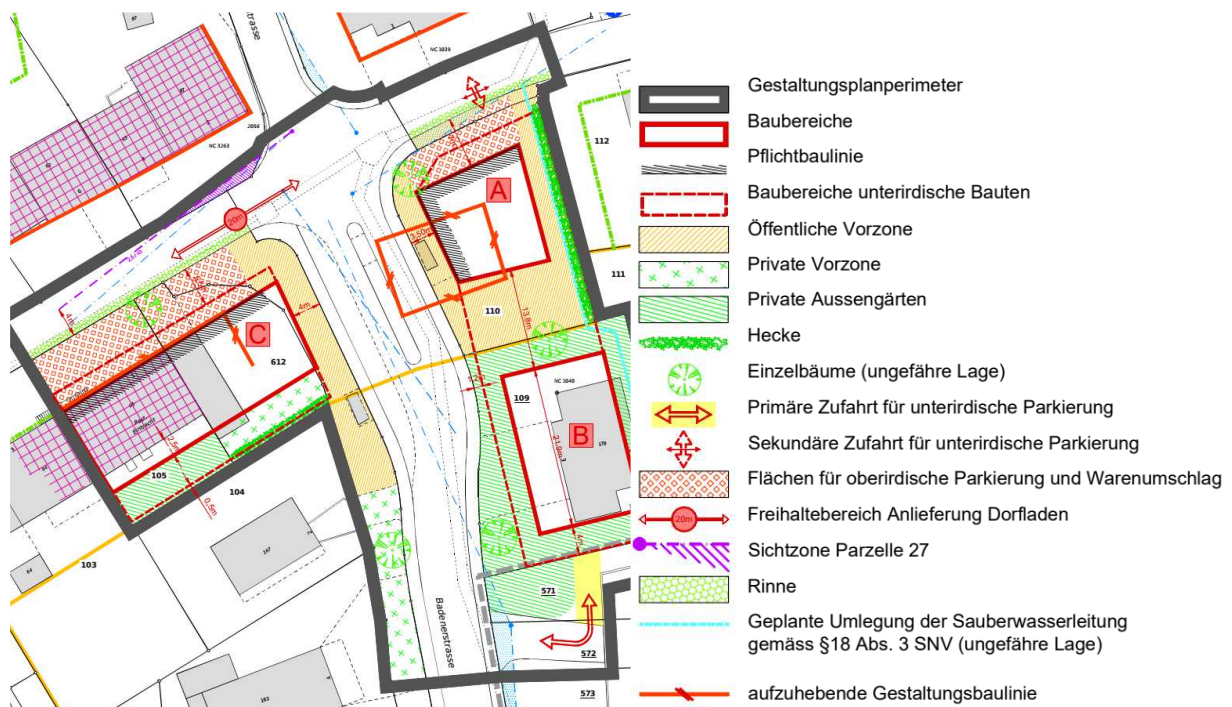


Abbildung 6 Ausschnitt Gestaltungsplan Mitte

2.3.3 Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

Als Grundlage für die Revision der kommunalen Nutzungsplanung wurde vorgängig ein Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet. Es zeigt auf, wie sich die Gemeinde gesamthaft und in den verschiedenen Gebieten in den nächsten rund 20 Jahren entwickeln soll sowie welche Strategien und Massnahmen hierfür erforderlich sind. Das räumliche Entwicklungsleitbild entstand in enger Zusammenarbeit mit einer vom Gemeinderat eingesetzten Arbeitsgruppe. Die Bevölkerungsvertretungen in der Arbeitsgruppe wurden aufgrund ihres fachlichen Hintergrunds, mit der Absicht die raumrelevanten Themen abzudecken, ausgewählt.

Die Bevölkerung erhielt im Rahmen der Mitwirkung Gelegenheit, sich zum Räumlichen Entwicklungsleitbild zu äussern. Das Räumliche Entwicklungsleitbild wurde am 9. November 2020 vom Gemeinderat be-

geschlossen. Es ist auf kommunaler Ebene behördenverbindlich. Es handelt sich demnach um ein Führungsinstrument des Gemeinderates bei der Umsetzung der angestrebten räumlichen Entwicklung. Das REL weist bezüglich verkehrlicher Inhalte die folgenden Ziele und Handlungsfelder auf:

- Stärkung und Aufwertung des Strassenraums von Fassade zu Fassade an der Badenerstrasse und beim Roosweg
- Öffentlicher Verkehr im Halbstundentakt tagsüber und am Wochenende (sowie wenn möglich Verbindungen nach Nussbaumen bzw. verbesserte Anbindung an Niederweningen) einführen
- Realisierung einer zentralen Parkieranlage auf der Vogtwiese
- Parkplatzreduktionen bei plausiblen Mobilitätskonzepten oder über Ersatzabgaben ermöglichen
- Weiterentwicklung Parkierungskonzept (aktive Vermeidung wildes Parkieren)
- Fusswegnetz im Dorf überprüfen und optimieren. Zusätzliche Fussgängerverbindung (Schulwegverbindung) zwischen den Dorfteilen vom Quartier Roos durch die Kämpf-Siedlung und die Vogtwiese zum Dorfzentrum / Schulareal anstreben.
- Carsharing-Angebot wenn möglich aufrecht erhalten
- Kindergerechte öffentliche Räume (verkehrsberuhigte Strassenräume, sichere Schulwege)
- Schulhausplatz in seiner Funktion als Begegnungsraum stärken
- Trennwirkung Badenerstrasse durch bessere Randbebauung reduzieren.
- Strassenräume verkehrsberuhigt und siedlungsorientiert gestalten (bspw. Obere Dorfstrasse, alte Ehrendingerstrasse)
- Erschliessungen raumplanerisch überprüfen (baurechtliche Probleme beheben)
- Förderung von gut funktionierenden Verkehrsanbindungen sowie attraktive Verbindungen und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
- Wege in Landschaft verbessern und verkürzen (durchgängige Wege, Zugang zum Wald verkürzen)
- Naherholungsweg und Naturlehrpfad um das Siedlungsgebiet inkl. Aufenthaltsmöglichkeiten umsetzen

2.3.4 Kommunaler Verkehrsrichtplan

Für die Gemeinde Freienwil besteht ein kommunaler Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 2006 (Abbildung 7). Gemäss dem erstellenden Planungsbüro Acroplan wurde der Verkehrsrichtplan im Jahr 2006 erstellt, jedoch nicht in Kraft gesetzt. Die beiden Kantonsstrassen K427 und K428 stellen Lokalverbindungsstrassen dar. Die Dorfstrasse, Bergstrasse, der Roosweg und die Alte Ehrendingerstrasse sind im Verkehrsrichtplan als Quartiererschliessungsstrassen bezeichnet. Im Situationsplan sind diverse neue Fussgängerverbindungen geplant. Dabei handelt es sich insbesondere um die Verbindungen Schulstrasse – Roosweg und Roosweg – Alte Ehrendingerstrasse. Die folgenden geplanten Massnahmen sind inzwischen umgesetzt:

- Fussgängerverbindung entlang der Kantonstrasse K427
- Fussgängerverbindung von der Kantonstrasse K427 zum Roosweg
- Markierung einer zweiten Querungsstelle auf der K427 (Fussgängerstreifen)
- Neugestaltung Dorfplatz mit Bushaltestellen und Ausstattung einer Tempo-30-Zone
- Buswendeplatz am nördlichen Ortseingang
- Eingangspforten an den Ein- und Ausgängen der K427 (Ortsdurchfahrt)

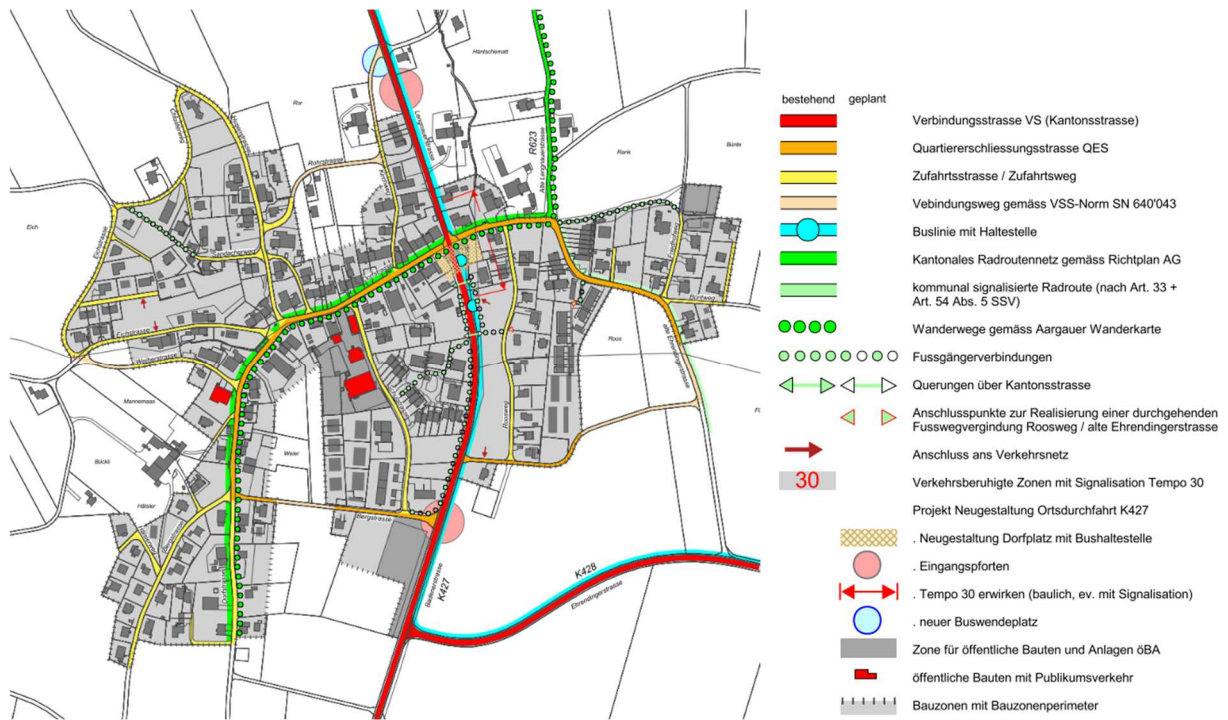


Abbildung 7 Verkehrsrichtplan (2006)

Zugunsten der Naherholung sind im Verkehrsrichtplan geplante Wegverbindungen im Kulturland eingetragen. Diese wurden anhand der heutigen Situation überprüft und bereinigt. Die weiterhin relevanten Wegverbindungen wurden in den KGV aufgenommen.

2.3.5 Umfeldanalysen Erschliessung Vogtwiese und Arbeitszone Parzelle 79

Wird eine Direkterschliessung (Grundstückzufahrt, die in eine Kantonsstrasse mündet) gewünscht, ist gemäss Richtlinie des Kantons Aargau ihre raum- und verkehrsplanerische Sachrichtigkeit mithilfe einer Umfeldanalyse zu begründen. Es ist ferner aufzuzeigen, dass sich die Direkterschliessung auch verkehrstechnisch sachgerecht ausbilden lässt.

Vogtwiese

Die Parzellen 102, 103, 104 sowie 616-618 befinden sich in der Dorfzone an zentralster Lage neben der Bushaltestelle zwischen der Lokalverbindungsstrasse K427 und der Dorfstrasse. Mit der Überbauung der Parzelle 102 ist eine Sammelgarage mit einer Tiefgarage mit rund 30 Abstellplätzen geplant, wovon ein Teil für den Gemeindebedarf zur Verfügung stehen soll. Die Parzellen 612 (Dorfladen, GP Mitte) und die Parzelle 102 (Vogtwiese) sollen kurzfristig in den nächsten 5 Jahren erschlossen werden. Die Anbindung der weiteren Parzellen erfolgt später. Es wurden folgende Erschliessungsvarianten untersucht:

- Variante 1: Befestigung und Verlängerung des bestehenden Wiesenwegs bis Parzelle 102
- Variante 2: Neubau Erschliessungsstrasse ab Dorfstrasse bis Parzelle 102
- Variante 3: Direktanschluss ab Badenerstrasse (K427)

Eine rückwärtige Erschliessung gemäss Varianten 1 und 2 würde die benachbarten Wohngebiete und das Ortsbild regionaler Bedeutung (ISOS) negativ beeinträchtigen und den Flächenverbrauch deutlich erhöhen. Mit der vorgesehenen Variante 3 wird die Funktionsfähigkeit der Kantonsstrasse gegenüber der heutigen Situation stark verbessert (Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss) und mit einer Direkterschliessung wird eine etappierte und auf die Nutzungsbedürfnisse der umliegenden Parzellen abgestimmte Realisierung einer Sammelgarage ermöglicht.

Gemäss fachlicher Stellungnahme vom 19. Juli 2022 zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung konnte die Zweckmässigkeit der geplanten Direkterschliessung des Gebiets Vogtwiese wie gefordert aufgezeigt werden. Die Begründung für eine Direkterschliessung ab der K 427 ist aus fachlicher Sicht plausibel und

nachvollziehbar, weshalb einer Direkterschliessung zugestimmt werden kann. Die bestehende Direkterschliessung der Parzelle 104 sei aber mittelfristig über die neue Direkterschliessung der Parzelle 102 zu führen.

Arbeitszone Parzelle 79

Die Parzelle 79 liegt am südlichen Dorfeingang angrenzend an die Kantonsstrasse K427. Sie liegt teilweise in der Gewerbezone und in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Beim Sportplatz soll ein attraktiver öffentlicher Spielplatz geschaffen werden. Der nicht für den öffentlichen Spielplatz benötigte Teil der rechtskräftigen Gewerbezone soll südlich an den Sportplatz und angrenzend an die K427 umgelagert werden, um ein Gewerbegebäude für die Gemeinde und weitere kommunale Bedürfnisse realisieren zu können. Der Sportplatz und die Entsorgungsstelle bleiben an der bisherigen Lage. Die grasbedeckte Rennbahn wird für eine zweckmässige Erschliessung der neuen Arbeitszone nach Westen verlegt.

Die Verkehrserschliessung der Parzelle 79 ist für den motorisierten Individualverkehr entweder über die Bergstrasse oder einen Direktanschluss ab der Kantonsstrasse möglich.

Eine rückwärtige Erschliessungstrasse ab der Bergstrasse wäre nicht im Sinne des Grundsatzes der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen. Sie würde den geplanten Spielplatz entlang der Bergstrasse sowie die temporären Nutzungen am Sporttag faktisch verunmöglichen. Zudem wäre der Flächenverbrauch insb. für Verkehrsanlagen je nach untersuchter Variante deutlich höher als mit einem Direktanschluss. Nur mit einem Direktanschluss werden die Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete minimiert und gleichzeitig die Sichtbeziehungen ins Kulturland gewahrt.

