

## **Regionales Siedlungs- und Verkehrskonzept** *mit Erläuterungen*

### **Repla Oberes Freiamt**

*Verabschiedet vom Repla-Vorstand am 27. Oktober 2009  
von der Abgeordnetenversammlung einstimmig genehmigt am 16. März 2010*

**Projektleitungsgruppe**

<i>Josef Nogara</i>	<i>Merenschwand</i>	<i>Präsident Regionalplanungsverband</i>
<i>Paul Leu</i>	<i>Auw</i>	<i>Gemeindeammann und Vizepräsident Repla</i>
<i>Roman Zenoni</i>	<i>Besenbüren</i>	<i>Gemeindeammann und Vorstand Repla</i>
<i>Thomas Stübi</i>	<i>Dietwil</i>	<i>Sekretär Repla</i>
<i>Dr. Heiner Speck</i>	<i>Aarau</i>	<i>Departement BVU, Abteilung Raumentwicklung, Kreisplaner</i>
<i>Frank Rüede</i>	<i>Aarau</i>	<i>Departement BVU, Abteilung Verkehr</i>

**Bearbeitung**

<i>Rupert Wimmer</i>	<i>Dipl.-Ing. TU</i>
<i>Simon Keller</i>	<i>dipl. Geograf, Raumplaner ETH/NDS</i>
<i>Peter Schoop</i>	<i>dipl. Ing. ETH/SVI</i>
<i>Maria Andreou</i>	<i>Sekretärin</i>

<i>Metron AG</i>	<i>T 056 460 91 11</i>
<i>Postfach 480</i>	<i>F 056 460 91 00</i>
<i>Stahlrain 2</i>	<i>info@metron.ch</i>
<i>CH 5201 Brugg</i>	<i>www.metron.ch</i>

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>5</b>
2.1	<i>Herausforderungen</i>	5
2.2	<i>Ansatzpunkte</i>	5
<b>3</b>	<b>Konzept</b>	<b>7</b>
3.1	<i>Grundstruktur</i>	7
3.2	<i>Hauptstossrichtungen</i>	8
3.3	<i>Konzeptinhalte</i>	9
3.3.1	<i>Regionalstruktur</i>	9
3.3.2	<i>Entwicklungsschwerpunkte</i>	10
3.3.3	<i>Strassennetz</i>	11
3.3.4	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	12

## **1 Vorbemerkung**

### **Allgemeines**

Das vorliegende regionale Siedlungs- und Verkehrskonzept wurde aufgrund der Leitsätze, welche an der Abgeordnetenversammlung im März 2008 verabschiedet wurden, entwickelt. An 2 Workshops mit Vertretern der Gemeinden sowie der Region wurden die Inhalte diskutiert und am 17. März 2009 an der Abgeordnetenversammlung vorgestellt.

Das Konzept wurde in der Zeit von 18.3. bis 31.5.2009 den Gemeinde zur Stellungnahme zugestellt. Die eingegangenen Stellungnahmen wurde in der Projektleitungsgruppe behandelt und die Ergebnisse im vorliegenden Konzept eingearbeitet.

Das Siedlungs- und Verkehrskonzept legt den Fokus auf eine gemeindeübergreifende, regional abgestimmte Entwicklung mit dem Ziel,

- die bestehenden Qualitäten zu erhalten und zu stärken,
- die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu lenken sowie
- die Handlungsschwerpunkte aus regionaler Sicht zu definieren.

### **Auftrag Baugesetz**

Das Siedlungs- und Verkehrskonzept entspricht dem Auftrag des Baugesetzes und den gültigen Satzungen des Regionalplanungsverbands. Es wird durch Beschluss der Abgeordnetenversammlung festgesetzt und durch diese weiter fortgeschrieben, geändert oder wieder aufgehoben. Die Gemeinden werden in die Weiterbearbeitung miteinbezogen.

