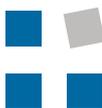




ANGEWANDTE RAUMPLANUNG
LEHRE

PARTNERSTADT AARAU

Projektarbeiten aus dem
Studiengang Raumplanung



HSR

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz

INHALT

Vorwort	5
RAUMPLANUNG	6
Arealentwicklung Hinterfeld	7
Teilrevision Nutzungsplanung	14
VERKEHR UND MOBILITÄT	21
Verkehrsberuhigte Umgestaltung	22
Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse Rohr	27
Fuss- und Veloverkehrskonzept	34
Neukonzeption des städtischen Busnetzes	41
Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzplatz	44
STÄDTEBAU	49
Siedlungsentwurf Hinterfeld	50
Städtebaulicher Entwurf	55
Städtebauliche Konzeptentwicklung	60
Entwicklungskonzept	63
In der Partnerstadt angefertigte Bachelorarbeiten	69

VORWORT

Seit vielen Jahren ist es an der HSR im Bachelor-Studiengang Raumplanung Tradition, während eines ganzen Studienjahrs mit einer Stadt oder Gemeinde in der Deutschschweiz praxisnah zusammenzuarbeiten.

Diese Zusammenarbeit ermöglicht es den Studierenden, ihre Studienarbeiten und Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu konkreten und aktuellen raumplanerischen Fragen und Herausforderungen durchzuführen: Sie setzen sich unter realistischen Bedingungen des Berufslebens mit Planungsaufgaben auseinander und stehen dabei in direktem Kontakt mit den Beteiligten eines Planungsprozesses.

Dieser Praxisbezug ist eine wesentliche Erfahrung, die wir angehenden Raumplanerinnen und Raumplanern ermöglichen, um optimal auf ihre spätere Arbeit – meistens «an vorderster Front» der Planung – vorbereitet zu sein. Die Zusammenarbeit mit einer Gemeinde ist aber nicht nur für die Studierenden von Vorteil, die Ergebnisse der studentischen Projekte sind auch für Städte bzw. Gemeinden selbst von grossem Nutzen. Das beweisen die zahlreichen positiven Reaktionen unserer bisherigen Partner.

Für das Studienjahr 2014/15 hatten der Studiengang Raumplanung und die Stadt Aarau eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit abgeschlossen. Aarau steht vor wichtigen raumplanerischen Entscheidungen und hat uns zahlreiche Problem- und Aufgabenstellungen zur Verfügung gestellt, welche die Studierenden bearbeitet haben. Die Studienarbeiten waren unterschiedlicher Art: In der vorliegenden Publikation werden sie den drei Schwerpunktbereichen Raumplanung, Verkehrsplanung und Städtebau zugeordnet.

Aus didaktischen Gründen mussten die Rahmenbedingungen mancher Planungsaufgabe etwas vereinfacht werden. Dennoch zeugt die vorliegende Zusammenstellung besonders gelungener Arbeitsergebnisse davon, dass die Studierenden innovative und gleichwohl umsetzbare Lösungen und Planungsmassnahmen ausgearbeitet haben.

Die Professoren und Dozierenden am Studiengang Raumplanung hoffen, dass die zahlreichen Ideen, Vorschläge, Projektstudien etc. in Aarau zu konstruktiven und angeregten Diskussionen führen werden und somit einen Beitrag zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung der Stadt leisten.

Mit der vorliegenden Publikation möchten wir die Ergebnisse des studentischen Engagements auch über die Stadt Aarau hinaus bekannt machen: Wir möchten sie Planungsverantwortlichen in Gemeinden und Kantonen als Leistungsausweis vorstellen sowie der interessierten Öffentlichkeit einen Einblick in die Themen und Arbeitsgebiete des Raumplanungsstudiums an der HSR geben.

Der Stadt Aarau, dabei insbesondere den Herren Felix Fuchs und Kurt Schneider, möchte ich im Namen aller beteiligten Kolleginnen und Kollegen des Studiengangs meinen Dank für die allzeit tatkräftige und kompetente Unterstützung unserer Arbeit aussprechen.

HSR Hochschule für Technik Rapperswil



Prof. Dr. Joachim Schöffel
Studiengangleiter Raumplanung

Rapperswil, August 2015

RAUMPLANUNG

AREALENTWICKLUNG HINTERFELD

LANDUMLEGUNG, QUARTIER- UND GESTALTUNGSPLAN

Studienarbeit
HS 2014
3. Semester
Modul:
Planungs-
instrumente und
Methodik 1, 2
Dozent:
Walter Ulmann

Für den Perimeter Hinterfeld soll mit dieser Studienarbeit eine Landumlegung und ein Gestaltungsplan erarbeitet werden. Als Grundlage dient eine bereits realisierte Referenzsiedlung, welche von den Studierenden selbst ausgewählt wurde. Zwei interessante Entwürfe inkl. Umsetzung werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

Aufgabenstellung

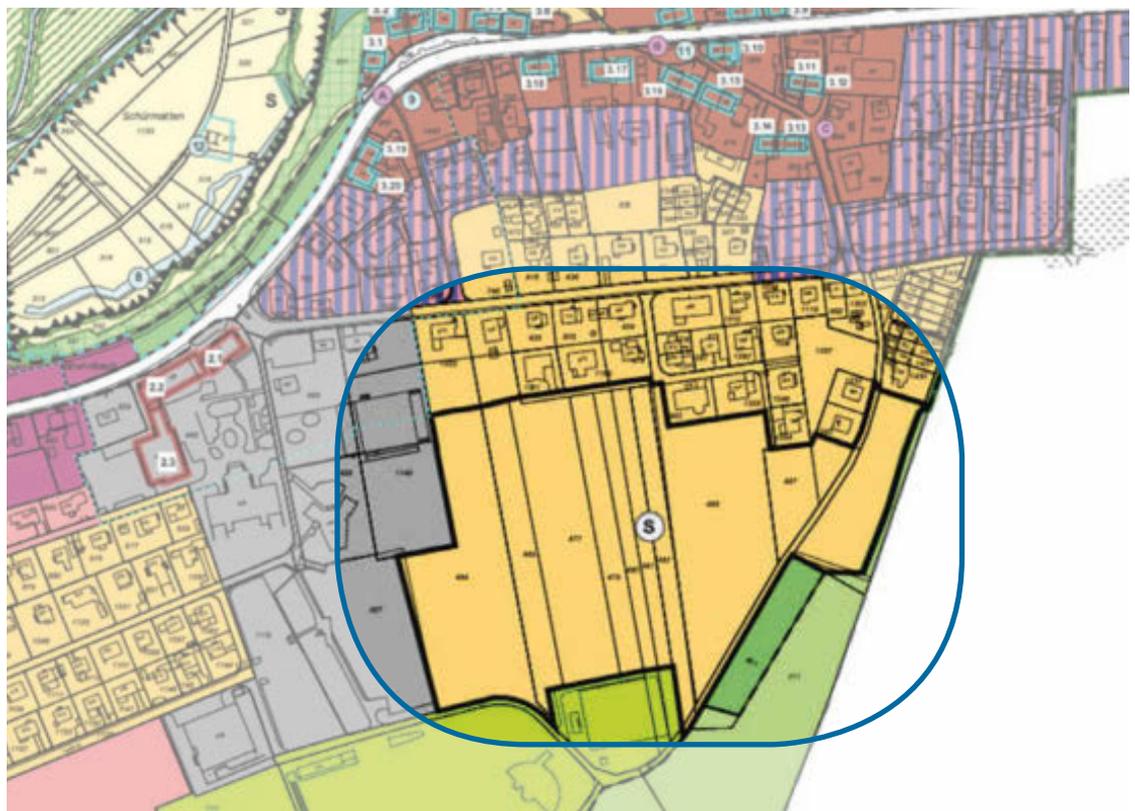
Beim Planungsgebiet «Hinterfeld» handelt es sich um eine der letzten wichtigen Baulandreserven im Ortsteil Rohr. Es gilt, für das Planungsgebiet eine Vision für ein grösseres Wohnquartier zu entwickeln. Dazu wird auf gebaute Beispiele zurückgegriffen. Gesucht werden Vorzeigebispiele von Wohnsiedlungen aus allen Zeitepochen und Ländern.

In der Folge wird das ausgewählte Vorbild ins Planungsgebiet «adaptiert» und den örtlichen Gegebenheiten in Rohr angepasst. Dabei soll der Betrachtungsperimeter auf die angrenzenden Zonen ausgedehnt werden.

In Kenntnis der spezifischen Bebauungs- und Gestaltungsmerkmale der ausgewählten Siedlung werden diese der örtlichen Situation im Gebiet Hinterfeld angepasst. Zudem wird eine hinreichende Erschliessung an das bestehende Strassennetz sichergestellt. Das heisst, das gesamte Gebiet muss verkehrstechnisch so erschlossen werden, dass jedes Grundstück selbständig überbaut werden kann.

In einem zweiten Schritt wird für diese Siedlung ein entsprechender Gestaltungsplan samt Vorschriften erstellt. Anschliessend wird im selben Gebiet ein Quartierplan samt Landumlegung erarbeitet.

Es handelt sich hier um eine Studienarbeit abseits der täglichen Planungsrealität. Im Vordergrund der Arbeit steht die Auseinandersetzung mit einer bestehenden Wohnsiedlung sowie den Möglichkeiten und Grenzen des Gestaltungsplanes gemäss § 21 des Baugesetzes des Kantons Aargau.



Auszug aus dem Zonenplan Rohr mit Planungsperimeter

AREALENTWICKLUNG HINTERFELD «1»

Beitrag von:

Kilian Treichler
Lukas Echsle
Michael Nievergelt

Ausgangslage

Im Ortsteil Rohr der Partnergemeinde Aarau soll für das Gebiet «Hinterfeld» ein Gestaltungsplan und darauf ein Quartierplan erarbeitet werden. Die Grundlage bildet ein vorgängig erarbeitetes Überbauungskonzept, welches auf einer frei wählbaren Referenzsiedlung basiert, die adaptiert und auf die bestehende Situation im Gebiet Hinterfeld angepasst werden soll.

Das zu bearbeitende Gebiet «Hinterfeld» liegt grösstenteils als unüberbautes Bauland in der Wohnzone W2.