Die vorgesehene Direkterschliessung ist auf den bestehenden Abzweiger der Kantonsstrasse K428 abgestimmt. Der Freiraum für künftige Bedürfnisse des Verkehrs wird nicht eingeschränkt. Durch das vorgesehene Bauprojekt wird die Funktionsfähigkeit der Kantonsstrasse gegenüber der heutigen Situation durch Wendemöglichkeiten innerhalb des Perimeters und genügende Sichtzonen nicht beeinträchtigt. Durch die Direkterschliessung kann das Gebiet zweckmässig erschlossen und haushälterisch genutzt werden.

2.3.6 Landschaftsentwicklungskonzept LEK

Im Bericht zum Landschaftsentwicklungskonzept LEK Freienwil vom 8. Februar 2021 werden Handlungsansätze für die Förderung und Erhaltung von Lebensräumen von Pflanzen und Tieren sowie die Integration von Interessen der Land- und Forstwirtschaft sowie Erholung und Wirtschaft aufgeführt. Das LEK dient als Planungsgrundlage ausserhalb des Baugebiets.

Die im zugehörigem LEK-Situationsplan „Massnahmen und Schutzobjekte“ aufgeführten Dorfrundwege und Trampelpfade im und um das Siedlungsgebiet sind in der vorliegenden Planungsvorlage zu berücksichtigen.

2.3.7 Projekt Kinderfreundliche Gemeinde

Im Mai 2017 wurde die Gemeinde Freienwil mit dem Unicef-Label „Kinderfreundliche Gemeinde“ ausgezeichnet. Der Gemeinderat entschied Anfangs 2020, die Verlängerung des Labels um weitere vier Jahre anzustreben. Der Rezertifizierungsprozess wurde im Sommer 2020 in die Wege geleitet. Eine Schwachstellenanalyse im Rahmen des Labels „Kinderfreundliche Gemeinde“ von UNICEF hat verschiedene punktuelle Defizite für Fussgänger (insbesondere auch für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Kinder) aufgedeckt, welche bisher nicht saniert wurden. Die Durchwegung verschiedener Teilgebiete ist ungenügend.

Die Umfragen erbrachten ein insgesamt positives Bild der Kinderfreundlichkeit in der Gemeinde Freienwil. Viele Eltern beurteilen die Verkehrssicherheit im Dorf kritisch. Am meisten erwähnt wird der untere Teil der alten Ehrendingerstrasse. Der gepflästerte Hohlweg sei sehr unübersichtlich und für Kinder gefährlich. Daneben wird auch die Verkehrsbelastung an der Dorfstrasse und im Bereich des Schulareals negativ vermerkt und insbesondere darauf hingewiesen, dass die Tempolimiten von 30 schlecht eingehalten und kaum kontrolliert wird. Auch die Bergstrasse wird öfters als gefährliche Strecke erwähnt.

2.3.8 Masterplan Ortskern (MP)

Der Masterplan Ortskern wurde zusammen mit der Verabschiedung der Gesamtrevision Nutzungsplanung zur kantonalen Vorprüfung vom Gemeinderat beschlossen. Er ist analog zum REL behördenverbindlich und dient als Grundlage für die Umsetzung der angestrebten räumlichen Entwicklung. Er ergänzt mit höherem Detaillierungsgrad das bestehende räumliche Entwicklungsleitbild (REL). Er leistet eine Gesamtschau über den Ortskern von Freienwil und definiert die anzustrebende bauliche Entwicklung.

Der Masterplan dient als Grundlage für das Bauen im Ortskern und legt fest, welche Gebäude und Freiraumelemente erhaltenswert und für das Dorf wichtig sind. Der Plan vermerkt die Ausrichtung der Bauten in der Siedlungsstruktur in Wechselwirkung mit dem Strassenraum und zeigt ortsbauliche Ansätze und Bebauungsmöglichkeiten für die wichtigsten Teilbereiche.

Basierend auf dem Masterplan Ortskern wurde ein Ergänzungsplan mit zu genehmigenden Baulinien sowie Mauern und Vorgärten definiert. Diese definieren den Strassenraum und sind insbesondere bei der Umgestaltung und Aufwertung der Dorfstrasse und der Alten Ehrendingerstrasse zu berücksichtigen.

2.3.9 Masterplan Roosweg Ost

Der Masterplan Roosweg Ost wurde in enger Zusammenarbeit mit der Planungskommission und den betroffenen Grundeigentümern erarbeitet. Er ist das Resultat aus den Diskussionen mit den Grundeigentümern sowie planerischen Überlegungen, dient als Grundlage für die Entwicklung des Gebiets Roosweg Ost und zeigt schematisch die ortsbaulichen Zielsetzungen für die Bebauung, die Durchwegung und die Freiraumgestaltung auf.

Gemäss Masterplan Roosweg Ost soll der Roosweg zu einer verkehrsberuhigten Quartierstrasse aufgewertet werden. Zugleich ist eine Fussgänger Verbindung zwischen dem Roosweg und der Alten Ehrendingerstrasse vorgesehen.

3 Analyse

3.1 Einleitung

Freienwil liegt zwar stadtnah, aber in einem etwas abgesonderten Tal. Die Hauptlinie des öffentlichen Verkehrs umfährt das Dorf auf der Achse Ehrendingen-Tiefenwaag, die Verbindung über Hertenstein ins Siggenthal wird vom öffentlichen Verkehr nicht bedient, und auch der Bahnhof Niederweningen ist nicht gut erreichbar. Ausserhalb der Stosszeiten fährt stündlich nur ein Postauto über Freienwil. Diese ÖV-Erreichbarkeit ist angesichts der stadtnahen Lage als eher minimal zu betrachten. Umso grössere Bedeutung hat deshalb der motorisierte Individualverkehr. Der Knotenpunkt Landvogteischloss Baden ist aus Freienwil innerhalb von sieben Minuten erreichbar, die Zentren von Baden oder Wettingen innert zehn bis zwölf Minuten. Das entspricht ungefähr der Standortgunst von Untersiggenthal, Turgi oder Dättwil. Trotz des Ungleichgewichts von privatem zu öffentlichem Verkehr zeigen die Kennzahlen aber eine vergleichsweise starke Affinität der Bevölkerung zum öffentlichen Verkehr. Bis vor kurzem äusserte sich dies in einer moderaten Motorisierung und einer relativ hohen Zahl verkaufter Generalabonnemente. So lag der Motorisierungsgrad im Jahr 2018 mit 542 Fahrzeugen pro 1000 Einwohnern noch tiefer als in Ehrendingen mit 561, und der Anteil der Generalabonnemente lag mit 103 pro 1000 Einwohnern deutlich höher als in Ehrendingen mit 69.

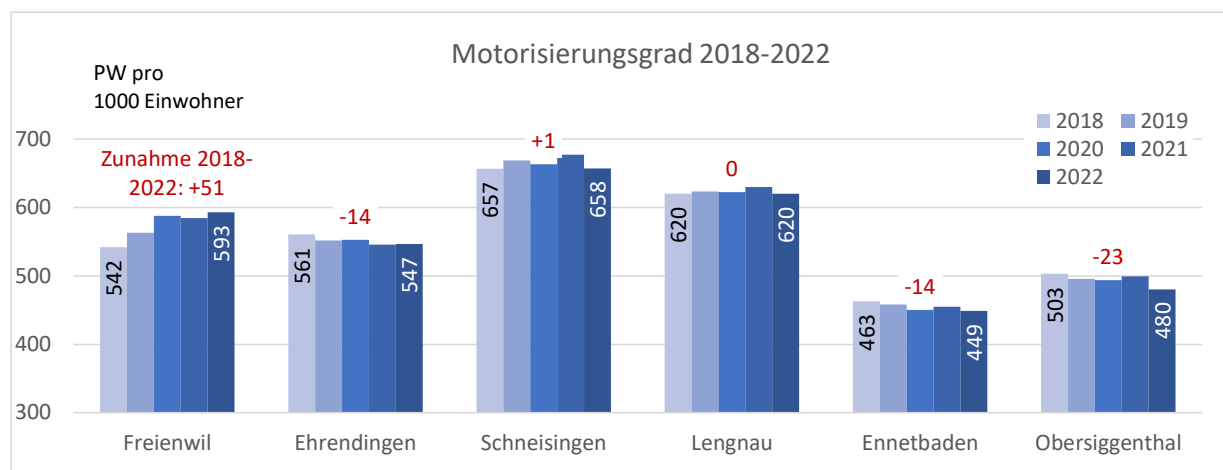


Abbildung 8 Entwicklung Motorisierungsgrad 2018-2022 in Freienwil und Nachbargemeinden

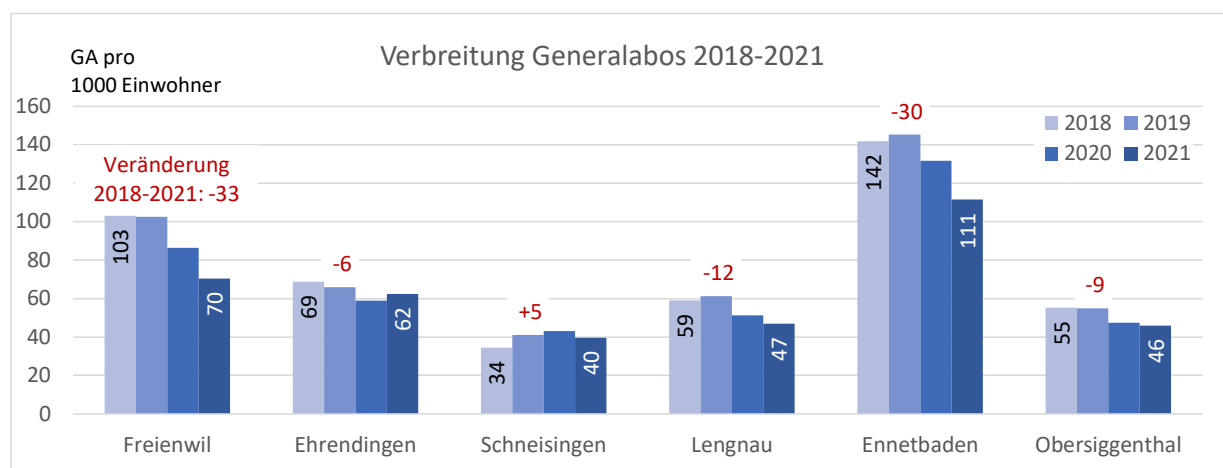


Abbildung 8 Verbreitung von Generalabonnementen 2018-2021 in Freienwil und Nachbargemeinden

Die Coronajahre brachten in Freienwil aber einen markanten, nicht mit den Nachbargemeinden vergleichbaren Umbruch. Während der Motorisierungsgrad in allen umliegenden Gemeinden seit 2018 ungefähr konstant blieb oder sogar sank, verzeichnete man in Freienwil einen Anstieg von 542 auf 593 Fahrzeuge pro 1000 Einwohnern. Die Personenwagenzahl stieg von 561 um 92 auf 653, während die

Einwohnerzahl nur um 66 stieg (von 1035 Mitte 2018 bis 1101 Mitte 2022). Gleichzeitig ging die Zahl der verkauften Generalabonnemente um 29 zurück. Der Rückgang von 30 Prozent ist bei weitem der höchste in der Umgebung und nur mit Ennetbaden vergleichbar. 2021 lag der Anteil Generalabonnemente mit 70 auf 1000 Einwohnern nur noch unwesentlich höher als in Ehrendingen mit 62.

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell (DWV 2019) fahren täglich rund 1'100 Fahrzeuge von und nach Freienwil und der MIV-Anteil am gesamten Binnen-, Quell- und Zielverkehr sämtlicher Verkehrsmittel beträgt 70%. Auf der Ehrdingerstrasse K428 pendeln 5'100 Personen in 3'800 Fahrzeugen (1.34 Pers./Fz) und auf der Badenerstrasse K427 9'900 Personen in 7'300 Fahrzeugen (1.36 Pers./Fz).

3.2.1 Übergeordnetes Strassennetz



Abbildung 9 Kantonsstrassennetz um Freienwil

Die Basiserschliessung der Gemeinde Freienwil erfolgt gemäss Abbildung durch die Lokalverbindungsstrassen K427 (Obersiggenthal – Lengnau) und K428 (Freienwil – Ehrendingen). Die Anbindung der Gemeinde erfolgt grösstenteils über die K427 (Badener-/Lengnauerstrasse). Eine Ausnahme bilden die Quartiere östlich der Badenerstrasse, welche über die alte Ehrendingerstrasse direkt an die K428 (Ehrendingerstrasse) angeschlossen sind. Der Verkehr westlich der Badenerstrasse wird mehrheitlich auf der Dorfstrasse gesammelt.

Im Norden besteht Anschluss an die Regionalverbindungsstrasse K284 (Ehrendingen-Klingnau/Döttlingen) sowie im Osten an die Hauptverkehrsstrasse K282 (Ehrendingen-Baden) und K284 (Ehrendingen-Regensdorf/Zürich). Anschluss an die Nationalstrassen (Hochleistungsstrassen) A1 (Genf-St.Gallen) und A3 (Basel-Sargans) besteht in Baden-West, Neuenhof und Wettingen.

3.2.2 Kommunales Strassennetz

Das kommunale Strassennetz ist engmaschig und an diversen Stellen an die Kantonsstrassen (Lokalverbindungsstrassen) angebunden. Der überwiegende Teil des kommunalen Zubringerverkehrs verläuft konzentriert auf der Achse Dorfstrasse – Alte Ehrendingerstrasse, was zu Konflikten mit dem Fuss- und Radverkehr führen kann. Die Strassen werden folgendermassen klassiert (vgl. Teilplan motorisierter Individualverkehr):

- Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) Verbindet Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete; in Freienwil keine vorhanden.
- Lokalverbindungsstrasse (Kantonsstrasse) Verbindet einzelne Ortschaften und Siedlungsgebiete oder stellt lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen her.
- Sammelstrasse Sammelt den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen
- Verbindungsstrasse kommunal Stellt lokale Verbindungen zwischen einzelnen Weilern und Höfen ausserhalb der Bauzonen her.
- Erschliessungsstrasse Erschliesst Quartiere in den Bauzonen und führt den Verkehr zu den Sammelstrassen

3.2.3 Geschwindigkeit

Im Siedlungsgebiet sind die Strassen mit Ausnahme im Bereich der K427 (Badener-/Lengnauerstrasse) mit Tempo 30 signalisiert und durchgehend als Mischverkehrsflächen gestaltet, das heisst es gibt keine separaten Trottoire. Die Schulstrasse stellt eine Begegnungszone (Tempo 20) dar.

3.2.4 Verkehrsaufkommen und -prognose Kantonsstrassen

Die Badener-/Lengnauerstrasse (K427) ist der Hauptverkehrsträger in Freienwil. Im Jahr 2019 verkehrten darauf gemäss kantonalem Verkehrsmodell 7'300 Fahrzeuge südlich der Abzweigung mit der K428. Davon fahren täglich 1'100 Autos von/nach Freienwil. Entsprechend wird der Verkehr auf der Badener-/Lengnauerstrasse vom Durchgangsverkehr geprägt.