### **Stellenwert des Siedlungs- und Verkehrskonzeptes**

Das Siedlungs- und Verkehrskonzept (Erläuterungsbericht und Plan) hat folgenden Stellenwert in der Region Oberes Freiamt:

- Führungsinstrument der Repla
- Wegleitend für die Gemeinden
- Koordinationsinstrument der Repla gegenüber dem Kanton und den Nachbarregionen

Das Siedlungs- und Verkehrskonzept bilden zudem die Grundlage bei den erforderlichen Umsetzungsschritten, welche jeweils mit dem Arbeitsprogramm der Abgeordnetenversammlung beschlossen werden.

### **Dank**

Für die aktive und konstruktive Mitarbeit am Siedlungs- und Verkehrskonzept bedankt sich der Vorstand des Regionalplanungsverbandes an dieser Stelle bei allen Beteiligten ganz herzlich.

## 2 Ausgangslage

### 2.1 Herausforderungen

Die künftige räumliche Entwicklung der Region Oberes Freiamt steht vor unterschiedlichen Herausforderungen:

- Das Obere Freiamt steht am Wechsel von einer ländlichen Region zu einer **Wohnregion im Sog der Agglomerationen** Zürich, Zug und Luzern. Hiermit eröffnen sich einerseits Wachstumsmöglichkeiten für die Gemeinden, andererseits wächst die Gefahr von Belastungen, insbesondere durch das zunehmende Verkehrsaufkommen, worunter die Attraktivität als Wohn- und Freizeitregion leiden könnte.
- Durch verschiedene **Planungen und Vorhaben in den Nachbarregionen** (Eröffnung Autobahn A4, Agglomerationsprogramm Zug, Entwicklung Seetal und Rontal Kanton Luzern, etc.) entstehen Chancen und Risiken für das Obere Freiamt, welchen durch eine gemeinsame Strategie und ein koordiniertes Vorgehen begegnet werden soll, um die Chancen zu nutzen und negative Auswirkungen weitgehend zu minimieren.
- Da die **öffentlichen Mittel beschränkt** sind, müssen diese effizient und dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen für die Region bringen. Ein Alles und Überall ist nicht (mehr) möglich.
- Darüber hinaus zeigt sich, dass der Wettbewerb der Städte und Gemeinden zunehmend durch einen **Wettbewerb der Regionen** abgelöst wird. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, ist eine Kooperation der Gemeinden sowie eine Arbeitsteilung entsprechend ihrer unterschiedlichen Standortqualitäten erforderlich. Voraussetzung dafür ist eine gemeinsam erarbeitete, regionale Entwicklungspolitik.

### 2.2 Ansatzpunkte

Auf diese Herausforderungen soll das Siedlungs- und Verkehrskonzept eine Antwort bieten und die künftige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in eine zwischen den Gemeinden abgestimmte Bahn lenken. Hauptansatzpunkte sind dafür:

- Die bestehenden, jedoch unterschiedlichen Standorteigenschaften der einzelnen Gemeinden sollen **differenziert gefördert und entwickelt** werden. Hierbei sind jedoch die bestehenden Strukturen zu berücksichtigen.
- Die **Kooperation und Arbeitsteilung** zwischen den Gemeinden soll im Sinne einer koordinierten Gesamtentwicklung einerseits sowie der unterschiedlichen Stärken der Gemeinden andererseits unterstützt werden.
- Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt im Sinne der regionalen Gesamtentwicklung dort eingesetzt werden, wo sie den grössten Nutzen bringen. Dafür sollen **Prioritäten und Schwerpunkte** gesetzt werden.
- Die künftige Entwicklung orientiert sich an **bestehenden Strukturen**, insbesondere den bestehende Verkehrsinfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, um diese besser auszulasten.
- Die Belastungen, insbesondere durch das zunehmende Verkehrsaufkommen, sollen reduziert und auf **wenige Achsen konzentriert** werden. Diese sollen gezielt ausgebaut werden.

metron

**Hiermit soll insgesamt eine geordnete räumliche Entwicklung erreicht werden, welche die Qualitäten des Oberen Freiamtes als Wohn-, Wirtschafts- und Naherholungsregion stärkt und weiterentwickelt.**