Referenzsiedlung

Ausgangslage für die Projektarbeit bildete die Hufeisensiedlung von den Architekten Bruno Taut und Martin Wagner, welche zwischen 1925 und 1927 in Berlin gebaut wurde. Die prägnante Überbauung bot bei der Erarbeitung des Gestaltungsplans einen grossen Handlungsspielraum, um verschiedene Vorschriften und Bestimmungen formulieren zu können.

Für den anschliessend zu entwickelnden Quartierplan lieferte die Referenzsiedlung interessante planerische Fragen, welche im Laufe des Projektes diskutiert und bearbeitet wurden.

Die Analyse der Hufeisensiedlung betreffend Städtebau, Freiraum, Architektur und Erschliessung lieferte die Stärken der Siedlung, welche auf die Gegebenheiten des Areals «Hinterfeld» angewendet, angepasst und massstäblich weiterentwickelt wurden.

Richtprojekt

Städtebau

Das Richtkonzept überzeugt durch seine geometrische Anordnung mit dem markanten Hufeisenbau im Zentrum und den senkrecht angesetzten Reihenhäusern. Klare bauliche Regelungen sorgen dafür, dass im Zusammenspiel mit der hohen Qualität des Freiraumes, eine neue Bebauung entsteht, welche – wie die Überbauung «Telli» – die Stadt Aarau nachhaltig prägen kann.

Klare Bau- und Erschliessungsstrukturen geben dem Projekt «Volles Rohr» seine unverwechselbare Erscheinung. Im inneren der Hufeisensiedlung entsteht nicht nur in architektonischer, sondern auch in freiraumplanerischer Hinsicht ein qualitativvoller Raum.

Im Vorbereich der erhöhten Kopfbauten des Hufeisens soll ein Quartierplatz entstehen, welcher einen öffentlichen Charakter mit Treffpunktfunktion aufweist.

Freiraum

Primär wird in drei verschiedene Freiraumtypen unterschieden.

Innerhalb und zwischen den Köpfen der Hufeisenbaus verfügt der Freiraum über einen stark öffentlichen Charakter. Die Weite des Raumes bildet gute Voraussetzungen für einen Treffpunkt in der Siedlung.

Die Wohnstrassen sowie der Bereich um das Hochhaus weisen wiederum einen gemeinschaftlichen Charakter auf, bei welchen das Spiel, der Aufenthalt, die direkte Nachbarschaftspflege sowie die gemeinschaftliche Nutzung des Raumes im Vordergrund stehen.

Die in der ganzen Bebauung angesiedelten kleinen Gärten bilden die privaten Räume der Besitzer. Sie sind reihenweise, rückwärtig der Bebauung einer Wohnung zugewiesen und bieten den Menschen eine Rückzugsmöglichkeit. Zusätzlich bilden der nahe Waldrand sowie der angrenzende Sport- und Pausenplatz der Schule weitere vielfältig nutzbare Freiräume.

Architektur

Um dem monotonen Erscheinungsbild entgegen zu wirken, welches eine klassische Reihenhausbauung ausstrahlen kann, wird das Prinzip der Fassadengestaltung aus Berlin angewendet. Dabei wurde ein Fassadenkonzept entwickelt, welches als Beratungsgrundlage bei der Erstellung eines Bauprojekts dienen soll.

Die Wohnungen im Erdgeschoss besitzen rückwärtig des Eingangs einen eigenen Garten. Im Obergeschoss verfügen die Wohnungen über Balkone oder Loggias.



links:
Schwarzplan

rechts:
Visualisierung

Nutzung

Eine gute Nahversorgung und die Nähe zur Volksschule bieten ein perfektes Wohnumfeld.

An den zwei Köpfen des Hufeisens sind im Erdgeschoss quaternahe Einrichtungen, wie ein Lebensmittelgeschäft, eine Cafébar oder ein Kindergarten vorgesehen.

Erschliessung

Bei einer Siedlung in dieser Dimension ist der Umgang mit der Art und Qualität der Erschliessung von grosser Bedeutung. Neben einer Ringstrasse als Begegnungszone und fünf Wohnstrassen sollen keine grösseren Verkehrsflächen entstehen



links:
Richtkonzept
Freiraum

rechts:
Richtkonzept
Erschliessung

Gestaltungsplan

Beispielhaft sind drei Artikel aus den Bestimmungen zum Gestaltungsplan aufgelistet:

Art. 7 Pflichtbaulinie

1. Innerhalb der Baufelder C, D, E, F, H, I, J, K müssen 40%–60% der Pflichtbaulinie als Hauptfassade realisiert werden.
2. In den Baufeldern A1-A3, B, L muss die Hauptfassade zu 100% auf der Pflichtbaulinie zu liegen kommen.

Art. 8 Gestaltungsbaulinie

1. Die Gestaltungsbaulinie dient der Möglichkeit einer versetzten Anordnung der Bauten. Sie liegt 5 m versetzt zur Pflichtbaulinie.
2. Innerhalb der Baufelder C, D, E, F, H, I, J, K müssen 40%–60% der Pflichtbaulinie als Hauptfassade realisiert werden.

Art. 14 Freiraum

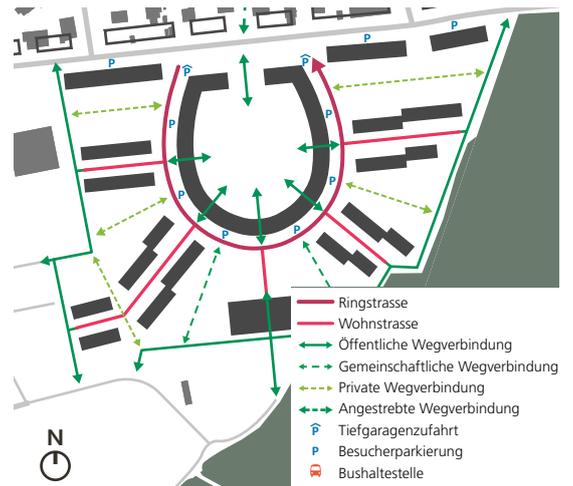
1. Für den Freiraum muss ein einheitliches, übergeordnetes Gestaltungskonzept erstellt werden. Es ist spätestens zusammen mit dem ersten Baugesuch einzureichen.

Eine Tiefgarage unter dem Hufeisen soll die Nachfrage der Bewohner und Angestellten abdecken.

Die Siedlung weist ein durchgehendes Netz von privaten Fusswegen innerhalb der Siedlung auf. Öffentliche Wege als Verlängerungen der Wohnstrassen führen radial vom zentralen Innenhof des Hufeisens aus bis an den Perimeterrand, wo sie an das bestehende Fusswegnetz anknüpfen.

Etappierung

Es ist möglich, die Bebauung etappenweise umzusetzen. Voraussetzung dazu ist, dass der Hufeisenbau zuerst erstellt wird. Denn dieser Bau stellt das Zentrum der Siedlung dar.



- Ringstrasse
- Wohnstrasse
- Öffentliche Wegverbindung
- Gemeinschaftliche Wegverbindung
- Private Wegverbindung
- Angestrebte Wegverbindung
- P Tiefgaragenzufahrt
- P Besucherparkierung
- Bus Bushaltestelle

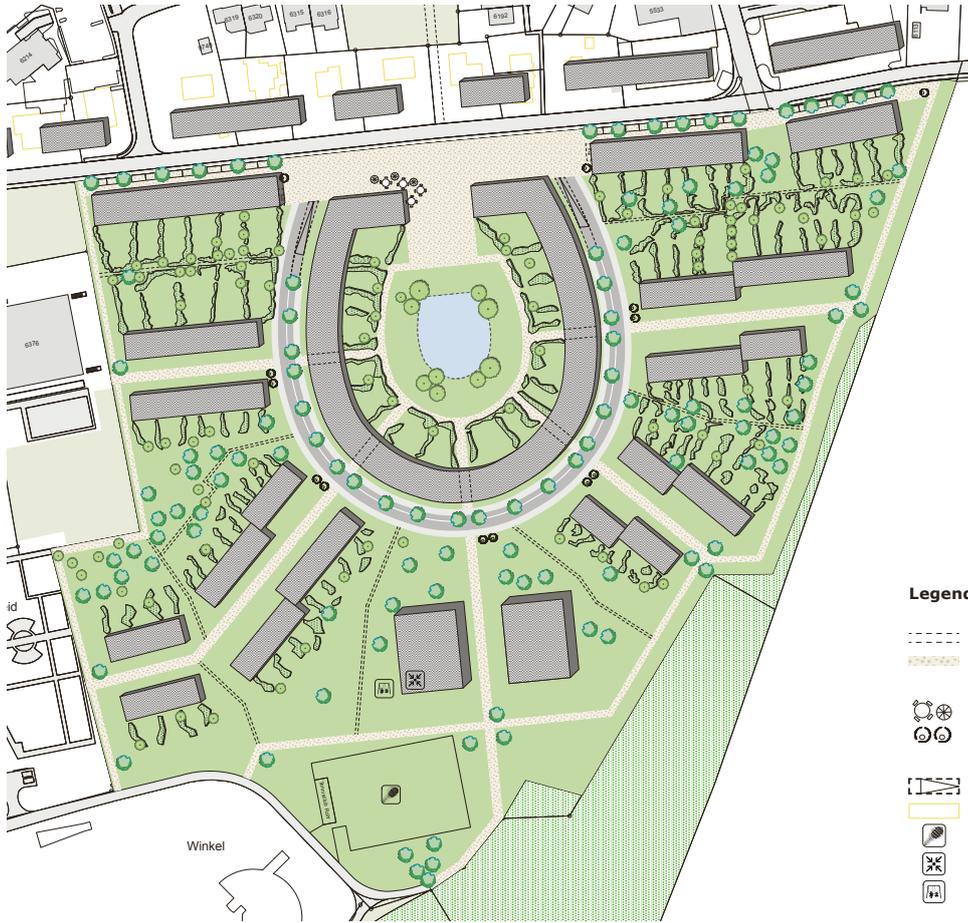
2. Die gemeinschaftlichen sowie öffentlichen Freiräume sind auf die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung auszurichten und als Aufenthaltsräume entsprechend zu gestalten.
3. Die gemeinschaftlichen Freiräume sind grundsätzlich naturnah zu gestalten.

Quartierplan

Eine gerechte Flurwegaufteilung, eine bebaubare Parzellenstruktur, ein gerechter Kostenverteiler sowie der Umgang mit privatem sowie öffentlichem Grundeigentum waren Faktoren, welche sorgfältig aufeinander abgestimmt werden mussten. Durch die Gründung des Quartiervereins «Volles Rohr» wurde eine Möglichkeit geschaffen, die Erschliessungswege, die Wohnstrassen sowie der Innenhof siedlungsintern verwalten zu können.