Das Verkehrsaufkommen wird vom Kanton in unregelmässigen Abständen an vier Zählstellen (ausserhalb des Gemeindegebiets von Freienwil) erhoben. Folgender durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) wurde gemessen (in Fahrzeugen pro Tag, vgl. auch Tabelle 1):

Tabelle 1 Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) auf Kantonsstrassen

Zählstelle	Strasse	DTV	Veränderung (durchschnittlich pro Jahr)	Anteil Schwerverkehr
Nr. 936	K427 N	4'035 (2012)	Veränderung gegenüber 1992: 3'350 Fz (+1.02%)	2.3 %
Nr. 698	K427 S	5'927 (2013)	Veränderung gegenüber 2007: 5'075 Fz (+2.80%)	-
Nr. 698	K427 S	7'300 (2019)	Veränderung gegenüber 2013: +3.1 % jährlich	-
Nr. 890	K428	3'550 (2022)	Veränderung gegenüber 2012: 3'211 Fz (+1.06%)	3.3 %
Nr. 882	K427	3'431 (2014)	Veränderung gegenüber 2006: 2'985 Fz (+1.90%)	-

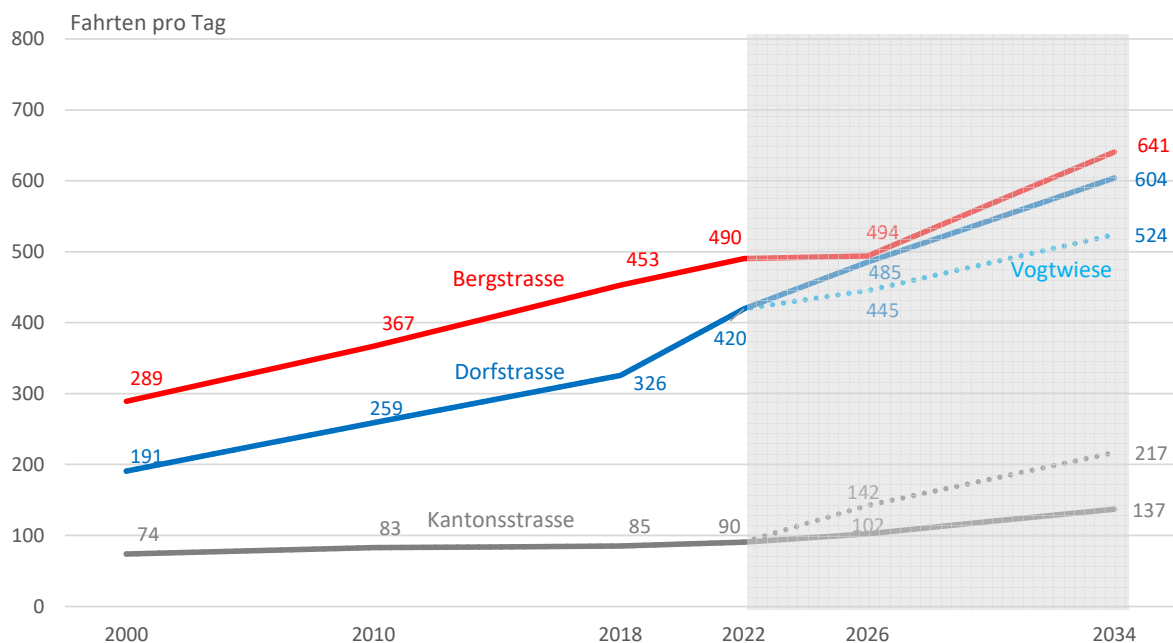
Das Verkehrswachstum ist insbesondere auf dem Abschnitt der Lokalverbindungsstrasse K427 südlich der Abzweigung mit der K428 mit durchschnittlich rund 3 % sehr hoch.

Das Verkehrsaufkommen dürfte neben dem Verkehr im Dorf vor allem auf Zubringerverkehr aus dem Surbtal, dem Studienland und in geringem Masse auch auf dem angrenzenden süddeutschen Raum Richtung Siggenthal und Baden-Nord zurückzuführen sein. Zubringerverkehr Richtung Baden, Limmattal und Zürich ist wenig zu erwarten, da die Route über Ehrendingen Richtung Anschluss Neuenhof attraktiver ist. Das in Umsetzung begriffene regionale Verkehrsmanagement verstärkt diese Verkehrsführung bewusst. In den nächsten 20 Jahren ist nicht mit einem erheblichen Anstieg von durchfahrendem Verkehr auf der Badenerstrasse zu rechnen. Für die Gemeinde ist wichtig, dass die Verbindung Richtung Autobahzubringer Neuenhof und den wichtigsten Zielen der Region Baden auch mit dem Auto weiterhin zuverlässig bleibt.

3.2.5 Verkehrsaufkommen und -prognose kommunale Strassen

Die Verkehrsbelastung der kommunalen Strassen ist mit Ausnahme der Dorfstrasse in den Quartieren gering.

Die Dorfstrasse sammelt den gesamten Verkehr westlich der Badenerstrasse und ist im unteren Abschnitt zwischen Einmündung Husenstrasse und Kantonsstrasse die am stärksten befahrene Gemeindestrasse (zusammen mit der untersten Bergstrasse, die aber peripher verläuft). Die Verkehrsbelastung der Dorfstrasse hat sich in den letzten Jahren stark und überdurchschnittlich erhöht. Für die letzten 20 Jahre ist ungefähr von einer Verdoppelung der Autofahrten auszugehen. Besonders stark war der Anstieg seit 2018 durch die Überbauung Eich und teilweise auch wegen der Wiedereröffnung des Weissen Windes. In den nächsten vier Jahren ist von einem weiterhin überproportionalen Anstieg auszugehen. Vier aktuelle Bauprojekte erhöhen die Verkehrsbelastung auf der Dorfstrasse weiter: Das MFH Wyss (7 Tiefgaragen- und 4 oberirdische Parkplätze), die DEFH Chloster (8 Garagenplätze), der Dorfladen (mindestens 30 Fahrten pro Tag) sowie die Vogtwiese, falls kein Direktanschluss an die Badenerstrasse realisiert würde (22 Tiefgaragenplätze). Bis 2026 könnte die Belastung gleich hoch sein wie an der Bergstrasse am Dorfrand. Die Achse Alte Ehrendingerstrasse–Dorfstrasse ist dagegen die "Hauptschlagader" von Freienwil und dient als Erschliessungsstrasse, Schulweg und Veloweg – und das alles im Mischverkehr ohne Trottoir.



Der Direktanschluss der Tiefgarage Vogtwiese würde kurzfristig eine spürbare Entlastung bringen (2026 ca. minus 45 Fahrten pro Tag). Langfristig kann bei einer allfälligen Erweiterung der Tiefgarage eine Verkehrsentslastung von ca. 80 Fahrten angenommen werden. Bei Umbauten an der unteren Dorfstrasse wird die Möglichkeit geschaffen, einen Teil der Parkierung auszulagern und so die Dorfstrasse nicht nur verkehrsmässig, sondern auch hinsichtlich Gestaltung zu entlasten.

Nebst dem Mehrverkehr durch oben beschriebene Bauprojekte und publikumsintensiven Anlagen stieg die Verkehrsbelastung auch aufgrund des geänderten Mobilitätsverhaltens an.

Der Motorisierungsgrad stieg während Corona deutlich an; die Zahl der Personenwagen nahm von 2018 bis 2022 um 92 zu (+16%). Da der grösste Teil des Gemeindegebiets durch die Dorfstrasse erschlossen wird, erhöht dies die Verkehrsbelastung der Dorfstrasse entsprechend.

Bisher konnte die Verkehrsbelastung an der Dorfstrasse ohne separate Gehwege bewältigt werden. In den letzten Jahren verstärkten sich jedoch die Stimmen, die auf den wachsenden Verkehr hinwiesen. Die beobachteten Zahlen bestätigen dies. Aufgrund der voraussichtlichen Entwicklung sind in diesem Bereich daher Massnahmen notwendig, um den Verkehr siedlungsverträglich bewältigen zu können.

3.2.6 Unfälle

Abbildung zeigt die Verkehrsunfälle seit 2011 um Freienwil. Insgesamt wurden im Gemeindegebiet 13 Unfälle registriert, der Grossteil davon auf der K427 und an der Einmündung der K428. Dies wird vom Gemeindeportrait der Gemeinde Freienwil vom Juli 2022 bestätigt, wonach an der Kreuzung Badener-/Ehrendingerstrasse vier Ein- und Abbiegeunfälle verzeichnet wurden, bei welchen Personen zu Schaden kamen (roter Kreis). Gemäss der UNICEF-Umfrage (vgl. Ziffer 2.3.7) wurden insbesondere die Alte Ehrendingerstrasse und die Bergstrasse als kritische Stellen erwähnt. Auch die Verkehrsbelastung an der Dorfstrasse und im Bereich des Schulareals wird kritisch betrachtet. Gesamtheitlich wird die Tempo-30-Zone gemäss der Umfrage oft nicht eingehalten und zu wenig kontrolliert.



Abbildung 10 Verkehrsunfallstatistik seit 2011 (Quelle: Bundesamt für Strassen)

3.2.7 Ruhender Verkehr

Gemäss Planungsbericht der laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung ist dafür zu sorgen, dass das Ortsbild von regionaler Bedeutung durch Parkierungsflächen nicht negativ beeinflusst wird. Aus diesem Grund sind qualitätssichernde Vorgaben zur Integration der notwendigen Infrastruktur in die Siedlung vorzusehen. Daher wird in der BNO für Mehrfamilienhäuser die Vorgabe zur Erstellung unterirdischer Einstellhallen gemacht. Oberirdisch stehen dadurch mehr Flächen für die attraktive Gestaltung des Aussenraums zur Verfügung. Gleichzeitig soll die Erstellung von Autoabstellplätzen aus Ortsbildschutzgründen gemäss § 55 Abs. 3 BauG reduziert werden können. In der Dorfzone kann der Gemeinderat zusätzlich gestützt auf § 55 Abs. 4 BauG zum Schutz vor den Auswirkungen des Verkehrs die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen. Wenn weniger Parkfelder erstellt werden, als gemäss kantonaler Bauverordnung erforderlich sind, ist der Gemeinde gemäss § 58 BauG eine Ersatzabgabe zu entrichten. Diese dient beispielsweise der Erstellung eines öffentlichen Parkhauses. Dadurch wird gewährleistet, dass trotz ortsbildschützerischen Anliegen genügend Parkfelder zur Verfügung stehen und Wildparkierung minimiert wird.

Aus Sicht der Gemeinde besteht in Freienwil als Gemeinde im ländlichen Entwicklungsraum kein Handlungsbedarf zu weiteren Regelungen gemäss regionalem Parkraumkonzept. Dies wird gestützt durch die VSS-Norm 40 281, wonach die Ermittlung des maximal zulässigen Angebots an Parkfeldern gestützt auf

die spezifische örtliche Situation zu erfolgen hat. Auf die Festlegung von Gebieten für autoarmes Wohnen wird entgegen dem regionalen Parkraumkonzept aufgrund der peripheren Lage der Gemeinde und des im regionalen Vergleich geringen Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV-Güteklasse D) verzichtet. Ebenso besteht kein Handlungsdruck hinsichtlich eines Parkleitsystems in Freienwil.

Hingegen soll gewährleistet werden, dass die Parkierung im Ortszentrum auch bei einer weiteren baulichen Verdichtung bewältigt werden kann. Tiefgaragenrampen sind aus Ortsbildgründen in der Dorfzone nicht erwünscht. Die Parkierung soll durch oberirdische Einfahrten bewältigt werden. Gleichzeitig ist es mittelfristig angezeigt, in Zentrumsnähe ein Parkierungsangebot zu schaffen, damit bei der erwünschten weiteren, oft kleinräumigen Verdichtung ein Ausweichen möglich ist.

Im Zusammenhang mit einer Überbauung des Areals Vogtwiese (vgl. auch Ziffer 2.3.5) besteht ein Potential für eine entsprechende Gemeinschaftsparkierungsanlage, mit welcher die Zahl oberirdischer Parkplätze im Dorfkern trotz weiterer Verdichtung begrenzt werden können. Daraus sind positive Effekte zugunsten des öffentlichen Raums zu erwarten.

Einen Beitrag dazu soll auch das Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund der Gemeinde Freienwil vom 28. November 2019 (Inkrafttreten am 1. Januar 2021) leisten. Es regelt das Abstellen von Motorfahrzeugen innerhalb des Baugebiets. Das Abstellen von Motorfahrzeugen ausserhalb von markierten Flächen ist verboten.

Das regelmässige Abstellen von Motorfahrzeugen und Anhängern während längerer Zeit auf öffentlichem Grund der Gemeinde Freienwil ist bewilligungs- und gebührenpflichtig. Die Parkplätze dürfen von Besuchern in der Regel für maximal 4 Stunden genutzt werden. Details sind im genannten Reglement ersichtlich. Die bestehenden Parkplätze sind im Teilplan „Motorisierter Individualverkehr“ bezeichnet.

3.2.8 Lärm

Als Hauptlärmquelle, welche in der Planung berücksichtigt werden muss, gilt die Kantonsstrasse K427, wo die Immissionsgrenzwerte teilweise überschritten sind.

3.3 Öffentlicher Verkehr

Als Wohngemeinde mit eher wenig Arbeitsplätzen pendelt ein grosser Teil der Erwerbstätigen weg, wobei die Stadt Baden und der Grossraum Zürich die primären Ziele darstellen. Die Gemeinde Freienwil gehört dem Tarifverbund A-Welle an (Abbildung).