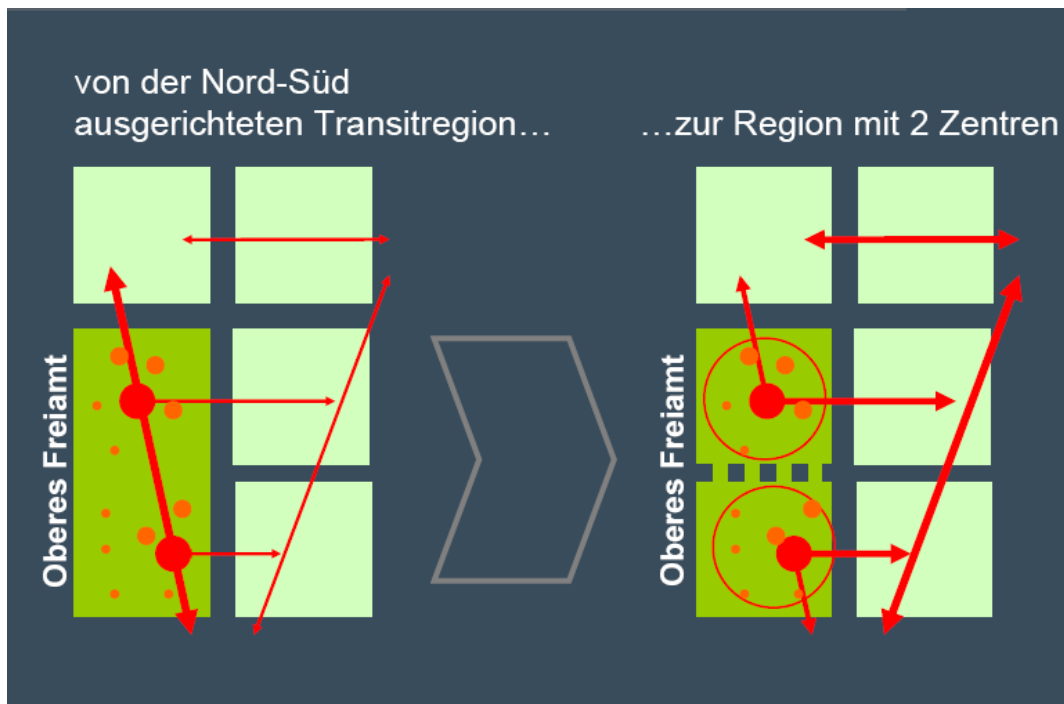
### 3 Konzept

#### 3.1 Grundstruktur

Bis in die jüngste Vergangenheit war die Raumstruktur des Oberen Freiamtes von einer transitorientierten Nord-Süd-Ausrichtung geprägt. Die geänderten **räumlichen Strukturen** des Oberen Freiamtes charakterisieren sich durch

- zwei Regionalzentren (Muri und Sins) mit zugeordneten Gemeinden
- eine gelenkte Anbindung an die Nachbarregionen über ausgewählte ÖV- und MIV-Achsen in Richtung Norden, Osten und Süden

Die bisherige und geänderte Raumstruktur lässt sich schematisch wie folgt darstellen:



Schematische Raumstruktur Oberes Freiamt:  
 rote Kreise = Regionalzentren  
 orange Kreise = stellvertretend für Dörfer  
 rote Pfeile: überregionale Verkehrsverbindungen  
 hellgrüne Quadrate = benachbarte Regionen  
 grüne Rechtecke = Region Oberes Freiamt

### 3.2 Hauptstossrichtungen

Das Konzept verfolgt folgende Hauptstossrichtungen:

- Die Bahn wird als **Rückgrat der ÖV-Erschliessung** weiter gestärkt.
- Die **Regionalzentren** werden als Standorte zentralörtlicher Einrichtungen gestärkt und deren Versorgungsaufgaben für die Region mit den Nachbargemeinden abgestimmt. Sie bilden die zentralen Zugangspunkte zum überregionalen öffentlichen Verkehr.
- **Entwicklungsschwerpunkte Wohnen** liegen primär in Gemeinden entlang der SBB-Linie (d.h. an Standorten im Nahbereich der bestehenden Bahnhaltstellen), an Busachsen mit 30-Minuten-Takt oder in Gemeinden in unmittelbarer Nähe eines Autobahnanschlusses.
- Die Entwicklung der **Wohngemeinden** wird vorwiegend auf ein moderates Wachstum und auf den Erhalt der dörflichen Struktur ausgerichtet. Es wird eine direkte ÖV-Grundversorgung in die Regionalzentren sichergestellt.
- **Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe-Industrie** konzentrieren sich an Standorten, welche direkt an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.



### **3.3 Konzeptinhalte**

#### **3.3.1 Regionalstruktur**

##### **Regionalzentren**

In der Region gibt es zwei Regionalzentren, Muri im nördlichen und Sins im südlichen Oberen Freiamt. Sie verfügen über eine gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz sowie im öffentlichen Verkehr in die Agglomerationen Zürich, Zug, Lenzburg, Aarau und Luzern.

Die Regionalzentren bilden die primären **Standorte für regionale Versorgungseinrichtungen und Infrastrukturanlagen (Sport, Freizeit, Gesundheit, Kultur und Bildung)**.

Ein Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum wird gezielt unterstützt. Die Siedlungsentwicklung folgt den Prinzipien der Innenentwicklung. Siedlungserweiterungen erfolgen an Standorten, welche gut im öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Jede Gemeinde ist vorrangig einem Regionalzentrum zugeordnet. Aus den Gemeinden besteht ein direktes Grundangebot im öffentlichen Verkehr (60-Minuten-Takt) sowie sichere Velo- und Schulwege in das jeweilige Regionalzentrum. Über die Zentren erfolgt die direkte und gebündelte Anbindung der Region an die Wirtschaftsräume Zürich, Zug/Cham, Lenzburg/Aarau sowie Luzern im öffentlichen Verkehr.

##### **Wohngemeinden**

Die Wohngemeinden ergänzen die beiden Regionalzentren und sind vorrangig einem solchen mit einer direkten ÖV-Linie zugewiesen. Ihre primären Funktionen sind **Wohnen, Landwirtschaft und Kleingewerbe**. Mit Ausnahme der *regionalen Entwicklungsschwerpunkte Wohnen* wird die Bevölkerungsentwicklung auf ein moderates Wachstum ausgerichtet.

Wesentliches Ziel ist die Erhaltung der vorhandenen dörflichen Strukturen im ländlichen Kontext. Der Landschaftsraum wird als Standortvorteil verstanden und erhalten. Die moderate Siedlungsentwicklung folgt dem Prinzip der Innenentwicklung, welche gegenüber einer Aussenentwicklung bevorzugt wird.

##### **Oberstufenstandorte**

Die Oberstufenstandorte werden im Rahmen der kantonalen Bildungspolitik neu bestimmt. Zur Zeit sind es die Gemeinden Boswil, Merenschwand, Muri und Sins.

##### **Überregional bedeutende Naherholungsgebiete**

Die **Reussebene** sowie der **Lindenberg** sind Naherholungsgebiete von überregionaler Bedeutung. Diese Gebiete sind vorrangig mit attraktiven Fuss- und Radwegen erschlossen. Die Erschliessung im öffentlichen Verkehr ist in der Reussebene gewährleistet. Auf dem Lindenberg ist dies zu prüfen und bei Bedarf einzuführen.

## ***Kommunale Zusammenarbeit***

Die freiwillige Zusammenarbeit der Gemeinden der Region soll weiter gefördert werden.