Folgende Schritte wurden behandelt:

- Einleitung des öffentlichen Quartierplans
- Altbestand
- Aufteilung der Flurwege 1 und 2
- Landabzug
- Neuzuteilung
- Geldausgleich
- Kostenverteiler

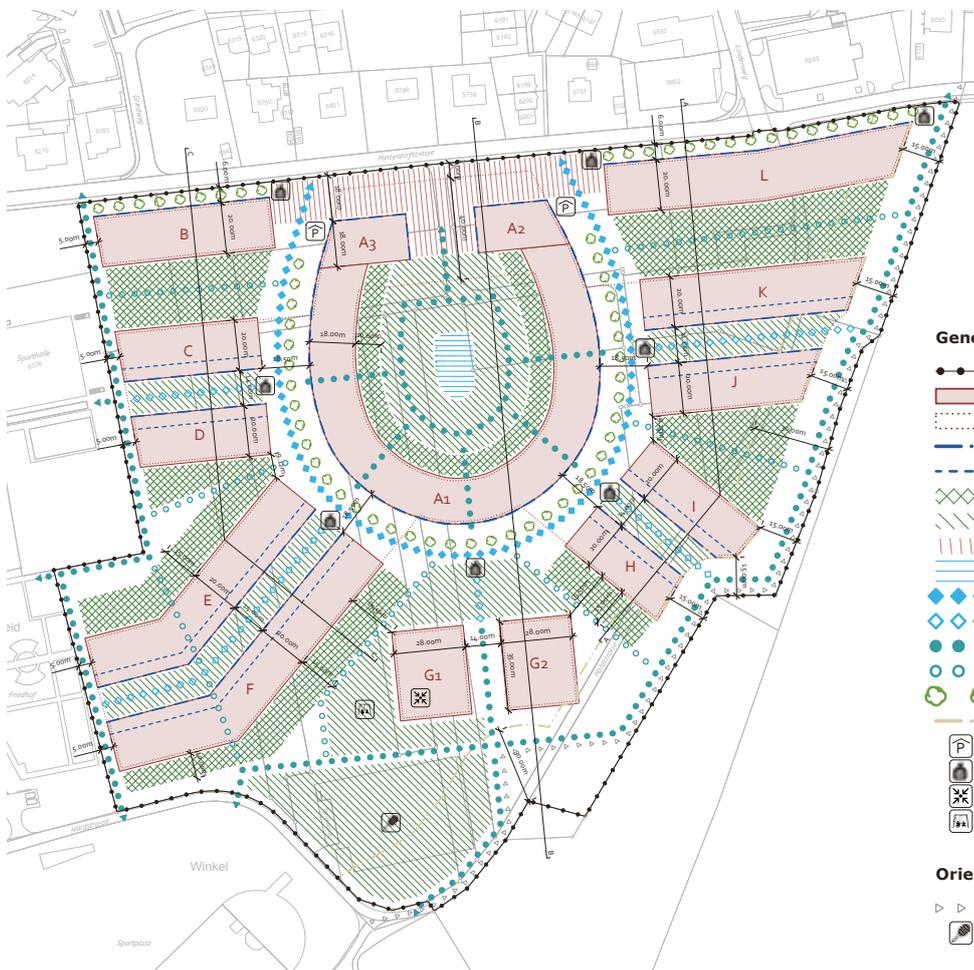


Legende

- ⋯⋯⋯ Fusswege
- ▬▬▬ Wege
- ⊙⊙ Öffentliche Nutzung
- ⊙⊙ Entsorgungsstellen
- ⌈⌋ Tiefgarage
- ▭ Aufzuhelbende Bauten
- ⊙ Sportanlage
- ⊗ Gemeinschaftsraum
- ⊕ Spielplatz

Richtkonzept

Gestaltungsplan



Genehmigungsinhalt

- ⬤-⬤-⬤ Perimeter
- ▭ Baufeld Hochbauten
- ▭ Baufeld unterirdische Bauten
- ▬ Pflichtbaulinie
- ▬ Gestaltungsbaulinie
- ▭ Privater Freiraum
- ▭ Gemeinschaftlicher Freiraum
- ▭ Öffentlicher Freiraum (Quartierplatz)
- ▬ Gewässer
- ◆ Erschliessungsstrasse (Ringstrasse)
- ◆ Wohnstrasse
- Öffentliche Wegverbindung
- Private Wegverbindung
- ⊙ Baumreihe inkl. Längsparkierung Besucher
- ▬ Waldabstandslinie
- ⌈ Tiefgaragenzufahrt (Lage schematisch)
- ⊙ Entsorgungsstelle (Lage schematisch)
- ⊗ Gemeinschaftsraum (Lage schematisch)
- ⊕ Kinderspielplatz (Lage schematisch)

Orientierungsinhalt

- ▷▷▷ kommunaler Radweg
- ⊙ Sportanlage

Beitrag von:

Cornelia Senn
Manuel Forster
Pascal Meile

AREALENTWICKLUNG HINTERFELD «2»

Referenzsiedlung

Als Referenzprojekt für den Siedlungsentwurf im Areal Hinterfeld dient die bestehende Grosssiedlung Schillerpromenade in Berlin. Aufgrund der weiss verputzten Fassade auch «Die Weisse Stadt» genannt.

Die Architektur ist als Anlehnung an den Baustil der Neuen Sachlichkeit entstanden, welcher sich durch seine Zweckhaftigkeit auszeichnet. Diese Eigenschaft lässt sich auch in der ausgeklügelten Infrastruktur der Siedlung wiederfinden: zum einen in den grosszügig angelegten Grünanlagen und zum anderen in den schlichten weissen Gebäudefassaden.



links:
Foto Innenhof

rechts:
Foto
Feinerschliessung



Konzept Aussenraum

Das Quartier zeichnet sich durch seine zahlreichen Grünräume aus, welche mehrheitlich einen halbprivaten Charakter aufweisen. Den Grünräumen wiederum sollen verschiedene Funktionen zugeordnet werden. Um eine vielfältige Nutzung der Grünfläche zu ermöglichen, sind sie vorwiegend als Wiesen mit Einzelbäumen ausgestaltet.



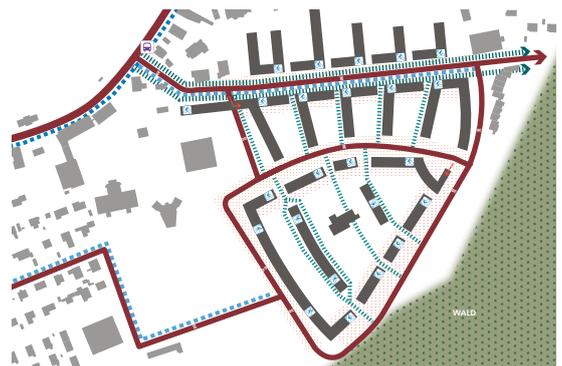
links:
Konzept
Aussenraum

rechts:
Konzept Verkehrs-
erschliessung

- Naturwiese
- Spielwiese
- Grünfläch
- Retentionsfläch
- Verkehrsfläch
- Baumreihe

Konzept Verkehrserschliessung

Das süd-östlich der Altstadt Aarau liegende Areal ist mit dem Bus, für den Fuss- und Veloverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr gut erschlossen. Das Quartier verfügt über insgesamt drei Garagenzufahrten, welche zu vier Garagenteilen führen. Besucherparkplätze werden auf der Aroser Allee und der Davoser Allee zwischen den Baumreihen angeboten. Im Quartier soll in jedem Gebäude ebenerdig eine Veloabstellanlage eingerichtet werden.



- Veloroute primär
- Veloroute Quartier
- Fussweg primär
- Fussweg Quartier
- Hauptstrasse
- Quartierstrasse
- Besucher PP
- Tiefgarage (TG)
- Einfahrt TG
- Bushaltestelle
- Veloabstellplätze

Siedlungsentwurf

Basierend auf dem Referenzprojekt und den Konzeptskizzen ist ein Siedlungsentwurf nach dem Berliner Vorbild erstellt und in die örtliche Umgebung eingepasst worden. Darin werden charakteristische Elemente der Referenzüberbauung übernommen: Unter anderem die Quartiereingänge, die Fassadengestaltung, die Erschliessung, die Freiflächengestaltung sowie die öffentlichen Platzbereiche.

Strassenprojekt

Zusätzlich zum Siedlungsentwurf werden im Rahmen eines Strassenprojekts die Gestaltung des Strassenraums und der öffentlichen Plätze sowie die Parkplatzverteilung und das Temporegime festgehalten.

Zonenplanänderung

Gemäss Zonenplan der Stadt Aarau liegt das Quartier heute grösstenteils in der Wohnzone W2. Das Projekt soll jedoch deutlich dichter werden. Aus diesem Grund wird der Zonenplan angepasst und das ganze Quartier aufgezont. Zudem soll die bestehende Zone mit einer Gestaltungsplanpflicht belegt werden.

Gestaltungsplan

Der Siedlungsentwurf ist aufgrund der Abweichung von der Regelbauweise noch nicht umsetzbar. Mit einem Gestaltungsplan wird das Projekt raumplanerisch ermöglicht, indem Abweichungen vom Baureglement geregelt werden.

Der Gestaltungsplan schreibt Art der Nutzung, Ausnützung, äussere Abmessungen und Gestaltung vor und räumt für die Realisierung einen Handlungsspielraum ein.



Strassenprojekt

Siedlungsentwurf



Landumlegung

Die heutige Parzellenstruktur verunmöglicht eine sinnvolle Überbauung, weshalb eine der neuen Siedlung angepasste Parzellierung entworfen worden ist. Jeder Grundeigentümer erhielt entsprechend dem Altbestand eine neue Fläche in möglichst gleicher Abmessung und Qualität. Die bestehenden Flurwege wurden aufgelöst und die frei werdenden Flächen an die ursprünglichen Anstösser aufgeteilt. Jeder Parzelle wurde je nach Grösse und Nutzen Flächen für neue Erschliessungen oder gemeinsame Freiräume abgezweigt.