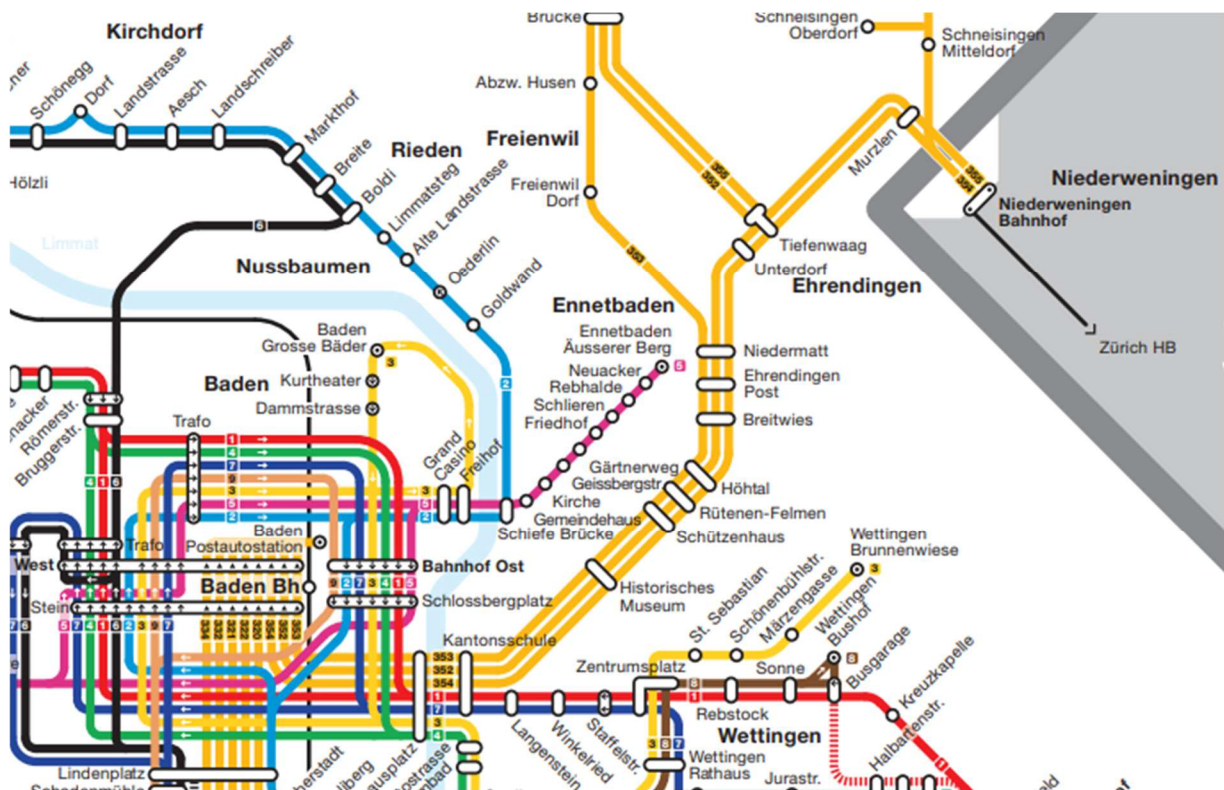


Abbildung 11 Auszug aus dem A-Welle Netzplan im Freiamt

Gemäss dem kantonalen Verkehrsmodell (DWV 2019) fahren täglich rund 400 Personen mit dem öffentlichen Verkehr von und nach Freienwil. Gemäss Daten aus der Open-Data-Plattform Mobilität Schweiz (März 2022) beträgt der ÖV-Anteil am gesamten Binnen-, Quell- und Zielverkehr sämtlicher Verkehrsmittel 14%. Basierend auf einer Einwohnerzahl von 1'100 Personen beträgt die Wegpendlerquote rund 83%. Der Besitzanteil in der Bevölkerung für Generalabonnements beträgt 7%, 39% besitzen ein Halbtax und Verbundabonnemente machen einen Anteil von 6% aus. Dies ist im Vergleich mit den ländlichen Nachbargemeinden sehr atypisch und entspricht eher den Tendenzen im städtischen Gebiet (vgl. Ennetbaden in Abbildung 8). Insgesamt scheint der Stellenwert und die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in der Bevölkerung von Freienwil nach wie vor hoch, obwohl wie in der Einleitung erwähnt, ein starker Rückgang von rund 40 % gegenüber den Zahlen vor der Corona-Pandemie feststellbar ist.

Freienwil ist mit der Buslinie 353 (Postauto) an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur kann die einzige Haltestelle, Freienwil Dorf, einen grossen Teil des Gemeindegebietes mit der öV-Gütekategorie D erschliessen. Die beiden Bushaltestellen bei der Haltestelle Dorf wurden 2016 neu erstellt. Insbesondere die Haltestelle Richtung Lengnau (Aussteigehaltestelle aus Richtung Baden) ist aber weiterhin noch nicht hindernisfrei. Die Fussdistanzen zur Haltestelle sind für die westlich und südlich gelegenen Wohnquartiere beträchtlich. Eine bessere räumliche Verfügbarkeit durch zusätzliche Haltestellen ist bei der gegebenen Siedlungsstruktur jedoch schwierig.

Der Bahnhof Baden ist der zentrale Umsteigeknoten für die Gemeinde Freienwil. Die Linie 353 (Tegerfelden-Endingen-Freienwil-Baden) verkehrt tagsüber nur im Stundentakt. Für den Einkaufs- und Freizeitverkehr ist dieses Angebot wenig attraktiv. Während der Hauptverkehrszeiten wird das Angebot Richtung Baden aufgrund der beträchtlichen ÖV-Pendlernachfrage bereits heute vielmals stündlich betrieben, was ein gutes Angebot darstellt.

Nach Obersiggenthal existiert keine direkte ÖV-Verbindung. Neue direkte Verbindungen zum Einkaufszentrum Nussbaumen und zum Bahnhof Niederweningen sowie eine höhere Frequenz (z.B. Halbstundentakt) in die Innenstadt von Baden (Regionalzentrum für Einkauf, Freizeit und Arbeiten) sind für die Gemeinde von zentraler Bedeutung und würden das Dorf für Familien und ältere Personen um einiges attraktiver machen. Die Gemeinde ist dabei auf den Kanton angewiesen, welcher aber bisher basierend

auf dem kantonalen Richtplan den Korridor Surbtal-Tiefenwaag/Niederweningen- Ehrendingen-Baden stärkt.

Allerdings stellte das Departement BVU, Abteilung Raumentwicklung in den kantonalen Grundlagen zur Nutzungsplanung Siedlung in Freienwil bereits im April 2017 fest, dass das "hohe Bevölkerungswachstum von Freienwil raumplanerisch aufgrund der Erschliessungs- und Versorgungslage und anderen, bereits vorhandenen (oder eben nicht vorhandenen) Infrastrukturen mit dem Raumkonzept Aargau kaum vereinbar" sei. "Entweder müssen die Strukturen und die ÖV-Erschliessung mit dieser Entwicklung mithalten oder das Wachstum muss gebremst werden." Von 2017 bis 2021 hat sich Freienwil stark weiterentwickelt. Die Wohnungszahl stieg um 39 Einheiten (9 %), die Einwohnerzahl um 65 Personen (6 %). Das Wachstum wird auch in den nächsten Jahren aufgrund der baulichen Verdichtung anhalten, so dass es ein Ziel der Gemeindeentwicklung sein muss, das ÖV-Angebot zu verbessern.

3.4 Radverkehr

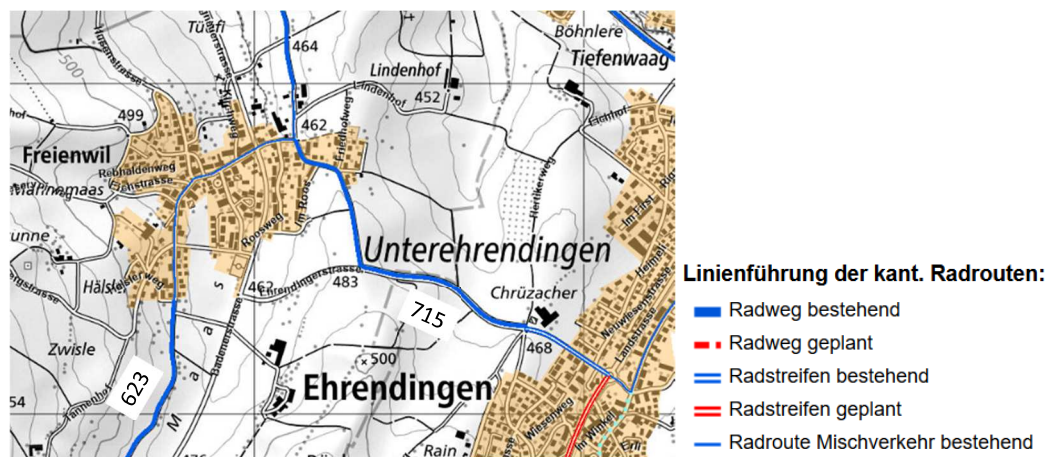


Abbildung 9 Kantonale Radrouten

Durch das Gemeindegebiet führen zwei kantonale Radroutenverbindungen (Abbildung). Dabei handelt es sich um die kantonale Radroutenverbindungen Nr. 623 Obersiggenthal – Freienwil und Nr. 715 Ehrendingen – Lengnau, welche durch das Gemeindegebiet verlaufen.

Die kantonale Radroute Nr. 623 wird innerhalb des Siedlungsgebiets im Mischverkehr geführt. Aufgrund der eingeführten Tempo-30-Zone wird das Unfallrisiko als gering eingeschätzt. Im Bereich der Querungsstelle der K427 ist allerdings erhöhte Aufmerksamkeit angebracht (Rechtsvortritt, Tempo 50, Kantonsstrasse). Ansonsten bestehen abseits der Kantonsstrasse separate Radwege.

Die Radroute Nr. 715 wird nördlich des Siedlungsgebiets entlang der alten Lengnauerstrasse auf einer Länge von ca. 200 m im Mischverkehr geführt. Aufgrund des bis anhin geringen Verkehrsaufkommens ist das Unfallrisiko gering. Ansonsten bestehen separate Radwege, insbesondere auch entlang der Kantonsstrasse K428 bis zum Siedlungsgebiet von Ehrendingen. Ab der Dorfstrasse ist via obere Bergstrasse zudem eine regionale Höhenroute in Richtung Westen vorgesehen, welche unter anderem nach Untersiggenthal und Würenlingen führt.

Aus Freienwil kann damit über separate, gut ausgebaute und attraktive Velowege Richtung Lengnau, Ehrendingen, Hertenstein und Obersiggenthal gefahren werden. Mit der Umgestaltung der Hertensteinstrasse hat sich die Situation für den Veloverkehr nach Nussbaumen zusätzlich verbessert. In Richtung Ehrendingen-Baden besteht jedoch noch keine durchgehende, getrennte Veloführung.

Auf lokaler Ebene führt die kommunale Hauptroute für den Radverkehr entlang der kantonalen Radroute von der alten Ehrendingerstrasse über die Badenerstrasse durch die Dorfstrasse. Auf der unteren Dorfstrasse ist zu beachten, dass sich der Verkehr in letzter Zeit deutlich erhöhte und absehbar noch erhöhen wird (vgl. Abschnitt 3.2.4).

Gemäss regionalem Velokonzept (2013) von Baden Regio ist zwischen der Ehrendingerstrasse K428, der Kantonsstrassenkreuzung K427/K428 und der südlichen Dorfstrasse eine regionale Netzergänzung geplant, die der K428 folgt und nach der Verzweigung mit der K427 auf die bestehende Radroute Richtung Hertenstein und Obersiggenthal geführt wird (vgl. Abb. 4, Abschnitt 2.2.5). Diese Verbindung ist heute nicht ausgebaut und nicht signalisiert. Ein allfälliger Ausbau soll mit der Gemeinde abgestimmt werden.

Ein öffentliche Veloabstellanlage (acht Abstellplätze) befindet sich bei der Bushaltestelle Freienwil, Dorf in Fahrtrichtung Lengnau. Weitere Veloabstellanlagen sind im Rahmen des Gestaltungsplans Mitte vorgesehen. Mit der stärkeren Verbreitung von E-Bikes dürfte die Bedeutung von Zweirädern für die Alltagsmobilität von Freienwil trotz den topographischen Gegebenheiten spürbar zunehmen.

3.5 Fussverkehr

Durch das Gemeindegebiet von Freienwil führen mehrere Wanderwege von kantonaler Bedeutung. Der Erhalt der Wanderwege ist eine kantonale Aufgabe. Bei einer Aufhebung oder einem Unterbruch hat der Verursacher für Ersatz zu sorgen. Das kantonale Wanderwegnetz ist in der Nutzungsplanung angemessen zu berücksichtigen (Aargauer Weg). Bei einer Aufhebung oder einem Unterbruch hat der Verursacher für Ersatz zu sorgen.

Fusswege im Allgemeinen sind durch die Gemeinde zu planen, anzulegen und zu unterhalten. Ihnen kommt eine entscheidende Erschliessungsfunktion verschiedenster Nutzungsgebiete zu. Die Darstellung der Fussverkehrsverbindungen als Netz und wichtiger Ziel- und Quellorte im Plan erlauben es, Netzlücken zu erkennen und entsprechende Massnahmen zu erarbeiten. Gemäss REL bestehen noch Lücken im Wegnetz, einige im Rahmen einer Schwachstellenanalyse aufgedeckte Defizite sind bisher nicht saniert. Innerhalb des Siedlungsgebietes gibt es an einigen Kreuzungen unklare und potenziell unsichere Situationen (ungenügende Sichtweiten, fehlende Verlässlichkeit Vortrittsregime). Im Vergleich zu anderen Gemeinden sind die Schulwege in Freienwil bisher mit wenigen Ausnahmen unproblematisch und für die Schüler gut zu bewältigen. Die absehbar erhöhte Verkehrsbelastung an der unteren Dorfstrasse ist jedoch bei künftigen Massnahmen zu berücksichtigen.

Wie oben erwähnt (Abschnitt 3.2.4), zeichnet sich an der unteren Dorfstrasse eine erhöhte Verkehrsbelastung ab, die mit der Verlagerung des Dorfladens an die untere Dorfstrasse nochmals zunehmen wird. Die Dorfstrasse erschliesst einen grossen Teil des Gemeindegebiets und der öffentlichen Bauten. Aus Sicht des Gemeinderats soll die untere Dorfstrasse daher bestmöglichst vom Verkehr entlastet werden. Das REL sieht aus diesem Grund die Schaffung einer zweiten Fusswegverbindung via Roosweg ins Quartier Roos vor, mit der die gefährlichen Stellen (Verkehr Dorfschöpfli, Anlieferung künftiger Dorfladen, Hauptkreuzung an der Kantonsstrasse, unübersichtlicher Rank an der unteren Ehrendingerstrasse) umgangen werden können. Die im Rahmen der Situationsanalyse erkannten Netzlücken wurden im Teilplan Fussverkehr sowie in den Zielen und Massnahmen entsprechend berücksichtigt.

Insbesondere die Wegverbindung zwischen der Badenerstrasse und dem Quartier Roos ist für die Gemeinde von zentraler Bedeutung. Kurze und sichere Fusswege fördern den Fussverkehr im Allgemeinen und die Selbständigkeit der schwächsten, jüngsten und ältesten Verkehrsteilnehmer im Speziellen. Im Gebiet Roos ist dies aufgrund des aktuellen Sicherheitsdefizits auf der alten Ehrendingerstrasse besonders wichtig.