### ***3.3.2 Regionale Entwicklungsschwerpunkte***

#### ***Lenkung Siedlungsentwicklung***

Die **künftige Siedlungsentwicklung** soll stärker an zentral gelegene und gut im öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte **gelenkt** werden. Im Gegenzug zu dieser Förderung der Siedlungserweiterung und Verdichtung wird an peripheren Siedlungsrandern die Siedlungsentwicklung beschränkt und damit unter anderem das landschaftlich sensible Gebiet geschützt. Die Begrenzung der Siedlungsentwicklung wird jeweils bei einer Zonenplanänderung geprüft und neu festgelegt.

#### ***Regionale Entwicklungsschwerpunkte Wohnen***

Der zunehmende Siedlungsdruck aus den Agglomerationen Zug und Zürich soll primär auf jene Lagen gelenkt werden, welche gut im öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Hiermit können die bestehenden Infrastrukturen besser ausgelastet und das Wachstum des Mfz-Verkehrs gebremst werden.

Zu den regionalen Entwicklungsschwerpunkten, an denen die Entwicklung gezielt gefördert wird, zählen primär die **Gemeinden entlang der SBB-Achse**. In diesen Gemeinden bilden die Gebiete rund um die Bahnhaltstellen die Entwicklungsschwerpunkte. Weitere Entwicklungsschwerpunkte stellen **Gemeinden an einer gut bedienten Bus-Achse (mit bestehendem oder in absehbarer Zeit realisierbaren 30-Minuten-Takt) oder in unmittelbarer Nähe eines Autobahnanschlusses** dar.

#### ***Regionale Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe***

Die gewerbliche Entwicklung soll vorrangig an Standorten stattfinden, welche einerseits möglichst direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden und andererseits gut im öffentlichen Verkehr erreichbar sind. Diese bilden die Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung im Oberen Freiamt, deren Entwicklung aktiv gefördert werden soll.

Neben den Gewerbegebieten in den Regionalzentren Muri und Sins, welche gemäss kantonalem Richtplan Entwicklungsschwerpunkte von regionaler Bedeutung sind, sollen gewerbliche Entwicklungsgebiete in Merenschwand und Boswil erschlossen werden. Die Gewerbegebiete sollen hauptsächlich auf KMU-Betriebe und eine gemischte Branchenstruktur ausgerichtet werden.

Die gewerbliche Entwicklung in den anderen Gemeinden, welche über die bestehenden Bauzonen hinausgeht, wird auf das Kleingewerbe beschränkt.

### **Standorte für überkommunale Einkaufsnutzungen**

Überkommunale Einkaufsnutzungen (Verbraucher- und Fachmärkte, Grossverteiler, etc.) sind publikumsintensive Einrichtungen und sollen deshalb auf **Standorte** konzentriert werden, welche **aus der Region gut im öffentlichen Verkehr erreichbar** sind.

Dies sind insbesondere die Regionalzentren Sins und Muri, welche als Standorte zentral-örtlicher Einrichtungen definiert sind.

### **3.3.3 Strassennetz**

#### **Kantonale Hauptrouten**

Der überregionale Durchgangsverkehr soll auf die Autobahn A4 verlagert werden.

Die Anbindung an das übergeordnete Netz erfolgt über die **kantonalen Hauptrouten**, auf welche der **Verkehr vorrangig gelenkt** werden soll. Durch betriebliche und gestalterische Massnahmen werden die Strassenzüge gestalterisch in die Siedlungsgebiete integriert und die Belastungen für die durchfahrenen Ortschaften reduziert.

Die Bünztalroute K124 und K125, welche im Ergänzungsnetz der Nationalstrassen aufgenommen werden soll, die Reusstalroute K260, die K261 (Muri – Ottenbach) sowie der Reussübergang bei Sins (K125) werden als kantonale Hauptrouten im Oberen Freiamt festgelegt.

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrten von **Sins und Birri** werden **Umfahrungsstrassen** angestrebt. In Sins soll diese baldmöglichst realisiert werden. In Birri ist die vorgesehene Routenwahl in einem Gesamtkonzept nochmals zu überprüfen. Da mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Ottenbach eine wesentlich höhere Verkehrsbelastung zu erwarten ist, ist die Planung kurzfristig auszulösen. Durch flankierende Massnahmen ist die Entlastungswirkung in den betroffenen Gemeinden sicherzustellen sowie in den Nachbargemeinden Mehrbelastungen vorzubeugen.