Kostenausgleich

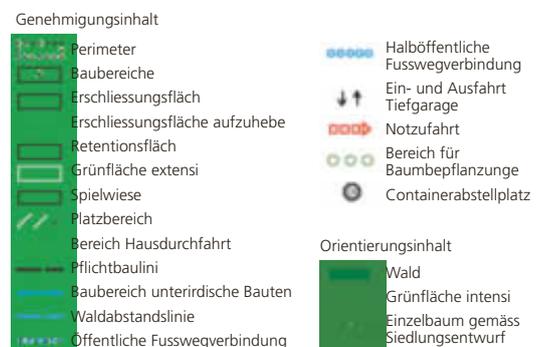
Basierend auf der neuen Parzellenstruktur erfolgte die Kostenberechnung, welche Begünstigungen oder Benachteiligungen der Grundeigentümer finanziell ausgleicht.

Servitute

In einem rechtlich verbindlichen Servitutenplan ist die öffentliche Nutzung von ausgeschiedenen Fusswegen, Plätzen und Strassen gesichert worden.

Gestaltungsplan

Im Gestaltungsplan und insbesondere in den Sondernutzungsvorschriften ist die Bebauung des Quartiers geregelt worden. In den Sondernutzungsvorschriften wird unter anderem vorgeschrieben, dass die Fassadengestaltung ähnlich der Referenzsiedlung zu halten ist.



Plan: Servitute



Gestaltungsplan

TEILREVISION NUTZUNGSPLANUNG

TEILREVISION DER NUTZUNGSPLANUNG AUFGRUND EINES NEUEN RÄUMLICHEN KONZEPTS

Die Studienarbeit umfasst zwei Teilarbeiten. Im ersten Arbeitsschritt steht die Entwicklung eines räumlichen Konzepts für ein Gebiet Aaraus im Fokus. Der zweite Arbeitsschritt umfasst die Teilrevision der Nutzungsplanung. Das heisst, abändern und erstellen aller notwendigen Unterlagen wie Zonenplan, Bau- und Nutzungsordnung und ein Bericht nach Art. 47 RPV zuhanden der kantonalen Vorprüfung.

Aufgabenstellung

Die Studienarbeit umfasst die Erarbeitung einer Teilrevision der Ortsplanung Aarau. Im Rahmen des Semesters ist eine Revisionsvorlage bis Stand «Einreichung zur Vorprüfung» auszuarbeiten. Formell muss die Arbeit in der Form vorliegen, wie sie der zuständigen Amtsstelle einzureichen ist. Das Dossier ist allerdings nur in einfacher Ausführung abzugeben.

Die Semesterarbeit umfasst zwei Schwerpunkte:

- Erarbeitung von Zielen zur räumlichen Entwicklung und eines räumlichen Konzepts für einen ausgewählten Stadtteil von Aarau.
- Überführung des räumlichen Konzepts in die Nutzungsplanung (Teilrevision für dieses Teilgebiet bzw. Anpassung aller Planungsmittel).

Das räumliche Konzept muss Bezug nehmen zu relevanten Grundlagen der Gemeinde, der Region und des Kantons. Das Themengebiet Siedlung und Bau ist zwingender Inhalt des Konzepts und ist Revisionsgegenstand.

Studienarbeit
HS 2014
5. Semester
Modul:
Planungs-
instrumente und
Methodik 5
Dozent:
Beat Aliesch

Beitrag von:

Martin Lutz
Stefan Pfiste
Benno Ender

BEARBEITUNGSGEBIET «ZENTRUM AARAU ROHR»

Vorgehen

In einem ersten Schritt wurde das Konzept erarbeitet. Mit der Herleitung wurde aufgezeigt, auf welchen übergeordneten Instrumenten und Konzepten sich das neue räumliche Konzept abstützt. Zudem wurden gründliche Raumanalysen durchgeführt und ein Analysefazit gezogen. Anschliessend wurde ein detailliertes Zentrumsentwicklungskonzept für Aarau Rohr ausgearbeitet, welches Aussagen zum Zentrumscharakter, zur Nutzung, Bebauung und Erschliessung enthält. In einem zweiten Schritt wurde die Teilrevision der Nutzungsplanung erarbeitet. Das Zentrumsentwicklungskonzept Aarau Rohr dient dabei als Grundlage für die jeweiligen Revisionsinhalte. Dabei wurden die Bau- und Nutzungsordnung sowie der Bauzonenplan vorprüfungsreif ausgearbeitet und mit dem Planungs- und Mitwirkungsbericht nach Art. 47 RPV erläutert.

Zentrumsentwicklungskonzept Aarau Rohr

Basierend auf dem Raumentwicklungsleitbild wurde für den Stadtteil Aarau Rohr ein Zentrumsentwicklungskonzept erarbeitet. Das Konzept basiert auf der Leitidee: «Aarau Rohr – auf zu einem attraktiven Stadtteil von Aarau». Die heutige Zentrumszone soll in Zukunft auf ein kompaktes Zentrum reduziert werden. Der Zentrumsbereich soll räumlich besser gefasst werden, indem grössere Bauvolumen parallel zur Strasse ausgerichtet werden. Ebenfalls soll der Zentrumsbereich klar definiert und der Strassenraum gestalterisch aufgewertet werden. Zur Stärkung des Zentrums haben die zentrumsnahen Wohngebiete in absehbarer Zeit einer dichten Wohnüberbauung zu weichen. Das kompakte Zentrum bietet mit Einkaufsmöglichkeiten, öffentlichen Freiräumen und Zugang zum Naherholungsgebiet Möglichkeiten zur Versorgung, Begegnung und Erholung.



Legende

Konzeptinhalt

-  Zentrumsentwicklung
-  dichtes Wohnen & Arbeiten, 4-geschossig
-  dichtes Wohnen, 4-geschossig
-  dichtes Wohnen, 3-geschossig
-  Zentrumsbeitrag
-  Zentrumsplatz
-  Strassenraumgestaltung
-  Parkierungsanlage
-  Verbindung Zentrum - Naherholung
-  Zielbild Bebauung

Orientierungsinhalt

-  Kerngebiet
-  Wohn- und Arbeitsnutzung
-  Wohnnutzung 2-geschossig
-  Wohnnutzung 3-geschossig
-  Öffentliche Nutzungen
-  Landwirtschaftliche Nutzung
-  Wald

Ausschnitt
Konzeptplan

Teilrevision Nutzungsplanung

Die Teilrevision der Nutzungsplanung im Zentrum Aarau Rohr hat Änderungen und Ergänzungen der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) zur Folge. Bis zu einer Gesamtrevision der Nutzungsplanung bleiben die BNO Rohr sowie die BNO der Stadt Aarau bestehen. Änderungen und Ergänzungen werden so durchgeführt, dass sie neu in die BNO der Stadt Aarau integriert werden können. Die massgeblich tangierten Bestimmungen werden somit aus der BNO Rohr in die BNO der Stadt Aarau überführt und gegebenenfalls angepasst.

Für die Wohnzone, die Wohn- und Gewerbezone sowie die Zentrumszone werden Präzisierungen der Nutzungsbestimmungen gemacht. Neu wird von der erlaubten Nutzung und nicht mehr von Bauten gesprochen. Somit wird Klarheit geschaffen, wofür die jeweiligen Zonen dienen. Weiter wird ein Überblick über die mögliche Gliederung der Zonen aufgezeigt. Um zukünftig stark unternutzte Grundstücke zu verhindern, wird neu ein Mindestmass der Anzahl Vollgeschosse festgelegt. Zugleich führt dies zu einer einheitlichen Überbauung betreffend Geschosshöhe. Die Bauten können sich höchstens um ein Vollgeschoss unterscheiden.

Die Wohnzonen werden mit der Zone W4 ergänzt. Sie dient der höheren Ausnutzung von reinen Wohnzonen. Für eine dichte Bebauung wird in dieser Zone eine maximale Ausnutzungsziffer von 0,9 festgelegt. Durch die Erhöhung des Mindestwohnanteils auf 80% soll hauptsächlich die Wohnnutzung angestrebt werden. Die maximalen Gebäudelängen und Gebäudetiefen werden nicht mehr festgelegt. Für eine sinnvolle und dichte Bebauung können diese Masse in gewissen Fällen hindernd sein. Punkthäuser sowie Bauten mit über 60 Meter Länge sollen künftig möglich sein. Eine Bebauung von speziellen Grundstückformen soll durch maximale Gebäudemasse nicht zusätzlich erschwert werden.

In der Wohn- und Gewerbezone ist die geschlossene Bauweise nicht nur im Erdgeschoss und im ersten Obergeschoss, sondern neu auf allen Geschossen zulässig. Diese Änderung dient der dichten Bebauung von Grundstücken. Zugleich sind für das Erscheinungsbild Grenzbauten wünschenswert, da sie den Strassenraum klarer definieren. Die Wohn- und Gewerbezone dient der Mischnutzung, deshalb sollen reine Wohn- oder Gewerbebauten nicht mehr zulässig sein. Dadurch sind diese Bestimmungen, welche aus der BNO Rohr überführt wurden, zu streichen.

In der Zentrumszone wurde nebst den Änderungen zu den Nutzungsbestimmungen der Mindestwohnanteil auf 25% erhöht, um eine angemessene Nutzungsdurchmischung zu erreichen. Die Erstellung von reinen Wohnbauten ist künftig nicht mehr möglich. In Zentrumszonen ist dies unerwünscht und steht der Nutzungsdurchmischung entgegen.

Für die konkrete Umsetzung der Revisionsinhalte werden zudem Änderungen und Ergänzungen im Bauzonenplan notwendig. Die raumwirksamen Anpassungen sind im Planentwurf zum revidierten Bauzonen- und Kulturlandplan als Gesamtübersicht ersichtlich. Nachfolgend werden die Änderungen und Ergänzungen des Zonenplans erläutert.

Wohnzone W3

Aufgrund der Lage zum Zentrum sowie den öffentlichen Einrichtungen ist eine Umzonung von der Wohnzone W2 in die Wohnzone W3 sinnvoll. Sie schafft einen angebrachten Übergang der Wohnzonen, dient zugleich der Siedlungsentwicklung nach innen und trägt einen Beitrag zur Stärkung des Zentrums bei.

Wohnzone W4

Um eine Konzentration des Zentrums zu schaffen, wird ein Teil der bisherigen Zentrumszone neu der Wohnzone W4 zugewiesen. Dies vor allem an den Lagen, an welchen sich eine Zentrumsentwicklung kaum oder nur schwer realisieren lässt.

Um das Zentrum weiter zu stärken bzw. zu beleben, findet entlang der Zentrumszone eine Aufzonung in die Wohnzone W4 statt. Somit kann eine dichte Wohnnutzung in Zentrumsnähe realisiert werden.