Die Lengnauerstrasse ist nördlich des zentralen Knotens mit der Dorfstrasse verkehrsorientiert gestaltet und nimmt keinen Bezug zur umgebenden Bebauung. Der mittlere Bereich der Badener-/Lengnauerstrasse (K427) ist hingegen vorbildlich siedlungsorientiert gestaltet; es gibt zwei gesicherte Querungsmöglichkeiten (Markierung Fussgängerstreifen) bei der Bushaltestelle und auf Höhe der Vogtwiese. Jedoch besteht im südlichen Dorfbereich bei der Einmündung des Rooswegs keine gesicherte Querungsmöglichkeit über die Kantonsstrasse, was ein Sicherheitsrisiko darstellt. Bei der Einmündung gilt Rechtsvortritt, was von Autofahrenden auf der K427 nicht intuitiv erkennbar ist. Die Strasse wird in diesem Bereich von Fussgängern und Velofahrern frei gequert.

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) beinhaltet die historischen Verkehrswege und Wegbegleiter (Wegkreuze, etc.). In der Gemeinde Freienwil sind historische Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung vorhanden. In den Teilplänen Fuss- und Radverkehr werden netzrelevante historische Verkehrswege mit Substanz oder viel Substanz orientierend dargestellt. Das Inventar und der entsprechende Eintrag im KGV hat keine grundeigentümergebundene Wirkung.

Mit einer durchgehenden Konzeption des kommunalen Fussverkehrsnetzes und einer konsequenten Beseitigung von Schwachstellen (Sicherheitsdefizite, Netzlücken) können die Stärken von Freienwil als kompaktes Bauerndorf mit kurzen Wegen noch gestärkt werden. Damit bleibt die Gemeinde für Familien wie für ältere Menschen attraktiv.

3.6 Mobilitätsmanagement (MM)

Das MM umfasst Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die den Fuss- und Radverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel sowie Carsharing bzw. die effiziente Nutzung des Autos fördern. Damit trägt es zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei. Dazu gehören Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie Koordination von Angeboten.

Aktuell werden in Freienwil keine Massnahmen des Mobilitätsmanagements aktiv umgesetzt. Seit 1997 besteht Freienwil aber ein Mobility-Standort. Mit 1100 Einwohnern ist Freienwil damit einer der kleinsten Mobility-Standorte der Schweiz. Dass die Auslastung dieses Carsharing-Standorts seit 25 Jahren offenbar gross genug, zeigt die Affinität der Bevölkerung Freienwils zum kombinierten und öffentlichen Verkehr. Die Gemeinde möchte diesen Standort als wichtige Ergänzung zum eher minimalen ÖV-Angebot erhalten.

Darüber hinaus soll der Mobilitätsbedarf den standortspezifischen Mobilitätsmerkmalen Rechnung tragend abgewickelt werden. Im Sinne einer nachfrageorientierten Verkehrsstrategie sind in dieser ländlichen Region mit geringer ÖV-Erschliessung deshalb angemessene Voraussetzungen für die Abwicklung des Verkehrs mit dem privaten Personenwagen als Hauptfortbewegungsmittel zu schaffen.

Badenmobil bietet an ihrer Auskunftsstelle in Baden und auf der Website www.badenmobil.ch umfassende Informationen und Beratung zur Mobilität in der Region Baden-Wettingen. Badenmobil ist ein Programm zur Förderung einer nachhaltigen und zukunftsträchtigen Mobilität.

3.7 Strassenraum

Attraktive öffentliche Räume leisten einen wesentlichen Beitrag zur Standortqualität einer Gemeinde. Sie prägen einen Ort und schaffen Lebensqualität. Im kantonalen Richtplan Kapitel H4 wird dazu festgehalten: «Die öffentlichen Räume, Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlung unterstützen.» Die bedürfnis- und nutzergerechte Gestaltung von Strassenräumen ist damit eine zentrale Aufgabe.

Die Planungskommission erachtet den Strassenraum im Ortskern von Freienwil als charakteristisch für das Dorf. Er ist aussergewöhnlich hochwertig und soll erhalten werden. Entsprechend werden im Rahmen der Nutzungsplanung nebst den Vorgaben in den Dorfzonen auch Vorschriften zum Strassenraum der Kantonsstrasse, des Rooswegs und der Schulstrasse gemacht. Die ortsbaulichen Grundprinzipien aus dem REL (Volumetrie, Gestaltung Strassenraum, Umgebungsgestaltung, Neubauten mit raumbildenden, zusammenhängenden Fassaden, Ausrichtung auf Badener- und Schulstrasse) sollen insbesondere im Dorfkern und entlang der Badenerstrasse berücksichtigt werden. Die Gestaltung der Vorbereiche sollen zur Aufwertung des Strassenraums und der Verminderung der Trennwirkung beitragen.

Die Badener-/Lengnauerstrasse ist die zentrale Nord-Süd Achse in Freienwil und unterteilt das Siedlungsgebiet in zwei Teile, wobei die Trennwirkung aufgrund der eher tiefen Verkehrsbelastung im regionalen Vergleich gering ist. Der Bereich um die Kreuzung Badener-/Dorfstrasse und die Postautohaltestelle ist seit der letzten Sanierung siedlungsverträglich gestaltet. Er weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf und schafft neben dem Fussgängerstreifen durch die attraktive Mittelinsel mit Bäumen flächige Querungs-

möglichkeiten. Die für 2024 geplante Verlagerung des Dorfladens an diese Stelle wird die Aufenthaltsqualität weiter erhöhen. Durch die geplanten Gestaltungsmassnahmen sollen eine hohe Verkehrssicherheit und tiefe gefahrene Geschwindigkeiten und Lärmemissionen gewährleistet werden.

Die Kantonsstrasse K427 weist an den Zufahrten in das Siedlungsgebiet begrünte Eingangstore mit Torwirkung auf und der Kreuzungsbereich mit der Dorfstrasse ist mit attraktiven Verkehrsberuhigungselementen (begrünte Mittelinsel, Rechtsvortritt) ausgestattet. Die Kantonsstrasse entspricht mit der Dimensionierung von 6.0 m Breite (Mindestbreite von 5.9 m gemäss VSS-Norm 40 201) innerhalb des Siedlungsgebiets dem Begegnungsfall PW-LKW.

Der südliche Abschnitt wirkt durch den einseitigen Gehweg und die strassenabgewandte Bebauung stärker verkehrorientiert. Das Dorf wird dadurch in diesem Bereich räumlich getrennt. Der südliche Ortszugang weist bisher keine Querungsmöglichkeit für Fussgänger auf.

Die Gemeindestrassen sind durchgehend als Mischverkehrsflächen gestaltet, wobei das Zusammenspiel mit den angrenzenden Nutzungen entlang von einzelnen Abschnitten im Ortskern (Teile der Dorfstrasse) stark und identitätsbildend ist. Entlang der Schulstrasse oder Husenstrasse, aber auch entlang der Alten Ehrendingerstrasse oder des Rooswegs bilden die Vorbereiche der Häuser mit der Erschliessungsstrasse zusammen einen gemeinsamen öffentlichen Raum. Auf den übrigen Abschnitten dominiert der funktionale Erschliessungscharakter.

Die Dorfstrasse als wichtigste kommunale Sammelstrasse weist eine Breite von 5.3 bis 6.0 m im Mischverkehr auf. Auch dies entspricht dem Begegnungsfall PW-LKW (Mindestbreite von 5.2 m bei Tempo 30). Die Dorfstrasse mit dem Schulhausplatz und den beiden kleinen Platzsituationen um die Dorfbrunnen ist sorgfältig gestaltet und bietet Aufenthaltsqualität. Sie weist fast auf der ganzen Länge bauliche Verschmälerungen auf, die den Strassenraum optisch einengen.

Die untere Bergstrasse ab der Kantonsstrasse erschliesst den südlichen Dorfteil und ist eine lange, übersichtliche Strasse. Bis zur Schulstrasse ist sie rund 5.5 m breit. Anschliessend verschmälert sie sich bis zur Dorfstrasse auf rund 4.0 m, was das Kreuzen von PW's erschwert und die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer reduziert. Die Strasse ist in einem schlechten Zustand. Im Rahmen der geplanten Sanierung ist angedacht, dass der Strassenbereich durch einen rund 1.5 m breiten Fussgänger- und Velobereich ergänzt wird, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Nutzungen des Rooswegs nehmen wenig Bezug zum Strassenraum. Die Aufenthaltsqualität ist bisher gering und im Zusammenhang mit den angrenzenden Überbauungen wenig auf das örtliche Quartier ausgerichtet. Die angrenzende Überbauung ist so organisiert, dass der Aussenraum auf der westlichen Seite privat ist. Die zahlreichen Kinder in der Überbauung benützen den Roosweg daher als gemeinsame Spielfläche und geraten regelmässig in Konflikt mit dem Erschliessungsverkehr auf dem Roosweg.

Die Alte Ehrendingerstrasse ist in den ersten beiden Kurven ab der Kantonsstrasse gepflästert. In den 1950er Jahren war dies das erste staubbefreite Strassenstück von Freienwil. Früher wurde der Abschnitt benutzt, um mit den Ochsenwagen vom Dorf auf die Ackerparzellen im Büel und im Chapf zu gelangen. Dadurch erhielt die Stelle Hohlwegcharakter. Wegen der eingesenkten Lage und der engen Kurvenführung wirkt die Strasse unübersichtlich, was von den Eltern der vielen schulpflichtigen Kinder im Roos-Quartier als Gefährdung empfunden wird.

Freienwil liegt in einer Talmulde. Entsprechend sind die Dorfeinfahrten der Velorouten aus Richtung Süden (Hertenstein) und Osten (Ehrendingen) abschüssig und werden von Velos und besonders e-Bikes mit hoher Geschwindigkeit befahren, was von den Bewohnenden angrenzender Liegenschaften als Sicherheitsrisiko empfunden wird. Die Bebauung entlang dieser Einfallstrassen wirkt diesem Umstand bisher wenig entgegen.

3.8 Abstimmung Landschaft und Verkehr

Für Grundsätze, Ziele und Handlungsanweisungen zum Thema Landschaft wird auf das beiliegende REL sowie das LEK verwiesen.

Ein für die Aufwertung des Strassenraumes wichtiges Projekt sind die von der Ortsbürgergemeinde finanzierten "Neugeborenenbäume", die Baumreihe auf dem Büel oder die Nussbaum-Halballee an der Kantonsstrasse nach Ehrendingen.

Die Auswirkungen der Naherholungsgebiete auf Natur und Landschaft werden als gering eingeschätzt. Durch das grosse Angebot an attraktiven Naherholungsgebieten in der Region wird der Handlungsdruck aufgrund des resultierenden Naherholungsverkehrs verteilt.

3.9 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Für die detaillierte Analyse der Siedlungsentwicklung wird auf das beiliegende REL verwiesen. Gemäss Stand der Erschliessung bestehen in Freienwil ausser der Spezialzone Bücklihof, für die kürzlich ein Gestaltungsplan für die Überbauung erarbeitet wurde, der Vogtwiese und Gewerbezone kaum grössere unüberbaute Parzellen im Siedlungsgebiet. Von grösserer Bedeutung ist hingegen die Innenentwicklung verschiedener Gebiete, so am Dorfeingang Süd, am Roosweg und an der Bergstrasse. Um die Kapazität des übergeordneten Kantonsstrassennetzes zu erhalten, wurden parallel zur Nutzungsplanungsrevision für die Vogtwiese und Arbeitszone Umfeldanalysen gemäss den Richtlinien des Kantons Aargau erstellt.

Betreffend Spezialzone Bücklihof, für die Ende 2022 das Baugesuch eingereicht wurde, ist zu berücksichtigen, dass der Schwerverkehr (Pferdetransporte) über die untere Dorfstrasse und die Weiherstrasse geführt wird, der übrige motorisierte Verkehr entlang der Bergstrasse zum Hälslerweg.

Die vorgesehene Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt gebietsspezifisch entlang der bestehenden Sammelstrassen, wobei das grösste Innenentwicklungspotenzial auf der Vogtwiese, am Roosweg und am Dorfeingang Süd nahe der Bushaltestelle besteht. Im Dorfkern wird die öV-Gütekategorie D erreicht. Die von der Gemeinde angestrebte hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision schafft Wohnraum für rund 200 zusätzlichen Personen. Gegenüber heute (1'100 Einwohner) wird mittelfristig mit einer Einwohnerzahl von 1'250 Personen gerechnet.

Gemäss Ziffer 3.1 beträgt der MIV-Anteil am gesamten Binnen-, Quell- und Zielverkehr 70%. Entsprechend ist aufgrund des voraussichtlichen Bevölkerungswachstums von 150 Personen von rund 200 zusätzlichen täglichen Fahrten auszugehen (täglich 2 Fahrten). 200 zusätzliche Fahrten entspricht einer Zunahme von rund 2.7 % gegenüber dem Stand von 2019 (vgl. Ziffer 3.2.4). Eine solche Zunahme kann vom übergeordneten Kantonsstrassennetz problemlos abgewickelt werden.

Die Badenerstrasse (Kantonsstrasse K427) weist innerhalb Baugebiet eine Breite von 6 m auf. Dies entspricht bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h dem Begegnungsfall PW-LKW (Mindestbreite von 5.9 m gemäss VSS-Norm 40 201. Die Dorfstrasse als wichtigste kommunale Sammelstrasse weist eine Breite von 5.3 bis 6.0 m im Mischverkehr auf. Auch dies entspricht dem Begegnungsfall PW-LKW (Mindestbreite von 5.2 m bei Tempo 30). Auch mit der Entwicklung der Arbeitszone A ist nicht von einem überdurchschnittlichen Anstieg des Schwerverkehrsanteils auszugehen.

Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung soll die heutige Gewerbezone umgelagert werden. Ohne Umlagerung ergeben sich für die direkt angrenzenden Wohnnutzungen störende Lärm-, Verkehrs- und Geruchsemissionen. Gleichzeitig würden die heutige offenen und attraktiven Sichtbeziehungen in die Landschaftskammer empfindlich gestört. Aus diesen Gründen ist die Nähe zur Kantonsstrasse bei alternativen Standorten der Arbeitszone zentral. Gleichzeitig kann mit einer Direkterschliessung ab dem Knoten Badenerstrasse / Ehrendingerstrasse der bestehende Unfallschwerpunkt durch tiefere gefahrene Geschwindigkeiten entschärft werden.