#### **Regionale Nebenrouten**

Die restlichen Kantonsstrassen im Oberen Freiamt besitzen ausschliesslich eine regionale Funktion als Verbindung zwischen den Gemeinden des Oberen Freiamtes sowie den Gemeinden der Nachbarregionen. Ihre Dimensionierung und Gestaltung orientiert sich an ihrer untergeordneten verkehrlichen Bedeutung.

#### **Reussübergänge**

In der Region gibt es 6 Reussübergänge. Entsprechend der Gliederung des Strassennetzes soll der Verkehr auf die zwei **Hauptübergänge Birri/Ottenbach und Sins** sowie auf die ausserregional gelegenen Reussübergänge Bremgarten und Gisikon **gelenkt** werden. Der Reussübergang in Merenschwand/Obfelden wird nur eine geringe Verkehrszunahme auf die N4 erfahren. Die Route wird weiterhin als nationale Schwerverkehrsachse

genutzt. Die übrigen drei Reussübergänge Rottenschwil, Werd und Mühlau besitzen eine untergeordnete verkehrliche Funktion und sollen daher langfristig nicht ausgebaut werden.

### **3.3.4 Öffentlicher Verkehr**

#### ***Bahnlinie mit Haltestellen***

Das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet die Bahnlinie mit den Bahnhöfen in Sins und Muri sowie den Haltestellen in Boswil/Bünzen, Benzenschwil, Mühlau und Oberüti. In Bezug auf das Bahnangebot wird eine optimale Anbindung an die Stadtbahn Zug angestrebt.

#### ***Regionaler Busverkehr***

Die Sekundärschliessung erfolgt über Regionallinien, welche die **Wohngemeinden an das jeweilige Regionalzentrum anbinden**. Auf den Linien soll mindestens ein vertaktes Grundangebot (Stundentakt) bestehen.