Wohn- / Gewerbezone WG4

Ein Teil der bisherigen Zentrumszone Z sowie der bisherigen Wohn- und Gewerbezone WG3 wird neu der Wohn- und Gewerbezone WG4 zugewiesen. Diese Massnahme dient ebenfalls der Konzentration und Stärkung des Zentrums sowie einer möglichen dichteren Bauweise. Entlang der Hauptstrasse soll weiterhin eine gewerbliche Nutzung möglich sein, damit eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung mit Wohnen und Arbeiten gefördert wird.

Zentrumszone Z

Die bestehende grossflächig ausgeschiedene Zentrumszone wird auf eine für die Zentrumsentwicklung geeignete Grösse reduziert. Einzig im östlichen Bereich des Planungspereimeters wird die Zentrumszone um eine Parzelle erweitert, damit eine Entwicklung beidseits der Hauptstrasse ermöglicht wird. Die neu kompakt gefasste Zentrumszone beinhaltet die bereits bestehenden Zentrumsnutzungen und ermöglicht eine weitere Entwicklung des Zentrums Aarau Rohr.

Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht

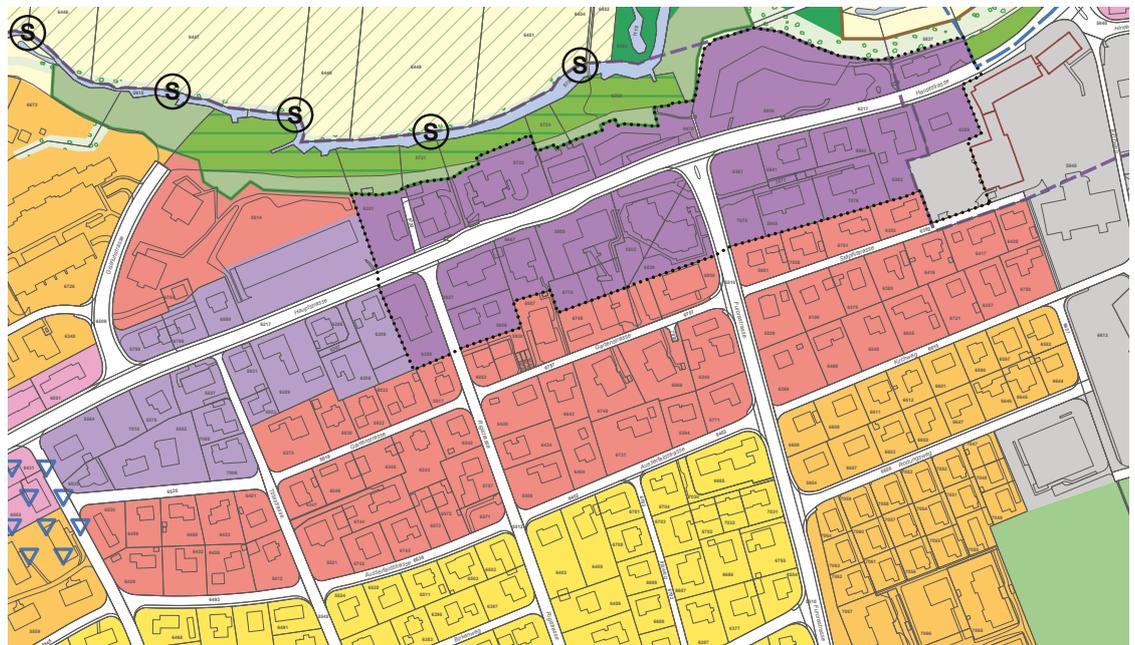
Das Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht umfasst die gesamte redimensionierte Zentrumszone inklusive dem bestehenden Parkplatz in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Somit kann für dieses im öffentlichen Interesse stehende Gebiet eine geeignete Bebauungsstruktur und Gestaltung geregelt werden. Gemäss § 21 BauG kann zudem der häusliche Umgang mit dem Boden und eine angemessene Ausstattung mit Anlagen für die Erschliessung und Erholung sichergestellt werden.

Der Gestaltungsplan kann mit der Landumlegung kombiniert werden (§ 16 BauG). Aus diesem Grund ist ein Landumlegungsverfahren nach § 72 BauG anzuordnen. Mit der Landumlegung sind Anteile für Verkehrs- und Erschliessungsanlagen sowie Gemeinschaftsanlagen abzutreten. Dies ermöglicht einerseits geeignete Parzellenformen für eine zweckmässige Nutzung des Bodens und andererseits die Erstellung eines öffentlichen Platzes für Aufenthalt und Begegnung der Bevölkerung.

Nachweis der häuslichen Bodennutzung

Die häusliche Bodennutzung ist ein Ziel gemäss Art. 1 RPG. Es wird angenommen, dass heute im Planungsgebiet ca. 700 Einwohner wohnen. Durch die Teilrevision können auf diesem Gebiet insgesamt rund 1180 Einwohner untergebracht werden. Die zusätzliche Einwohnerkapazität von rund 480 Einwohnern erfolgt ohne Neueinzonungen. Die Siedlungsentwicklung wird somit nach innen gelenkt. Der Nachweis der häuslichen Bodennutzung ist dementsprechend erbracht.

Zudem wird der Planungsgrundsatz nach Art. 3 Abs. 3 RPG – die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen – berücksichtigt.



Allgemeine Bestimmungen

W2/W3/W4/Oe B/Oe A	Empfindlichkeitsstufe II
WG3/WG4/Z/LW	Empfindlichkeitsstufe III
••••	Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht

Zonen der Grundordnung

		Geschosszahl	Ausnutzungsziffer
■ W2	Wohnzone	1 - 2	0.5
■ W3	Wohnzone	2 - 3	0.7
■ W4	Wohnzone	3 - 4	0.9
■ WG3	Wohn- und Gewerbezone	2 - 3	0.7
■ WG4	Wohn- und Gewerbezone	3 - 4	0.9
■ Z	Zentrumszone	4	-
■ Oe B	Zone für öff. Bauten und Anlagen		
■ Oe A	Zone für öff. Sport- und Freizeiteinrichtungen		
■ G	Grünzone		
■ LW	Landwirtschaftszone		

Überlagerte Schutzonen und Schutzobjekte

Ⓢ	Naturschutzonen Kulturland	Schilfbestand
■	Gebäude mit Substanzschutz	
■	Archäologische Fundstellen	
■	Naturschutzonen Kulturland	
■	Hecke	
■	Landschaftsschutzzone	
■	Grundwasserschutzzone, weitere Schutzzone	
■	Grundwasserschutzzone, engere Schutzzone	
■	Schutzonen Rohrer Schachen	
■	Naturschutzzone Wald	

Orientierungsinhalt

■	Wald
■	Gewässer
—	Waldgrenze gemäss Waldfeststellung

Ausschnitt revidierter Bauzonen- und Kulturlandplan

TEILREVISION NUTZUNGSPLANUNG HUNGERBERG

Beitrag von:

Rahel Muff
Lea Scheidegger
Luca D'Ascanio

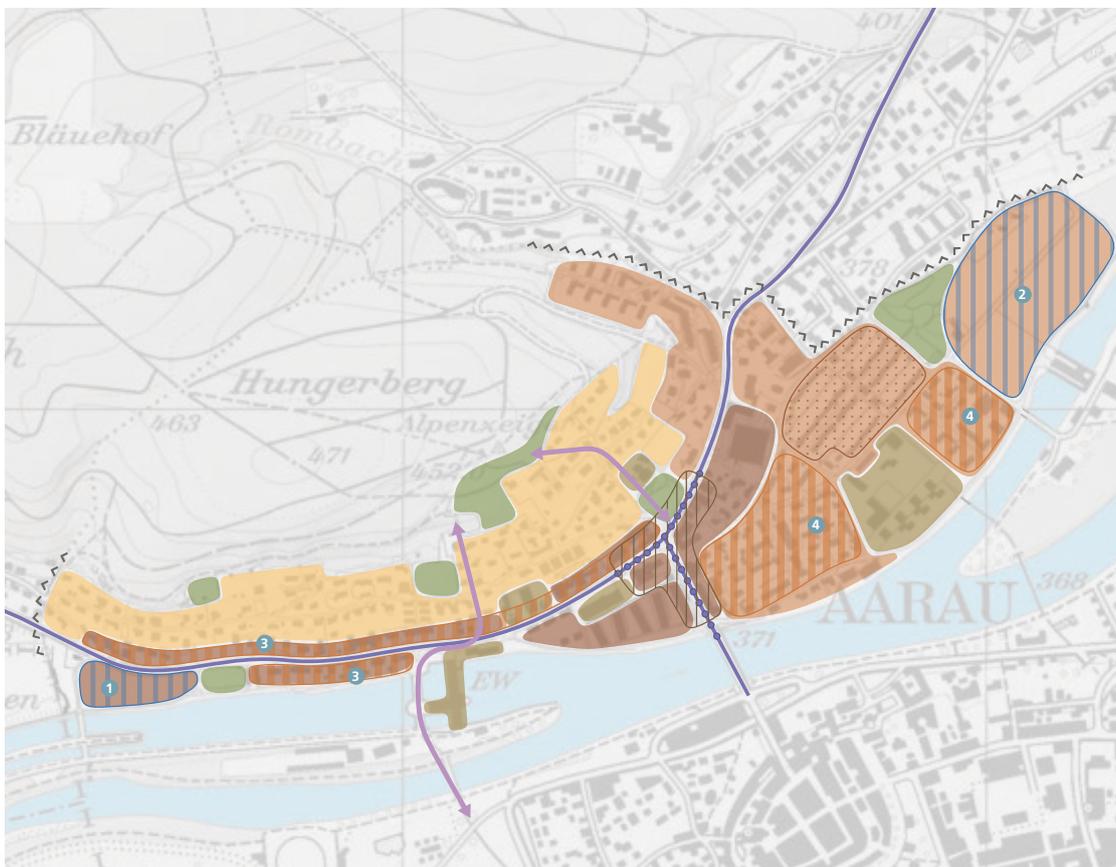
Vorgehen

Für das Gebiet nördlich des Brückenkopfs der Kettenbrücke wurde als erstes ein räumliches Entwicklungskonzept erarbeitet. Aufgrund einer gründlichen Analyse wurde ein Konzept entworfen, welches auf die Bedürfnisse der Stadt Aarau Rücksicht nimmt und deren Ziel «mehr Stadt zu werden» unterstreicht. Basierend auf dem räumlichen Entwicklungskonzept wurde in einem zweiten Schritt eine Teilrevision der Nutzungsplanung erarbeitet. Für die Teilrevision wurden Bau- und Nutzungsordnung sowie auch Zonenplan vorprüfungsreif ausgearbeitet und der Inhalt in einem Planungs- und Mitwirkungsbericht nach Art. 47 RPV erläutert.