3.10 Fazit

Abbildung zeigt zusammengefasst die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken zum Thema Verkehr in Freienwil. Die Themen Siedlung und Landschaft sind im REL abgehandelt.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Eingangspforten an den Ortseingängen der Kantonsstrasse ▪ Verkehrsberuhigung der Kantonsstrasse im Bereich der Dorfmitte und Bushaltestellen ▪ Flächendeckende Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen ▪ Gute Anbindung an überregionale Zentren Baden-Wettingen sowie Zürich-Nord mit motorisiertem Individualverkehr ▪ Bewirtschaftung Parkierung (Reglement) ▪ Attraktive und separate Radrouten ▪ Wegnetz Landschaft ▪ Hohes Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung (Affinität für ÖV und kombinierte Mobilität) ▪ Hohes Bewusstsein der Kinder, dass sie sich im Dorf frei bewegen können. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Minimale Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr ausserhalb der Stosszeiten ▪ Wildparkierung an den Siedlungsrändern ▪ Netzlücken bezüglich Fussgängerverbindungen (Schulwege) und Quartierverbindungen ▪ Starke Konzentration des dorfinernen Verkehrs auf die Achse Dorfstrasse – Alte Ehrenderingerstrasse
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ringerschliessung der Gemeindestrassen Dorfstrasse – Bergstrasse ▪ Aufwertung und siedlungsorientierte Gestaltung der Gemeindestrassen ▪ Siedlungsverträglichere Gestaltung des Kantonsstrassenraums im südlichen Bereich ▪ Zentrale Gemeinschaftsparkierung Vogtwiese (Optimierung Ortsbild Dorfkern) ▪ Optimierung Fussgängernetz (Schulwegsicherheit) und kombinierte Mobilität ▪ Bessere Anbindung an die Nachbargemeinden mit e-Bike (Höhenunterschiede sind leicht zu bewältigen) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seit Corona stark erhöhter Motorisierungsgrad im Dorf ▪ Deutlich zunehmender Verkehr an der unteren Dorfstrasse ▪ Fussgängersicherheit insbesondere für Schulkinder ▪ Fehlende Kontrolle Einhaltung Tempolimit 30 und Parkierungsreglement

Abbildung 10 Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse

4 Ziele (Genehmigungsinhalt)

Kapitel 4 enthält die Ziele der Gemeinde Freienwil für die nächsten 10-15 Jahre zum Thema Verkehr. Sie basieren auf den übergeordneten Rahmenbedingungen in Kapitel 4 und der Analyse aus Kapitel 3. Die dazugehörigen Massnahmenvorschläge werden in Kapitel 5 aufgezeigt.

A) Motorisierter Individualverkehr – Aufwertung Kantonsstrassenraum

K427 / K428

A *Der Strassenraum der Kantonsstrasse (Badenerstrasse und Lengnauerstrasse) weist im Siedlungsgebiet eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Kantonsstrassen gewährleisten sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden.*

K427 / K428



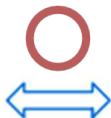
A.1 Im Rahmen künftiger Sanierungen wird die **siedlungsverträgliche Gestaltung und Dimensionierung der Kantonsstrasse** weiter gefördert. Die gefahrene Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet wird durch eine auf die Badenerstrasse ausgerichtete Bebauung gesenkt. Gleichzeitig wird die Trennwirkung der Strasse reduziert. Zudem werden bei der Gestaltung des Strassenraums angrenzende Planungen und Bauprojekte im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigt.



A.2 Die Verkehrssicherheit des **Knotens Badenerstrasse / Ehrendingerstrasse** wird durch Sicherstellung einer gemässigten Geschwindigkeit, ein geeignetes Vortrittsregime, eine angemessene Dimensionierung und sichere Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.



A.3 Die Sicherheit am **Knoten Badenerstrasse / Roosweg** wird mit geeigneten gestalterischen und baulichen Massnahmen, einer Querungsmöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr und einer Verdeutlichung des Rechtsvortritts für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.



A.4 Der **Knoten Badenerstrasse / Dorfstrasse (Hauptkreuzung)** wird gemäss dem rechtsgültigen Gestaltungsplan Mitte gestaltet. Dabei erhöhen die belebten Ausserräume, sichere Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr und eine gemässigte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs die Verkehrssicherheit.



A.5 Für den **Fussverkehr** stehen im Siedlungsgebiet und auch an kritischen Punkten ausserhalb des Siedlungsgebiets genügend, einfache, sichere und hindernisfreie **Querungsmöglichkeiten** zur Verfügung. Sie sorgen für eine hohe Verkehrssicherheit.

B) Motorisierter Individualverkehr – Aufwertung und Gestaltung Gemeindestrassen



B *Die Gemeindestrassen im besiedelten Gebiet sind siedlungsorientiert und sicher gestaltet, für alle Verkehrsteilnehmenden hindernisfrei zugänglich und in der Regel im Mischverkehr geführt. Die lokalen Verbindungswege sind zweckmässig und gut unterhalten.*



B.1 Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet sind **verkehrsberuhigt und siedlungsorientiert** gestaltet. Die Strassenräume sind durch bauliche und gestalterische Massnahmen sicher und lebenswert konzipiert und berücksichtigen die angrenzenden Bebauungs- und Freiraumstrukturen. Zwischen den Gemeindestrassen im Dorf gelten Rechtsvortritte als Norm.



B.2 Die **Dorfstrasse** ist als verkehrsberuhigte, sichere Quartierstrasse im Mischverkehr gestaltet, dessen Strassenraum den umgebenden historischen Ortskern berücksichtigt und stärkt. Der bäuerliche Charakter des Strassenraums wird im Zusammenhang mit der Abfolge von Bauerngärten, Vorplätzen und Wiesenborden auf der oberen Dorfstrasse bis an den Ortsrand weitergeführt. Der südliche Bereich (Dorfeinfahrt vom Hertenstein) wird so gestaltet, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden. Im untersten Abschnitt (Bereich Eintracht / künftiger Dorfladen) werden motorisierter Individualverkehr und Fussverkehr entflechtet.





B.3 Die **Alte Ehrendingerstrasse** wird siedlungsorientiert und sicher gestaltet. Es werden Massnahmen zur Reduktion der e-Bike-Geschwindigkeiten geprüft. Im gepflästerten Kurvenbereich werden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und der Übersichtlichkeit geprüft.



B.4 Die **untere Bergstrasse** (bis Knoten Dorfstrasse) bildet zusammen mit der Dorfstrasse das ringförmige Rückgrat der kommunalen Erschliessung. Sie wird leicht neu dimensioniert und sicher gestaltet. Dadurch wird die Dorfstrasse vom motorisierten Individualverkehr entlastet.



B.5 Der verkehrsberuhigte und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltete Strassenraum der **Schulstrasse** ist in seiner Qualität und mit seiner einseitigen Baumreihe zu erhalten.



B.6 Der **Roosweg** wird im Zusammenhang mit der angrenzenden Gebietsentwicklung zu einer attraktiven Quartierstrasse mit einem siedlungsorientierten Strassenraum sowie hoher Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität umgestaltet.



B.7 Der vorgesehene neue Standort des Reservoirs Eichbrunnenhof wird direkt und rationell erschlossen.

C) Motorisierter Individualverkehr – Erschliessung



C *Sämtliche Parzellen, insbesondere die Entwicklungsgebiete und die unbauten Bauzonen der Gemeinde, sind rationell an das übergeordnete Strassennetz angebunden.*



C.1 Zwei der zentralen Entwicklungsgebiete der Gemeinde (Vogtwiese, Arbeitszone) werden möglichst direkt an das Kantonsstrassennetz angebunden, um Ortsbild und Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten. Der Verkehrsfluss der Kantonsstrassen darf dabei nicht beeinträchtigt werden.



C.2 Weitere unerschlossene Parzellen und Gebiete werden durch zweckmässige Erschliessungen baureif gemacht.

D) Motorisierter Individualverkehr – Parkierung



D *In Freienwil stehen genügend öffentliche Parkfelder für kommunale Infrastrukturen und private Parkfelder für Anwohner zur Verfügung. Die Anzahl, Anordnung und Gestaltung der Parkfelder berücksichtigen das Ortsbild von regionaler Bedeutung.*

D.1 Parkfelder sollen zusammengefasst, auf die Überbauung, die Grünflächen und die Vorgärten abgestimmt sowie verkehrsgerecht angeordnet werden. Parkfelder sind so zu gestalten, dass eine gute Freiraum- und Strassenraumqualität entsteht. Sie sind wenn möglich in die Gebäude zu integrieren.

D.2 Der öffentliche Raum in den Quartieren sowie Landwirtschaftsflächen sind vor unrechtmässigem Parkieren geschützt.

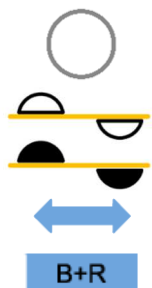


D.3 Im Areal Vogtwiese wird im Zusammenhang mit künftigen Wohnüberbauungen eine Parkierungsanlage gemäss Vorgaben in der BNO realisiert.

D.4 Im östlichen Gemeindegebiet gibt es bisher noch keine öffentlichen Parkplätze (mit Ausnahme der Friedhof-Parkplätze, die den Friedhofbesuchern gewidmet sind). Dies soll mittelfristig geändert werden.

D.5 Aus Gründen des Ortsbildschutzes kann die Baubehörde nach § 55 Abs. 3 BauG von der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen ganz oder teilweise befreien sowie Lage und Gestaltung vorschreiben. In Dorfzonen kann der Gemeinderat zusätzlich die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen.

E) ÖV – Anbindung an den öffentlichen Verkehr



E Das bestehende Basisangebot des öffentlichen Verkehrs wird bezüglich Qualität und Quantität erhalten und nach Möglichkeit ausgebaut.

E.1 Bushaltestellen in Freienwil werden hindernisfrei zugänglich, überdacht, benutzerfreundlich, sicher und attraktiv gestaltet.

E.2 Die Umgebung der Bushaltestelle «Freienwil, Dorf» wird im Rahmen des Gestaltungsplans Mitte als fussgänger- und velofreundlicher Begegnungsraum ausgestaltet.

E.3 Die Bushaltestellen weisen genügend, gut zugängliche, komfortable Veloabstellplätze auf (Bike+Ride-Anlage).

E.4 Die Gemeinde setzt sich beim Kanton und den Verkehrsanbietern für bessere Verbindungen im öffentlichen Verkehr ein. Im Fokus steht ein ganztägiger Halbstundentakt nach Baden sowie bessere Verbindungen nach Niederweningen und Nussbaumen/Turgi.

E.5 Das bestehende Carsharing-Angebot wird aufrechterhalten.

F) FV – Ergänzung Fusswegnetz



F Fusswege im Siedlungsgebiet verbinden die Quartiere sicher. Fuss- und Wanderwege ausserhalb des Siedlungsgebiets dienen als charakteristische Elemente im Kulturland.

F.1 Wege im Siedlungsgebiet dienen als verkehrssichere und durchlässige Verbindungen für den Fuss- und den Radverkehr.

F.2 Zur Ergänzung der Hauptachse Dorfstrasse – Alte Ehrendingerstrasse wird die zweite Fusswegachse vom Dorfczentrum durchs Weiherdörfli und über die Kantonsstrasse ins Roos vervollständigt.

F.3 Die geplante Parkierungsanlage auf der Vogtwiese ist für den Fussverkehr hindernisfrei zugänglich.

F.4 Auf kantonalen und regionalen Radrouten werden im Rahmen von Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen die Anliegen und Anforderungen für Radfahrer berücksichtigt.

F.5 Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete für den Fussverkehr wird erhöht. In der Landschaft wird ein durchgängiges Wegnetz geschaffen und der Zugang zum Wald erleichtert. Fusswege werden natürlich und nutzungsgerecht gepflegt.

G) FRV – Aufwertung Radverkehr

R623 / R715

R623 / R715



G Freienwil weist eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Radverkehr auf. Zwischen Freienwil und den Nachbargemeinden dienen Radwege als charakteristische und sichere verbindende Elemente.

G.1 Das Siedlungsgebiet, Freizeiteinrichtungen, Schulanlagen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit einem direkten, sicheren und attraktiven kommunalen Radwegnetz verbunden.

G.2 Bei Bushaltestellen und beim geplanten Dorfladen werden genügend, gut zugängliche und benutzerfreundliche Veloabstellplätze bereitgestellt.

G.3 Zur Ergänzung der kommunalen und kantonalen Hauptroute Alte Ehrendingerstrasse – Dorfstrasse wird eine zweite Velowegachse vom Roos-Quartier zur Bergstrasse (Sportplatz) und weiter zur Hauptroute Richtung Hertenstein erstellt. Die Gestaltung wird im Rahmen der nächsten Kantonsstrassensanierung hinsichtlich Sicherheit angepasst.

G.4 Zur Erschliessung einer allfälligen Bushaltestelle bei der Kreuzung K427/K428 wird eine sichere Veloverbindung von der Bergstrasse zur Kreuzung erstellt.

G.5 Die geplante Fortsetzung der regionalen Radroute entlang der Ehrendingerstrasse (K428) wird getrennt von der Hauptstrasse bis zum Knoten K427 bis K428 und dort sicher über die K427 auf die Westseite geführt.

G.6 Die Signalisation der kantonalen Radrouten ist klar ersichtlich.

H) Mobilitätsmanagement

H Die Bevölkerung von Freienwil ist über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements informiert und wählt ihre Mobilitätsformen optimal.

H.1 Die Gemeinde informiert und sensibilisiert ihre Bevölkerung gezielt über verschiedene Kommunikationskanäle (z. B. Aushang, Website). Gezielte Anreize und Aktionen sind zu prüfen.

Ziele vom Departementsvorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt am:

.....

5 Massnahmen

Die nachfolgenden Massnahmenblätter umfassen konkrete Handlungsanweisungen für die in Kapitel 4 beschriebenen Ziele und Teilziele. Sie sind räumlich konkret in den dazugehörigen Teilplänen des KGV bezeichnet und zeitlich priorisiert. Dabei sind kurzfristige Massnahmen innert 5 Jahren anzustreben. Mittelfristige Massnahmen weisen einen Zeithorizont von 5 – 15 Jahren auf, langfristige Massnahmen von über 15 Jahren.

A) Motorisierter Individualverkehr – Aufwertung Kantonsstrassenraum

Ziele

K427 / K428

A *Der Strassenraum der Kantonsstrasse (Badenerstrasse und Lengnauerstrasse) weist im Siedlungsgebiet eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Kantonsstrassen gewährleisten sichere Verbindungen für alle Verkehrsteilnehmenden.*

K427 / K428



A.1 Im Rahmen künftiger Sanierungen wird die **siedlungsverträgliche Gestaltung und Dimensionierung der Kantonsstrasse** weiter gefördert. Die gefahrene Geschwindigkeit im Siedlungsgebiet wird durch eine auf die Badenerstrasse ausgerichtete Bebauung gesenkt. Gleichzeitig wird die Trennwirkung der Strasse reduziert. Zudem werden bei der Gestaltung des Strassenraums angrenzende Planungen und Bauprojekte im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigt.



A.2 Die Verkehrssicherheit des **Knotens Badenerstrasse / Ehrendingerstrasse** wird durch Sicherstellung einer gemässigten Geschwindigkeit, ein geeignetes Vortrittsregime, eine angemessene Dimensionierung und sichere Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.



A.3 Die Sicherheit am **Knoten Badenerstrasse / Roosweg** wird mit geeigneten gestalterischen und baulichen Massnahmen, einer Querungsmöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr und einer Verdeutlichung des Rechtsvortritts für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.