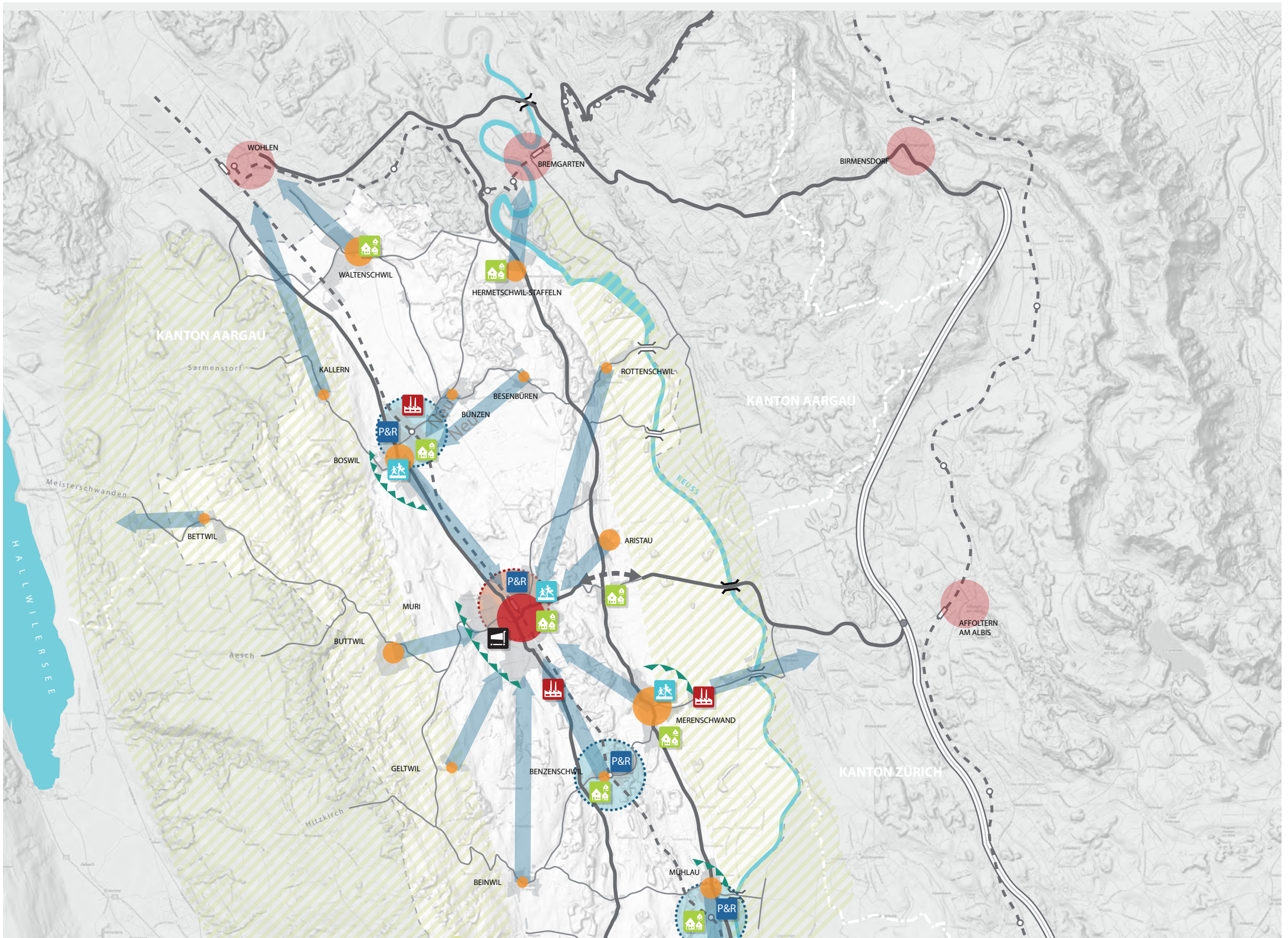
Als Zubringer zur S9 im Knonaueramt sowie als Verbindung ins Regionalzentrum Affoltern besitzt die Linie Muri - Affoltern eine grössere Bedeutung und auch ein grösseres Potential. Als regional bedeutende Buslinie soll diese künftig im integralen 30-Minuten-Takt geführt werden.

#### ***Park & Ride***

Zur Förderung der kombinierten Mobilität sollen Park&Ride-Anlagen dezentral an den Bahn-Haltestellen erhalten und bei entsprechender Nachfrage ausgebaut werden.


















#### ***Mobilitätsmanagement***

Die Region Oberes Freiamt unterstützt eine nachhaltige Mobilität ihrer Bevölkerung sowie der Unternehmen in der Region. Initiativen im Bereich Mobilitätsmanagement werden gefördert, wobei die Gemeinden ihre Vorbildfunktion wahrnehmen.






**LEGENDE**

**KONZEPT**

- Regionalzentrum mit zugeordneten Gemeinden 
- primäre Ausrichtung im öffentlichen Verkehr 
- Wohngemeinden 
- Entwicklungsschwerpunkte Wohnen 
- Entwicklungsschwerpunkte Gewerbe 
- Begrenzung Siedlungsentwicklung 
- Standorte für überkommunale Einkaufseinrichtungen 
- Oberstufenstandorte 
- überregional bedeutende Naherholungsgebiete 
- wichtige Naherholungseinrichtungen 
- Kantonale Haupttrouen 
- Regionale Nebenrouen 
- Umfahrungen 
- Hauptübergänge der Reuss 
- Nebenübergänge der Reuss 
- Bahn mit Haltestellen (Einzugsradius 650m) 
- Park and Ride 

**ORIENTIERUNGSINHALT**

- bestehende Bauzonen 
- Region Oberes Freiamt 
- Autobahn 
- Regionalzentren ausserhalb der Region 