Räumliches Entwicklungskonzept Hungerberg

Basierend auf dem Raumentwicklungsleitbild (REL) und den vorhandenen Gegebenheiten wurde das

räumliche Entwicklungskonzept Hungerberg erarbeitet. Das Konzept zeigt auf, wie sich die Stadt nördlich der Aarebrücke zu einem Vorstadtzentrum entwickeln kann und was dabei beachtet werden muss. So soll auch – wo es sinnvoll ist – unter Beibehaltung der bisherigen Strukturen massvoll verdichtet werden, um dem Druck der Bevölkerungszunahme gerecht zu werden und ein vorstädtisches Erscheinungsbild zu erhalten. Die Entwicklung als Vorstadtzentrum liegt durch die Nähe zur Altstadt und der attraktiven Lage auf der Hand. Ausserdem wird die Verbindung für den Langsamverkehr über die neue Aarebrücke «Pont Neuf», welche vom Stimmvolk am 28. September 2014 angenommen wurde, attraktiver ausgestaltet. Es wird davon ausgegangen, dass eine Belebung der nördlichen Brückenseite dadurch erzielt werden kann. Im Konzept werden Aussagen über die Nutzungs-, Siedlungs- und Verkehrsstruktur gemacht.



Legende

Nutzungsstruktur

- Wohnen EFH
- Wohnen mit erhöhter Dichte
- Gewerbe und Wohnen
- Grünflächen in Siedlung
- Öffentlich
- Vorstadtzentrum

Bebauungsstruktur

- Siedlungserweiterung
- Verdichtung Siedlungsgebiet
- Strukturschutz Herzberg

Verkehrsstruktur

- Aufwertung Strassenraum
- Sicherung Strassenraum
- Verbindung

Orientierungsinhalt

- Gemeindegrenze
- 1 Nummernverweis zum erläuternden Text

Räumliches Entwicklungskonzept Hungerberg

Teilrevisionsziele

Schaffen eines Vorstadtzentrums

- Nutzungsdurchmischung Wohnen/Dienstleistung
- Öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss
- Höhere Dichte ermöglichen

Innenentwicklung am östlichen Hungerberg

- Verdichten entlang der Einfallsachsen
- Auf den Einfallsachsen die Lärmimmissionen durch bauliche Massnahmen minimieren

Weiterentwicklung der Siedlung Herzberg unter Wahrung ihrer Struktur

- Den Bedürfnissen der modernen Wohnform Rechnung tragen
- Kontrollierte Entwicklung sicherstellen
- Grünraumcharakter erhalten

Die Teilrevision beinhaltet Um- und Aufzonungen, eine neue überlagernde Nutzungszone, eine neue Spezialzone sowie eine Erweiterung des Ensembleschutzes im Gebiet Hungerberg. Die Änderungen werden im Zonenplan entsprechend angepasst und als neue Artikel in der Bauordnung verankert.



Änderung Bauordnung

Die Teilrevision beinhaltet eine Erweiterung der Bau- und Nutzungsordnung um zwei Artikel. Es sind folgende Artikel neu in der BNO:

- §27^{bis} wird eine neue Spezialzone eingeführt
- §40^{bis} wird eine überlagernde Zone für Erdgeschossnutzung eingeführt.

Spezialzone

Mit der Bestimmung der Spezialzone wird sichergestellt, dass im entsprechenden Gebiet ausschliesslich Wohnen zulässig ist. Die Festlegung der Wohnnutzung gewährleistet eine längerfristige Strukturhaltung.

Durch die eingebundenen Bestimmungen des Ensembleschutzes steht das betroffene Gebiet nach wie vor unter Schutz.

Die Festsetzung des Gestaltungsplaninstrument ermöglicht die Planung einer wirtschaftlich vertretbaren Lösung, sodass eine Veränderung – wie nach §35 Abs. 2 BNO der Stadt Aarau beschrieben – genehmigt wird.

Zusätzlich wird mit den Bestimmungen der Spezialzone geregelt, dass eine geplante Entwicklung einheitlich vorgenommen wird. Eine Modernisierung der Bauten unter Wahrung der Struktur bedingt im Gestaltungsplan eine Definition der Bautypologie, der Umbautypologie, des Grünraumes und der Grünraumstruktur.

Überlagernde Zone Erdgeschossnutzung

Um eine Entwicklung zum Vorstadtzentrum zu erzielen, wurde die neue überlagerte kunden- und publikumsorientierte Erdgeschossnutzungszone ausgearbeitet.

Diese überlagerte Zone konkretisiert die Art der Gewerbenutzung, welche mit der Grundnutzung festgelegt ist. Um direkte Zugänge zu den Bauten zu sichern, sollen deren Hauptfassaden strassenseitig ausgerichtet werden. Damit die strassenzugewandten Vorbereiche nicht privatisiert werden, müssen diese in der Erscheinung öffentlich gestaltet sein.

Um Leerstände zu vermeiden, ist die Nutzung «Wohnen» zulässig. Jedoch muss die Möglichkeit einer kunden- und publikumsorientierten Nutzung im Erdgeschoss nachweisbar sein.

Änderung Zonenplan

Vorstadtzentrum



Zonen der Grundordnung	Überlagerte Zone
WG5 Wohn und Gewerbezone	Ensembleschutzzone kunden- und publikumsorientierte Erdgeschossnutzung
Orientierungsinhalt	
Gewässer	

Damit auf der Verlängerung der Brücke in Richtung Kreisel ein vorstädtischer Charakter entsteht, wird entlang der Küttigerstrasse eine Um- und Aufzoning in Wohn- und Gewerbezone mit 5 Vollgeschossen (WG5) vorgenommen. Die Erhöhung der Geschosshöhe führt dazu, dass der Strassenraum gefasst und die dahinterliegenden Wohnbauten vor Lärmmissionen geschützt werden. Durch die Änderung in eine Wohn- und Gewerbezone wird ein Anreiz für gewerbliche Nutzung geschaffen.

Die Einführung der neuen überlagernden Zone für kunden- und publikumsorientierte Erdgeschossnutzung sieht eine gezielte Erdgeschossnutzung in der ersten Bautiefe vor. Die Erdgeschosse sollen so ausgestaltet werden, dass die Belebung des Zentrums durch Laufkundschaft gefördert wird.

Für die Stärkung des Zentrumcharakters wird die Ensembleschutzzone erweitert. Der Villengarten und die dazugehörige Villa Blumenhalde muss in die Zentrumsbildung miteinbezogen werden und soll sich als Ensemble weiterentwickeln. Durch den Ensembleschutz werden auch die im ISOS aufgelisteten Objekte entsprechend berücksichtigt.

Wohngebiet Hungerberg



Zonen der Grundordnung
W3 Wohnzone 3-geschossig

Die Parzellen, welche sich nordwestlich der Küttigerstrasse befinden, liegen nach rechtskräftigem Zonenplan in einer Einfamilienhauszone. Damit in Zukunft eine bauliche Verdichtung erfolgen kann, ist in diesen Gebieten eine Aufzoning in eine Wohnzone mit 3 Vollgeschossen (W3) vorzunehmen. Diese Aufzoning lässt eine innere Verdichtung zu und erfüllt dadurch die Grundsätze der häuslichen Bodennutzung. Ausserdem soll durch eine dichtere Bauweise einerseits der Strassenraum entlang der Küttigerstrasse besser gefasst werden und andererseits ein vorstädtischer Charakter entstehen. Die dahinterliegenden Wohnbauten werden so vor Lärmmissionen geschützt.

Änderungsinhalt
Hungerberg

Überbauung Herzberg



Allgemeine Bestimmungen
Spezialzone mit Gestaltungsplanpflicht

Die Ensembleschutzzone, welche heute die Herzbergsiedlung vor einer willkürlichen Veränderung schützt, steht einer dringenden Erneuerung entgegen. Es ist jedoch wichtig, dass die Vorgärten und die bauliche Struktur, welche der Siedlung einen speziellen Charakter verleihen, auch nach einer Modernisierung und Erneuerung bestehen bleiben. Deshalb wird der Ensembleschutz in diesem Gebiet zu einer Spezialzone mit Gestaltungsplanpflicht geändert. Eine einheitliche Verdichtung und koordinierte Modernisierung kann somit festgelegt werden. Dem Ensembleschutz wird jedoch weiter Rechnung getragen, so dass dieser weiterhin in der Spezialzone Herzberg berücksichtigt wird. Es ist wichtig, dass die Vorgärten und der bauliche Charakter durch eine Erneuerung nicht zerstört werden.

Änderungsinhalt
Vorstadtzentrum

Änderungsinhalt
Herzbergsiedlung

VERKEHR UND MOBILITÄT

VERKEHRSBERUHIGTE UMGESTALTUNG

VERKEHRSBERUHIGUNG UND GESTALTUNG VON QUARTIERSTRASSEN

Die Stadt Aarau hat in den letzten Jahren in allen Wohnquartieren Tempo 30-Zonensignalisationen eingeführt. Als baulich-gestalterische Begleitmassnahmen wurden in einem ersten Schritt mehrheitlich einfache Massnahmen mit provisorischem Charakter installiert. Basis dafür bildet ein in einem Massnahmenkonzept zur Umgestaltung der Quartierstrassen definierte «Baukasten» aus dem Jahre 2004. Das Konzept sieht weiter vor, dass im Rahmen von ohnehin anstehenden Werkleitungs- und Belagssanierungen die Strassenräume mit einem höheren Standard resp. mit baulich integrierten Massnahmen definitiv umgestaltet werden.