A.4 Der **Knoten Badenerstrasse / Dorfstrasse (Hauptkreuzung)** wird gemäss dem rechtsgültigen Gestaltungsplan Mitte gestaltet. Dabei erhöhen die belebten Aussenräume, sichere Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr und eine gemässigte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs die Verkehrssicherheit.



A.5 Für den **Fussverkehr** stehen im Siedlungsgebiet und auch an kritischen Punkten ausserhalb des Siedlungsgebiets genügend, einfache, sichere und hindernisfreie **Querungsmöglichkeiten** zur Verfügung. Sie sorgen für eine hohe Verkehrssicherheit.

Massnahmen

- Im Rahmen der Nutzungsplanung werden zielführende Vorschriften für künftige **Bebauungen entlang der Badenerstrasse** erarbeitet, welche sowohl Architektur als auch Aussenräume berücksichtigen.
- Im Rahmen künftiger Bauprojekte wird eine **Verschiebung des südlichen Ortseingangs zum Knoten Badenerstrasse / Ehrendingerstrasse** geprüft. Dabei wird die signalisierte Geschwindigkeit, das Vortrittsregime und die Dimensionierung am südlichen Ortsteingang im Zusammenhang mit der vorgesehenen Direkterschliessung Arbeitszone, der regionalen Radroute und evtl. einer neuen Bushaltestelle (zugunsten möglicher künftiger Verbindung Niederweningen-Nussbaumen) überprüft, um den heute bestehenden Unfallschwerpunkt zu entschärfen.
- Realisierung einer **gesicherten Querung** für den Velo- und Fussverkehr am **Knoten Roosweg / Badenerstrasse** (z.B. Strassenmarkierung, Mittelinsel). Gleichzeitig wird der Rechtsvortritt verdeutlicht (entweder Verdeutlichung der Strassenhierarchie an der Einmündung mittels gepflastertem Streifen entlang Roosweg oder Aufhebung der Strassenhierarchie durch Vereinheitlichung der Strassenraumgestaltung / Aufhebung des Randsteins). Die Erstellung einer Signalisation (Nr. 3.06 «Verzweigung mit Rechtsvortritt») sowie eine geschwindigkeitssenkende Bepflanzung werden geprüft.

	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Tempo-30 Verkehrsbeschränkung auf Hauptkreuzung (Knoten Badenerstrasse / Dorfstrasse) im Bereich der zwei bestehenden Fussgängerstreifen - Konzeptioneller Einbezug angrenzender Planungen und Bauprojekte in künftige Sanierungsplanungen. - Am nördlichen Ortsteingang wird gegenüber dem bestehenden Einzelbaum in Koordination mit den Grundeigentümern eine Neupflanzung angestrebt. - Erfahrungsaustausch mit Nachbargemeinden bezüglich Belastung / Umfahrung.
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> - Mittelfristig: Anpassungen Knoten Badenerstrasse / Roosweg und Badenerstrasse / Ehrendingerstrasse - Langfristig: Tempo-30 an Hauptkreuzung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Federführung: Kanton Aargau (BVU) - Weitere Beteiligte: Gemeinde Freienwil
Varianten / Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> - Etappierung - Zeitliche Verschiebung
Referenzbeispiele	<p>Roter Velostreifen (Quelle: Velojournal) sowie Bauminsel-Eingangspforte (Quelle: Kanton Zürich/Amt für Verkehr)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Mittelinsel als Querungshilfe (Quelle: BFU) / Mittelinsel mit FGS (Quelle: KIP)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Erschliessung - Aufwertung Fuss- und Radverkehr
Umsetzung / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Eruiung / Diskussion Anpassungsbedarf Knotengestaltung mit Kanton - Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der kantonalen Sanierungsplanung mit einem geeigneten Verfahren in Koordination mit den kantonalen Fachstellen und weiteren Planungen - Die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen an die Strassenraumgestaltung sind detailliert zu eruieren und zu berücksichtigen.
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäss zu erarbeitendem Kostenschlüssel und nachfolgenden Planungen.

B) Motorisierter Individualverkehr – Aufwertung und Gestaltung Gemeindestrassen

Ziele



B Die Gemeindestrassen im besiedelten Gebiet sind siedlungsorientiert und sicher gestaltet, für alle Verkehrsteilnehmenden hindernisfrei zugänglich und in der Regel im Mischverkehr geführt. Die lokalen Verbindungswege sind zweckmässig und gut unterhalten.



B.1 Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet sind **verkehrsberuhigt und siedlungsorientiert** gestaltet. Die Strassenräume sind durch bauliche und gestalterische Massnahmen sicher und lebenswert konzipiert und berücksichtigen die angrenzenden Bebauungs- und Freiraumstrukturen. Zwischen den Gemeindestrassen im Dorf gelten Rechtsvortritte als Norm.



B.2 Die **Dorfstrasse** ist als verkehrsberuhigte, sichere Quartierstrasse im Mischverkehr gestaltet, dessen Strassenraum den umgebenden historischen Ortskern berücksichtigt und stärkt. Der bäuerliche Charakter des Strassenraums wird im Zusammenhang mit der Abfolge von Bauerngärten, Vorplätzen und Wiesenborden auf der oberen Dorfstrasse bis an den Ortsrand weitergeführt. Der südliche Bereich (Dorfeinfahrt vom Hertenstein) wird so gestaltet, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden. Im untersten Abschnitt (Bereich Eintracht / künftiger Dorfladen) werden motorisierter Individualverkehr und Fussverkehr entflechtet.



B.3 Die **Alte Ehreningerstrasse** wird siedlungsorientiert und sicher gestaltet. Es werden Massnahmen zur Reduktion der e-Bike-Geschwindigkeiten geprüft. Im gepflästerten Kurvenbereich werden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und der Übersichtlichkeit geprüft.



B.4 Die **untere Bergstrasse** (bis Knoten Dorfstrasse) bildet zusammen mit der Dorfstrasse das ringförmige Rückgrat der kommunalen Erschliessung. Sie wird leicht neu dimensioniert und sicher gestaltet. Dadurch wird die Dorfstrasse vom motorisierten Individualverkehr entlastet.



B.5 Der verkehrsberuhigte und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltete Strassenraum der **Schulstrasse** ist in seiner Qualität und mit seiner einseitigen Baumreihe zu erhalten.



B.6 Der **Roosweg** wird im Zusammenhang mit der angrenzenden Gebietsentwicklung zu einer attraktiven Quartierstrasse mit einem siedlungsorientierten Strassenraum sowie hoher Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität umgestaltet.



B.7 Der vorgesehene neue Standort des Reservoirs Eichbrunnenhof wird direkt und rationell erschlossen.

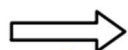
Massnahmen

- Der **Strassenraum** kommunaler Strassen wird unter Berücksichtigung der im Teilplan motorisierter Individualverkehr bezeichneten Baulinien sowie der Mauern und Vorgärten gemäss Ergänzungsplan Ortskern zielführend gestaltet.
- In der BNO werden zielführende Vorschriften dahingehend formuliert, dass der Gemeinderat Einfriedungen, Mauern, Stützmauern, Böschungen und Parkfelder im Unterabstand bewilligen kann, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet ist und ein für das Ortsbild besseres Ergebnis erreicht wird.
- Der **Strassenraum Roosweg** wird mittelfristig verkehrsberuhigt gestaltet. Dazu sind verschiedene Möglichkeiten in Koordination mit den betroffenen Grundeigentümern zu prüfen. Bereits thematisiert wurden eine Änderung des Verkehrssystems (Einbahnstrasse, Sackgasse etc.), ein mittiger zentraler Platz oder eine weitergehende Geschwindigkeitsreduktion. Mit der Realisierung angrenzender Bauprojekte werden entlang des Rooswegs strassenbegleitende Hochstamm-bäume (Baumreihe) gepflanzt.
- Die **Dorfstrasse** wird an punktuellen Stellen mit gestalterischen oder baulichen Massnahmen aufgewertet (z.B. Erweiterung der Pflasterung, Fahrbahnverengung und Begrünung Aufenthaltsbereiche bei Brunnen, getrennte Verkehrsführung für

	<p>Fussgänger zwischen Eintracht und Kreuzung). Markierungen und Sichtzonen werden überprüft. Im Fokus steht die die Erneuerung der südlichen Dorfstrasse im Rahmen der geplanten Sanierung Bergstrasse / Häslersweg / Dorfstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die untere Bergstrasse wird im Rahmen der der geplanten Sanierung Bergstrasse / Häslersweg / Dorfstrasse neu dimensioniert und aufgewertet. Dabei wird ein angrenzender Gehweg von 1.5 m Breite erstellt. - Die Sichtzonen entlang der alten Ehrendingerstrasse werden mit geeigneten Massnahmen durchgesetzt (z.B. Bestockung zurückschneiden). Die Knoten und die Anbindung der Fusswege werden übersichtlich und sicher gestaltet (bspw. Belagswechsel, Markierungen). - Die Gemeinde verbessert den Vollzug zur Einhaltung der Tempolimite in der Tempo-30-Zone im gesamten Gemeindegebiet in Zusammenarbeit mit der Regionalpolizei und bietet gegebenenfalls Unterstützung (bspw. Kontrolle durch Gemeindemitarbeitende mit Weiterleitung an Polizei). Die Einhaltung der Geschwindigkeit soll auch Nachts gewährleistet sein. - An der Weiherstrasse wird in den Monaten mit hoher Amphibienaktivität eine temporäre Signalisation zur Prävention angebracht.
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none"> - Kurzfristig: Vollzug Tempolimite, Sanierung südliche Dorfstrasse (ab 2025), Sanierung untere Bergstrasse (ab 2026). - Mittelfristig: Strassenraum Roosweg, Sanierung alte Ehrendingerstrasse
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Federführung: Gemeinde Freienwil - Weitere Beteiligte: Regionalplanungsverband, Kanton Aargau, Regionalpolizei
Varianten / Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> - Aufbau Erhaltungsmanagement
Koordination	<ul style="list-style-type: none"> - Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen - Aufwertung Fuss- und Radverkehr - Finanzplan - Investitionsprogramm
Umsetzung / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung südliche Dorfstrasse (bis Dorfausgang) und untere Bergstrasse. - Planung des mittel- und langfristigen Sanierungsbedarfs der Gemeindestrassen: Aufwertung Dorfstrasse, Roosweg und Alte Ehrendingerstrasse (Einbezug Knoten)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung obere Bergstrasse gemäss Beschluss Gemeindeversammlung bzw. Urnenabstimmung - Weitere Sanierungen gemäss entsprechenden Kreditbeschlüssen

C) Motorisierter Individualverkehr – Erschliessung

Ziele



C *Sämtliche Parzellen, insbesondere die Entwicklungsgebiete und die unbauten Bauzonen der Gemeinde, sind rationell an das übergeordnete Strassennetz angebunden.*

C.1 Zwei der zentralen Entwicklungsgebiete der Gemeinde (Vogtwiese, Arbeitszone) werden möglichst direkt an das Kantonsstrassennetz angebunden, um Ortsbild und Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten. Der Verkehrsfluss der Kantonsstrassen darf dabei nicht beeinträchtigt werden.

C.2 Weitere unerschlossene Parzellen und Gebiete werden durch zweckmässige Erschliessungen baureif gemacht.

Massnahmen

- Die Parzellen Nrn. 102, 103, 104, 616, 617 und 618 (Areal **Vogtwiese**) werden in Abstimmung mit dem laufenden Bauprojekt und einer bedingten Gestaltungsplanpflicht mit einem Direktanschluss über die Badenerstrasse K427 erschlossen. Die

- Parzelle Nr. 616 kann über die Dorfstrasse erschlossen werden, sofern zum Zeitpunkt der Baueingabe noch kein Bauprojekt auf der Parzelle Nr. 617 vorliegt.
- Die **Arbeitszone** auf der Parzelle 79 wird mit einem Direktanschluss ab Knoten Baderstrasse K427 / Ehrendingerstrasse K428 erschlossen, um die Beeinträchtigung angrenzender Wohngebiete zu minimieren und Sichtbeziehungen von der unteren Bergstrasse in die Landschaftskammer zu wahren.
- Die verkehrliche Erschliessung der Parzelle Nr. 485 im Gebiet Roosweg Ost erfolgt über das bestehende Wegrecht über Parzelle Nr. 50. In Koordination mit betroffenen Eigentümern können Alternativen im Zusammenhang mit der geplanten Fusswegverbindung geprüft werden. Die Lage im Teilplan MIV ist schematisch.
- Die Erschliessung der zweiten Bautiefen auf den Parzellen Nrn. 12, 15 und 17 sowie Nrn. 81, 82, 83, 482 und 628 sind unter Berücksichtigung der neuen BNO-Vorschriften im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens detailliert zu regeln (Koordination mit Nachbargrundstücken, Integration in Gebäude). Die Lage der möglichen Erschliessungsstrassen im Teilplan MIV ist schematisch.

Zeithorizont	- Etappiert, ab 2024
Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Freienwil - Weitere Beteiligte: Kanton Aargau, Regionalpolizei, Anwohnerschaft
Varianten / Alternativen	- Sondernutzungsplanpflichten
Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen - Finanzplan
Umsetzung / nächste Schritte	- Start im Rahmen der Sanierung Bergstrasse
Finanzierung	- Gemäss zu erarbeitendem Kostenschlüssel und nachfolgenden Planungen.

D) Motorisierter Individualverkehr – Parkierung

Ziele



D In Freienwil stehen genügend öffentliche Parkfelder für kommunale Infrastrukturen und private Parkfelder für Anwohner zur Verfügung. Die Anzahl, Anordnung und Gestaltung der Parkfelder berücksichtigen das Ortsbild von regionaler Bedeutung.

D.1 Parkfelder sollen zusammengefasst, auf die Überbauung, die Grünflächen und die Vorgärten abgestimmt sowie verkehrsgerecht angeordnet werden. Parkfelder sind so zu gestalten, dass eine gute Freiraum- und Strassenraumqualität entsteht. Sie sind wenn möglich in die Gebäude zu integrieren.

D.2 Der öffentliche Raum in den Quartieren sowie Landwirtschaftsflächen sind vor unrechtmässigem Parkieren geschützt.



D.3 Im Areal Vogtwiese wird im Zusammenhang mit künftigen Wohnüberbauungen eine Parkierungsanlage gemäss Vorgaben in der BNO realisiert.

D.4 Im östlichen Gemeindegebiet gibt es bisher noch keine öffentlichen Parkplätze (mit Ausnahme der Friedhof-Parkplätze, die den Friedhofbesuchern gewidmet sind). Dies soll mittelfristig geändert werden.

D.5 Aus Gründen des Ortsbildschutzes kann die Baubehörde nach § 55 Abs. 3 BauG von der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen ganz oder teilweise befreien sowie Lage und Gestaltung vorschreiben. In Dorfzonen kann der Gemeinderat zusätzlich die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen.

- Massnahmen
- Die Bemessung der Anzahl Parkfelder erfolgt über die VSS-Norm 40 281, abgestimmt auf die konkrete örtliche Situation. Eine pauschale Reduktion der Parkfelderzahl ist nicht vorgesehen.

- Im Rahmen der Nutzungsplanung werden zielführende Vorschriften formuliert. Die Gemeinde legt Höhe und Verwendungszweck der Ersatzabgabe für Parkfelder gemäss § 58 BauG durch ein Reglement fest.
- Im Areal Vogtwiese ist eine unterirdische Parkierungsanlage mit Direktanschluss der Parzelle Nr. 102 an die Badenerstrasse gemäss Vorgaben in der BNO zu realisieren. Die Parkierungsanlage ist zur Deckung der Parkierungsbedürfnisse künftiger Bauprojekte zu erweitern. Ein Angebot einer angemessenen Anzahl Parkfelder an die öffentliche Hand ist seitens Gemeinde wünschenswert.
- Auf der östlichen Dorfseite ist ein kleines Angebot öffentlicher Parkplätze zu schaffen. Bereits bestehende, aber nicht benötigte Tiefgaragenplätze sollen im Rahmen der Verhältnismässigkeit zugänglich gemacht werden.
- Die Gemeinde verbessert in Zusammenarbeit mit der Regionalpolizei den Vollzug des bestehenden Parkierungsreglements, um wildes Parkieren zu vermeiden (insbesondere an den Siedlungsrändern und entlang der Dorfstrasse).
- Das Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund vom 28.11.2019 soll zielführend weiterentwickelt werden.

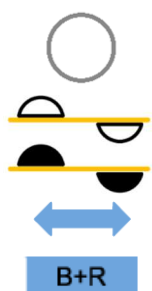
Zeithorizont	- Kurzfristig: Verbesserung Vollzug Parkierungsreglement, Gesamtrevision Nutzungsplanung
Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Freienwil - Weitere Beteiligte: Regionalpolizei, Regionalplanungsverband
Koordination	- Neugestaltung und Sanierung Kantonsstrassen - Aufwertung und Gestaltung Gemeindestrassen - Erschliessung
Umsetzung / nächste Schritte	- Anpassung der BNO-Vorschriften im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung - Anpassung der Signalisation und deren Kontrolle im Gemeindegebiet - Überprüfung und allenfalls Ergänzung Parkierungsreglement
Finanzierung	- Prüfung Dekretsbeiträge oder Beiträge aus Mehrwertabgabe

E) ÖV – Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Ziele



E Das bestehende Basisangebot des öffentlichen Verkehrs wird bezüglich Qualität und Quantität erhalten und nach Möglichkeit ausgebaut.



E.1 Bushaltestellen in Freienwil werden hindernisfrei zugänglich, überdacht, benutzerfreundlich, sicher und attraktiv gestaltet.



E.2 Die Umgebung der Bushaltestelle «Freienwil, Dorf» wird im Rahmen des Gestaltungsplans Mitte als fussgänger- und velofreundlicher Begegnungsraum ausgestaltet.

B+R

E.3 Die Bushaltestellen weisen genügend, gut zugängliche, komfortable Veloabstellplätze auf (Bike+Ride-Anlage).

E.4 Die Gemeinde setzt sich beim Kanton und den Verkehrsanbietern für bessere Verbindungen im öffentlichen Verkehr ein. Im Fokus steht ein ganztägiger Halbstundentakt nach Baden sowie bessere Verbindungen nach Niederweningen und Nussbaumen/Turgi.





M

E.5 Das bestehende Carsharing-Angebot wird aufrechterhalten.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Künftige Sanierungen der Bushaltestelle orientieren sich an der bestehenden hohen Qualität und berücksichtigen die Checkliste für die Ausgestaltung von bestehenden und neuen Haltestellen von Baden Regio. Die Buswartehäuschen werden in Zusammenhang mit der Realisierung des Gestaltungsplans Mitte entsprechend neu erstellt und in die Überbauung integriert. - Die Veloabstellplätze sind benutzerfreundlich und komfortabel (gedeckt) auszustatten (vgl. Checkliste für die Ausgestaltung von bestehenden und neuen Haltestellen von Baden Regio). - Die Gemeinde Freienwil prüft zusammen mit dem Kanton und den Transportunternehmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten eine höhere Bedienungshäufigkeit tagsüber, abends und an den Wochenenden nach Baden (durchgehender Halbstundentakt) sowie neue Verbindungen nach Obersiggenthal (Nussbaumen/Turgi) bzw. Niederweningen (S-Bahn nach Zürich). - Im Bereich des Knotens Badenerstrasse / Ehrendingerstrasse ist im Zusammenhang mit dem Direktanschluss der Arbeitszone Raum für eine Bushaltestelle einer allfälligen Linie Turgi-Niederweningen vorzusehen. Die Bushaltestelle ist in beiden Richtungen auf der Nordseite vorzusehen. Die Haltestelle ist durch einen Fuss- und Veloweg an das Siedlungsgebiet anzuschliessen. - Der bestehende Stellplatz des Carsharing-Angebots wird beibehalten. Die Lage wird im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan Mitte überprüft.
Zeithorizont	- Mittel- bis langfristig
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Federführung: Kanton Aargau (BVU) - Weitere Beteiligte: Gemeinden Freienwil, Obersiggenthal, Ehrendingen, Niederweningen
Varianten / Alternativen	- Keine
Koordination	- Aufwertung Fuss- und Radverkehr
Umsetzung / nächste Schritte	- Gesamtplanung und Gespräche mit Kanton bezüglich Ausbau und Erhöhung ÖV-Verbindungen
Finanzierung	- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

F) FV – Ergänzung Fusswegnetz

Ziele

	<i>F Fusswege im Siedlungsgebiet verbinden die Quartiere sicher. Fuss- und Wanderwege ausserhalb des Siedlungsgebiets dienen als charakteristische Elemente im Kulturland.</i>
	<i>F.1 Wege im Siedlungsgebiet dienen als verkehrssichere und durchlässige Verbindungen für den Fuss- und den Radverkehr.</i>
	<i>F.2 Zur Ergänzung der Hauptachse Dorfstrasse – Alte Ehrendingerstrasse wird die zweite Fusswegachse vom Dorfzentrum durchs Weiherdörfli und über die Kantonsstrasse ins Roos vervollständigt.</i>
	<i>F.3 Die geplante Parkieranlage auf der Vogtwiese ist für den Fussverkehr hindernisfrei zugänglich.</i>
	<i>F.4 Auf kantonalen und regionalen Radrouten werden im Rahmen von Umgestaltungs- und Aufwertungsmassnahmen die Anliegen und Anforderungen für Radfahrer berücksichtigt.</i>
	<i>F.5 Die Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete für den Fussverkehr wird erhöht. In der Landschaft wird ein durchgängiges Wegnetz geschaffen und der Zugang zum Wald erleichtert. Fusswege werden natürlich und nutzungsgerecht gepflegt.</i>

Massnahmen	- Im Kulturland und im Wald werden neue Fusswege, Dorfrundwege und unbefestigte Trampelpfade als Ergänzung des Wegnetzes erstellt. Entlang des Rickenbachs
------------	--

wird ein Naherholungsweg realisiert. Ein thematischer Dorfrundweg («Flower Walk») mit 10 Infopunkten ergänzt das Wegnetz.

- Im Rahmen eines Erschliessungsplans wird eine öffentliche Fusswegverbindung von der Überbauung Im Roos über den Roosweg bis zur Badenerstrasse mit mindestens 90 cm Breite erstellt.
- Im Rahmen eines Gestaltungsplans oder einer kooperativen Planung wird auf dem Areal Vogtwiese der hindernisfreie Zugang zur Sammelgarage von der Dorfstrasse und der Badenerstrasse her gewährleistet.
- Im Rahmen der Umsetzung des Gestaltungsplans Bücklihof wird eine öffentliche Fusswegverbindung von der Bergstrasse zum Reservoirweg mit einer Breite von mindestens 2.0 m realisiert.
-
- Im Rahmen von künftigen Sondernutzungsplanungen und Arealüberbauungen wird das Fusswegnetz gezielt erweitert.
- Die Erstellung von Fusswegen ausserhalb des Siedlungsgebiets wird mit den angrenzenden Gemeinden und Regionen abgestimmt.

Zeithorizont	- Realisierung Dorfrundweg 2023; Weitere Massnahmen im Rahmen angrenzender Sondernutzungsplanungen und Bauprojekte
Zuständigkeit	- Federführung: Gemeinde Freienwil - Weitere Beteiligte: Nachbargemeinden, Regionalplanungsverband, Kanton Aargau (BVU)
Varianten / Alternativen	- Etappierung, Verzicht auf einzelne Massnahmen
Koordination	- Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) - Aufwertung und Gestaltung Gemeindestrassen - Anbindung an den öffentlichen Verkehr
Umsetzung / nächste Schritte	- Planung und Umsetzung der Sondernutzungsplanungen durch Grundeigentümer - Festlegung geeigneter Vorschriften im Rahmen der Nutzungsplanung
Finanzierung	- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

G) FRV – Aufwertung Radverkehr

Ziele

R623 / R715

R623 / R715

—

—

—

—



—

G *Freienwil weist eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Radverkehr auf. Zwischen Freienwil und den Nachbargemeinden dienen Radwege als charakteristische und sichere verbindende Elemente.*

G.1 Das Siedlungsgebiet, Freizeiteinrichtungen, Schulanlagen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind mit einem direkten, sicheren und attraktiven kommunalen Radwegnetz verbunden.

G.2 Bei Bushaltestellen und beim geplanten Dorfladen werden genügend, gut zugängliche und benutzerfreundliche Veloabstellplätze bereitgestellt.

G.3 Zur Ergänzung der kommunalen und kantonalen Hauptroute Alte Ehrendingerstrasse – Dorfstrasse wird eine zweite Velowegachse vom Roos-Quartier zur Bergstrasse (Sportplatz) und weiter zur Hauptroute Richtung Hertenstein erstellt. Die Gestaltung wird im Rahmen der nächsten Kantonsstrassensanierung hinsichtlich Sicherheit angepasst.

G.4 Zur Erschliessung einer allfälligen Bushaltestelle bei der Kreuzung K427/K428 wird eine sichere Veloverbindung von der Bergstrasse zur Kreuzung erstellt.

G.5 Die geplante Fortsetzung der regionalen Radroute entlang der Ehrendingerstrasse (K428) wird getrennt von der Hauptstrasse bis zum Knoten K427 bis K428 und dort sicher über die K427 auf die Westseite geführt.

G.6 Die Signalisation der kantonalen Radrouten ist klar ersichtlich.

Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">- Zur Ergänzung der bestehenden Hauptroute Alte Ehrendingerstrasse – Dorfstrasse wird eine zweite kommunale Velowegachse mit sicherem Kantonsstrassenübergang und Fortsetzung über die Bergstrasse erstellt.- Im Rahmen des Gestaltungsplans Mitte (Dorfladen, Postautohaltestelle, öffentliche Vorzonen) werden öffentliche Veloabstellanlagen realisiert.- Für eine mögliche Bushaltestelle im Bereich des Knotens K427 / K428 (für den Anschluss an eine potenzielle ÖV-Linie Nussbaumen – Niederweningen) mit geplanter Direkterschliessung der Arbeitszone sind ein sicherer Veloweg und öffentliche Veloabstellanlagen vorzusehen.- Künftige Veloabstellplätze sind benutzerfreundlich und komfortabel (gedeckt) auszustatten (vgl. Checkliste für die Ausgestaltung von bestehenden und neuen Haltestellen von Baden Regio).- Bei Überbauungen mit Mehrfamilienhäusern sind mindestens ein Fünftel der erforderlichen Veloabstellplätze gemäss Bauverordnung oberirdisch und gedeckt zu erstellen.- Die Erstellung von überkommunalen Radwegen wird mit den angrenzenden Gemeinden und Regionen abgestimmt. Dabei ist die Signalisation zu verbessern – zwar sind mehrere kantonale Radwege vorhanden, jedoch oft wenig ersichtlich.
Zeithorizont	<ul style="list-style-type: none">- Im Rahmen angrenzender Sondernutzungsplanungen und Bauprojekte
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none">- Federführung (kantonale Radroute): Kanton Aargau (BVU)- Federführung (weitere Massnahmen): Gemeinde Freienwil- Weitere Beteiligte: Nachbargemeinden, Regionalplanungsverband, Kanton Aargau (BVU)
Varianten / Alternativen	<ul style="list-style-type: none">- Etappierung, Verzicht auf einzelne Massnahmen
Koordination	<ul style="list-style-type: none">- Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung (BNO)- Aufwertung und Gestaltung Gemeindestrassen- Anbindung an den öffentlichen Verkehr
Umsetzung / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none">- Ergänzung von Veloabstellanlagen in öffentlichen Zonen- Gespräche mit Kanton bezüglich Ausbau und Wegnetz kantonale Radroute- Festlegung geeigneter Vorschriften im Rahmen der Nutzungsplanung
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none">- Gemäss zu beantragendem Kredit Gemeindeversammlung

6 Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Freienwil macht eine einfache Kontrolle der Wirkung ihrer Tätigkeiten. Wirkungskontrollen richten sich nach den Zielsetzungen und erfolgen jeweils nach Umsetzung von einzelnen Projekten und Massnahmen. Es sind die folgenden Wirkungskontrollen vorgesehen:

- Periodisch (fünfjährlich) einzelne Geschwindigkeitsmessungen kombiniert mit Verkehrszählungen in den Gemeindestrassen
- Jährlich Geschwindigkeitskontrollen kombiniert mit Verkehrszählungen entlang der Badenerstrasse
- Jährliche Auswertung der polizeilich registrierten Unfälle
- Laufende Erfassung von Beobachtungen durch Behörden und Hinweisen aus der Bevölkerung

7 Verfahren / Regionale Abstimmung

Nach der Verabschiedung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr durch den Gemeinderat wird die Bevölkerung von Freienwil informiert und zur Mitwirkung gemäss § 3 BauG eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren gibt allen die Möglichkeit, Fragen und Begehren zu stellen. Anschliessend werden die Entwürfe zur Vorprüfung beim Kanton Aargau eingereicht. Gleichzeitig wurden die Entwürfe auch dem Regionalplanungsverband Baden regio zur Stellungnahme zugestellt.

Nach vorliegenden Stellungnahmen

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr wird vom Gemeinderat beschlossen, vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt und dient als behördenverbindliche Grundlage für die nachfolgende Revision der Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland.

Anhang 1: Teilpläne Kommunaler Gesamtplan Verkehr

- A Teilplan Fussverkehr
- B Teilplan Radverkehr
- C Teilplan öffentlicher Verkehr
- D Teilplan motorisierter Individualverkehr