Aufgabenstellung

Die Aufgabe besteht darin, innerhalb begrenzter Perimeter konkrete Vorschläge zur verkehrsberuhigten Umgestaltung ausgewählter Strassenabschnitte zu machen. Gesucht sind Vorschläge, die mit punktuellen oder gesamthaften Eingriffen eine möglichst positive Wirkung im Bereich der Strassenraumgestaltung erzielen. Die direkt an den Strassenraum angrenzenden privaten Vorflächen sollen in die Betrachtungen einbezogen werden. Ziele sind neben einer Verbesserung der Strassenraumgestaltung ein Gewinn an Aufenthaltsqualität und Komfort sowie Sicherheitsgewinne für den nichtmotorisierten Verkehr. Insbesondere der Sicherung der Schulwege und der sicheren Ausgestaltung der Fusswegquerungen ist besonderes Gewicht beizumessen. Es ist für alle zu bearbeitenden Strassen von Tempo 30 als Zonengeschwindigkeit auszugehen. Es stehen vier Bearbeitungsbereiche zur Auswahl:

Bachstrasse Ost / Herzogplatz

Die Bachstrasse ist eine Quartierschliessungsstrasse. Sie erstreckt sich, immer dem Stadtbach folgend, von der Oberen Vorstadt aus in südöstlicher Richtung bis ins Zentrum von Suhr. Zu bearbeiten ist der Abschnitt zwischen Herzogplatz und Stadtgrenze. Der Herzogplatz bietet ein grosses Potential für eine gestalterische Aufwertung. Dort tangiert auch die Buslinie 6 zum Spital den Perimeter. Die Bachstrasse weist in diesem Abschnitt geringere Mengen an Fuss- und Radverkehr sowie an MIV auf als im vorderen Abschnitt. Sie ist in diesem Abschnitt als Skater- und Veloroute sowie als Wanderwegverbindung signalisiert. Besonders zu berücksichtigen: Einbindung des Baches in die Gesamtgestaltung.

Bachstrasse West / Herzogplatz

Zu bearbeiten ist der obere Abschnitt zwischen hinterer Bahnhofstrasse (Obere Vorstadt) und der Neugutstrasse, einschliesslich des Herzogplatzes, der grosses Potential für eine gestalterische Aufwertung birgt. Dort tangiert auch die Buslinie 6 zum Spital den Perimeter. Die Bachstrasse weist bedeutende Fuss- und Radverkehrsmengen auf, aber auch eine beträchtliche Menge an MIV. Sie ist als Skater- und Veloroute sowie als Wanderwegverbindung signalisiert. Besonders zu berücksichtigen: Einbindung des Baches in die Gesamtgestaltung.

Tellstrasse

Die Tellstrasse verbindet Bachstrasse und Suhrerstrasse. Sie ist als Quartiersammelstrasse klassifiziert, über welche aber auch die Erschliessung des Kantonsspitals Aarau erfolgt. Trottoirs sind beidseitig vorhanden, das Erscheinungsbild ist aber insbesondere im Bereich der Spitalerschliessung stark MIV-orientiert. Der Knoten Tellstrasse/Südallee bietet dabei ein grosses Potential für eine gestalterische Aufwertung. An der Tellstrasse liegen auch die grossflächigen Parkierungsanlagen des Kantonsspitals. Das Verkehrsregime gibt vor, dass die aus dem Parkhaus des Kantonsspitals ausfahrenden Fahrzeuge direkt auf das übergeordnete Netz (also direkt auf die Suhrerstrasse) geleitet werden. Damit wird das Quartier Gönhard vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Umgestaltung der Strasse soll das geltende Verkehrsregime berücksichtigen und verdeutlichen.

Pilatusstrasse

Die Pilatusstrasse verläuft von der Einmündung Rohrerstrasse in südlicher Richtung bis an die Gemeindegrenze zu Buchs und quert dort die Aaretalstrasse T5 (Überführung), um auf Gemeindegebiet Buchs als Suhrenmattweg weiterzulaufen. Die Verkehrsmenge ist gering, die Fahrbahn aber relativ breit und Erscheinungsbild ist insgesamt stark MIV-orientiert. Nur in Teilbereichen besteht ein einseitiges, schmales Trottoir. Die Vorzonen der angrenzenden Bauten sind meist stark versiegelt und häufig zur Parkierung genutzt. Die Pilatusstrasse ist als Veloroute signalisiert. Das Zentrum Rohr ist über Quartierstrassen fussläufig und mit dem Velo erreichbar.

Studienarbeit
HS 2014
1. Semester
Modul:
Verkehr und CAD
Dozent:
Prof.
Klaus Zweibrücken
Simon Wegmann

Beitrag von:

Jana Züger
Sahra Lustenberger
Timo Setz

BACHSTRASSE OST

Ausgangslage

Der ruhige Charakter der Bachstrasse Ost zeichnet sich durch die geringe Verkehrsbelastung und den geringen Schwerverkehrsanteil aus. Der Strassenraum weist ein einseitiges Trottoir und einen durchgehenden Baumbestand auf, welcher den Stadtbach durch diverse Treppen und Stufen in den Strassenraum miteinbezieht.

Analyse

Generell ist der Strassenraum zu grosszügig dimensioniert; gerade im Bereich des zentralen Herzogplatzes bestehen überdimensionierte Verkehrsflächen und unklare Verkehrsführungen. Der Herzogplatz wird trotz guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr durch die fehlenden Aufenthaltsflächen und die unzureichende Beleuchtung der Gestaltung eines Quartiertreffpunktes nicht gerecht. Zudem sind die Bushaltestellen weder behindertengerecht noch witterungsgeschützt ausgestaltet. Das einseitige Trottoir ist an den Kreuzungen unterbrochen und stellt für zu Fussgehende mühsame Niveauunterschiede dar. Durch das einseitige Trottoir entstehen auf der gegenüberliegenden Seite Hauszugänge und Ausfahrten, welche direkt auf die Strasse münden und so aufgrund der fehlenden Sichtweiten zu gefährlichen Situationen führen.

Konzept / Ziele

Generell soll die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gesteigert werden. Insbesondere für den Langsamverkehr sollen sichere, behindertengerechte und attraktive Wege entstehen. Durch eine neue Gestaltung soll der Herzogplatz an Aufenthaltsqualität gewinnen, so dass er einem öffentlichen Platz besser gerecht wird. Die Kreuzungen nehmen wichtige Querungsfunktionen wahr. Sie sollen deshalb durch Niveauerhöhungen für alle Verkehrsteilnehmer zu konfliktfreien und attraktiven Kreuzungen umgestaltet werden. Zudem soll im ganzen Strassenabschnitt der Querschnitt so angepasst beziehungsweise reduziert werden, dass er dem Charakter des Quartiers besser entspricht und dass die Hauszugänge und Ausfahrten übersichtlicher und sicherer sind.

Massnahmen

Der Herzogplatz wird durch die Erhöhung der Fahrbahn auf das Trottoirniveau und der Reduktion der Verkehrsfläche als einheitlicher und attraktiver Platz wahrgenommen. Mit einer neuen Ausleuchtung entstehen auf dem Platz und entlang der Strasse sichere Querungsbeziehungen. Mit der Verschiebung der witterungsgeschützten und rollstuhlgängigen Bushaltestellen auf den Herzogplatz wird der Platz seiner Funktion als Quartiertreffpunkt gerecht. Zusätzlich gewinnt der Platz durch die Setzung neuer Bäume und Sitzmöglichkeiten an Aufenthaltsqualität. Es werden Flächen mit organischen Formen ausgewiesen, welche mit Bäumen bepflanzt den Verkehr lenken. Analog zum Herzogplatz wird bei allen Kreuzungen die Fahrbahn auf das Trottoirniveau erhöht, um den Fussgängern das Queren zu vereinfachen. Der MIV wird in den Kreuzungsbereichen durch die Rampen gebremst, wodurch sichere Kreuzungen für den MIV, die Radfahrer und Fussgänger entstehen. Auf der Seite der Hauszugänge entsteht ein 75 cm breiter Seitenbereich, welcher den Fussgängern eine geschützte Fläche bietet und den Verkehr durch die visuelle Abgrenzung von den Hauszugängen wegrückt. Der Seitenbereich bleibt aber trotzdem überfahrbar und dient beim Kreuzungsfall PW/PW und BUS/BUS als Ausweichfläche

Visualisierung Herzogplatz



Schnitt A - A



Ausschnitt Massnahmenplan



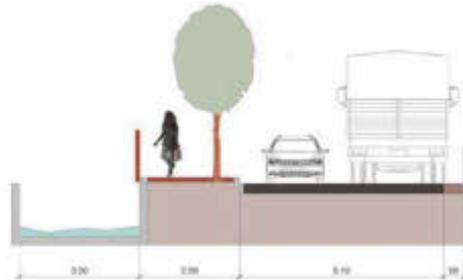
BACHSTRASSE WEST

Beitrag von:

Daniela Koller
Carlo Pilato

Ausgangslage

Die Bachstrasse ist eine Quartierschliessungsstrasse, welche am Stadtbach entlang verläuft. Der Projektperimeter «Bachstrasse West» befindet sich in der Nähe des Bahnhofes.



Schnitt A

Analyse

Positive Aspekte der Bachstrasse sind ihre Prägung durch private Grünflächen und der Bach als bereicherndes Element im Strassenraum. Leider überwiegt der Eindruck, dass der Bach mehr als Hindernis empfunden wird, weil er mehrheitlich eingedolt und nicht naturnah ausgestaltet ist.

Defizite werden darin gesehen, dass die Strasse hauptsächlich für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgelegt ist. Dies trifft auch für den Herzogplatz zu. Zudem sind die Flächen für Fussgänger teilweise mangelhaft gestaltet. Durch die nahe Lage zum Bahnhof darf bei einer guten Umgestaltung der Bachstrasse mit einem grösseren Anteil an Langsamverkehr gerechnet werden. Die Strasse hat durch die oben genannten positiven Aspekte Potential zur Flanier- und Aufenthaltsmeile. Um dies zu ermöglichen, wird die Bachstrasse in eine Tempo-30-Zone umgestaltet.

An drei Orten wird eine Bachterrasse gebaut, welche über den Bach hinausragt. Auf dieser befinden sich zwei Sitzbänke. Diese Massnahme verbessert die Aufenthaltsqualität und verbindet den Stadtbach mit dem Strassenraum.

Die Strassenbreite wird auf dem ganzen Abschnitt in unterschiedlicher Ausprägung reduziert. Durch die gezielte Anordnung der Parkfelder wird der Verkehr an gewissen Punkten einstreifig geführt. Damit kann die Durchfahrtsgeschwindigkeit gesenkt werden.

Die Verzweigungen werden auf Trottoirniveau angehoben. Die dadurch entstehende Rampe soll die Aufmerksamkeit des MIV erhöhen. Diese Massnahme ermöglicht dem Fussgänger ein komfortables Queren der Fahrbahn.

Ziele

Im gesamten Strassenabschnitt soll die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr erhöht werden. Weitere Ziele sind, den Bach und die Grünflächen mehr in die Strassenraumgestaltung mit einzubeziehen sowie den Herzogplatz als Platz mit hoher Aufenthaltsqualität auszugestalten.

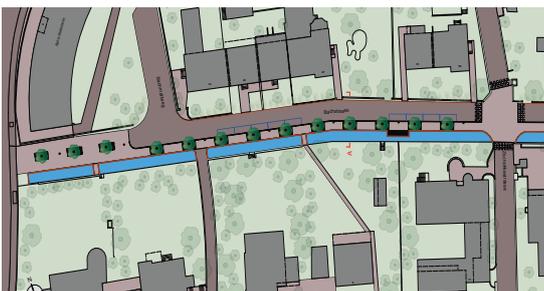
Der Herzogplatz wird als Platz gestaltet: eine «Insel» mit «Holzbelag», Bäumen, Sitzbänken und einem Brunnen verleihen Attraktivität. Die Durchfahrtslinie für die Busse bleibt bestehen. Die Bushaltestellen befinden sich beide im Süd-Osten des Herzogplatzes. Die Bushaltestellen haben Wartehäuschen. Dazu ist beidseitig ein Trottoir vorgesehen. Um den Bereich für die Fussgänger zu vergrössern, ist entlang der südlichen Haltestelle eine Bachterrasse geplant.

Massnahmen

Die Sackgasse im Westen wird zu einer Fussgängerzone umgestaltet. Es werden Bäume gepflanzt und zwei Sitzbänke laden zum Verweilen ein. Ausserdem ist für den Fussverkehr auf dem gesamten Abschnitt entlang dem Stadtbach ein Trottoir vorgesehen. Alle 10 m trennt ein Baum die Fahrbahn vom Fussverkehr. Mit dieser Baumreihe werden die privaten Grünflächen in den Strassenraum integriert. In unmittelbarer Nähe zu den Bäumen werden Sitzbänke angelegt. In diesen Bereichen wird «Holz» als Belagsform verwendet.

Errungenschaft

Mit dem vorliegenden Konzept gewinnt die Stadt Aarau und das Quartier Bachstrasse an Attraktivität. Vor allem der Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Stadtbach sowie beim Herzogplatz wird Rechnung getragen. Das Projekt trägt zudem zur Entschleunigung des MIV bei und erhöht die Sicherheit für den Langsamverkehr.



links:
Westlicher
Abschnitt der
Bachstrasse

rechts:
Herzogplatz

Beitrag von:

Ivo Balmer
Severin Hafner

TELLSTRASSE

Ausgangslage

Die Tellstrasse ist als Quartiersammelstrasse klassifiziert. Sie verbindet die Bachstrasse und die Suhrerstrasse und dient auch als Erschliessung des Kantonsspitals Aarau. An der Tellstrasse liegen auch die grossflächigen Parkierungsanlagen des Kantonsspitals. Das Verkehrsregime gibt vor, dass die aus dem Parkhaus des Kantonsspitals ausfahrenden Fahrzeuge direkt auf die Suhrerstrasse geleitet werden. Damit wird das Quartier Gönhard vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Umgestaltung soll das geltende Verkehrsregime berücksichtigen und verdeutlichen. Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Tellstrasse ab Bachstrasse und den Teil der Südallee zwischen Suhrerstrasse und Tellstrasse sowie den Knoten Tellstrasse/Südallee.

Analyse

Die Tellstrasse ist die wichtigste Zufahrtsstrasse für Besucher und Notfallfahrzeuge des Kantonsspitals Aarau und ist als Tempo 30-Zone ausgeschildert. Die Strasse wird zunehmend auch von Schleichverkehr benützt. Besonders im Bereich des Spitals herrscht reger Verkehr. Bei der Begehung ist aufgefallen, dass viele Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeitslimite von 30 km/h nicht einhalten. Positiv hervorzuheben ist, dass beidseits der Strasse breite Gehwege vorhanden sind.

Die Ausfahrt Westallee ist wichtig für Feuerwehr und Krankenwagen. Für eine Quartierstrasse sind beidseitige Haltestellennischen für den Bus nicht notwendig. Die Einfahrt zum Parkplatz Neuguet ist grosszügig dimensioniert und hat ein hohes Verkehrsaufkommen. Zudem verleitet der breite Strassenraum zu höheren Geschwindigkeiten. Der Fussgängerübergang beim Parkhaus verfügt beim gegebenen Verkehrsaufkommen über ein gewisses Unfallrisiko für die zahlreichen Fussgänger und Mobilitätsbehinderten.

Die Kreuzung Tellstrasse/Südallee ist in der Funktion als Quartierkreuzung unübersichtlich und überdimensioniert. Eine optische Wahrnehmung der Tempo 30 Zone ist nicht gegeben. Zudem hat es viel ungenutzte bzw. schlecht genutzte Flächen. Für Fussgänger bestehen keine sicheren Querungsmöglichkeiten.

Konzept

Das vorliegende Konzept sieht vor, auf der Seite zur Bachstrasse den Eingangsbereich leicht anzupassen, damit die Einfahrt in die Tellstrasse optisch enger erscheint. Das bestehende Parkierungsangebot wird beibehalten. Der Knoten Tellstrasse/Westallee wird umgestaltet, um den Übergang vom Quartier- zum Spitalbereich zu verdeutlichen. Der gesamte Bereich von den Parkierungsanlagen des Spitals bis hin zum Knoten Tellstrasse/Südallee wird neu organisiert und gestaltet. Die neue Verkehrsführung soll für alle Verkehrsteilnehmer klar und sicher sein. Die Strasse soll trotz der hohen Verkehrsbelastung als Tempo-30 Zone wahrgenommen werden.

Massnahme A

Durch eine Verengung der Fahrbahn mit Begrünung wird eine Torwirkung erzielt.

Massnahme B

Bei der Kreuzung Tellstrasse/Westallee wird die Fahrbahn auf das Niveau des Gehweges angehoben. Dadurch wird die Fussgängersicherheit erhöht und gleichzeitig eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt.

Massnahme C

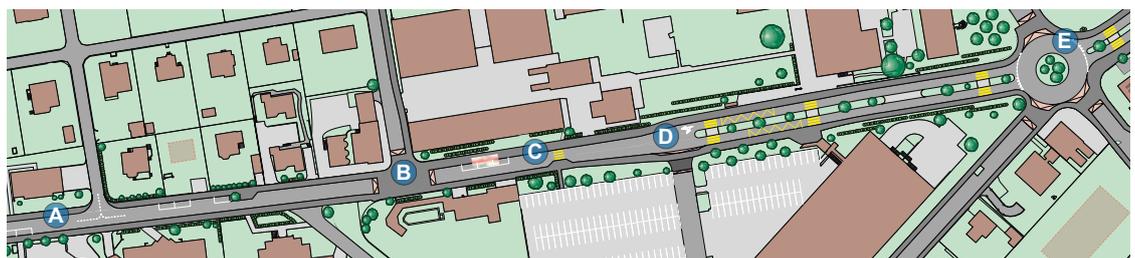
Beim Fussgängerübergang wird die Fahrbahn verengt, was zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fussgänger und gleichzeitig zu einer Temporeduktion führt.

Massnahme D

Die Ein- und Ausfahrt zum Pakplatz wird auf das Gehwegniveau angehoben. Die Haltenischen für den Bus werden beidseitig aufgehoben, neu werden Fahrbahnhaltestellen eingerichtet. Die Strasse wird auf zwei Fahrstreifen reduziert. Durch eine 3 Meter breite, begrünte Mittelinsel, welche sich bis zum Kreisel hin zieht, wird eine optisch aufwertende Wirkung erzielt, die sich als Allee entfaltet. Unterbrochen wird die Mittelinsel durch eine Lücke, welchen den Blaulichtfahrzeugen das Überholen ermöglichen soll.

Massnahme E

Ein neuer Kreisel vereint die fünf Strassen. Dadurch entsteht eine übersichtliche und klare Verkehrsführung, welche gleichzeitig eine Reduktion der Verkehrsfläche mit sich bringt. Mit dem Kreisverkehr wird zudem für den MIV eine Bremswirkung erzielt.



Massnahmenplan

PILATUSSTRASSE

Beitrag von:

Fabio Spadin
Kevin von Wartburg
Silvan Zwicky

Ausgangslage

Die Pilatusstrasse verläuft von der Einmündung in die Hauptstrasse in südlicher Richtung bis an die Gemeindegrenze zu Buchs und quert dort die Aaretalstrasse T5 (Überführung), bevor sie auf dem Gemeindegebiet von Buchs als Suhrenmattweg weiterführt. Sie liegt in einer Zone für Wohnnutzungen und nichtstörende Betriebe.

Die gesamte Strasse ist als Tempo 30-Zone gekennzeichnet. Die Verkehrsmenge ist gering, die Fahrbahn wirkt aber relativ breit. In Teilbereichen besteht ein einseitiges, schmales Trottoir. Die Vorplätze der angrenzenden Bauten sind versiegelt und werden häufig zur Parkierung genutzt. Die Pilatusstrasse ist als kantonale Veloroute signalisiert. Das Zentrum von Rohr ist über die Quartierstrasse zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Im weiteren Umfeld der Strasse befinden sich das Schulhaus und der Kindergarten Brombach im Zentrum von Rohr sowie der Kindergarten Neudorf an der Neudorfstrasse.

Analyse

Für den einbiegenden motorisierten Verkehr wirkt die Pilatusstrasse nicht wie eine Quartierstrasse. Sie verfügt in diesem Bereich über zu viel Verkehrsfläche, so dass kaum eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erfolgt.

Viele Hauszugänge münden direkt in den Strassenraum und sind durch die hohe und dichte Begrünung zusätzlich unübersichtlich. Begünstigt durch die Fahrbahnbreite ist die Fahrgeschwindigkeit oft zu hoch, was ein Risiko für die Anwohner darstellt.

Der Querschnitt des Strassenraums wirkt überdimensioniert. Der motorisierte Verkehr beansprucht deutlich mehr Fläche als der Fussverkehr.

Konzept

Die Eingangsgestaltung der Pilatusstrasse ist so zu verändern, dass der motorisierte Verkehr kreuzen kann, jedoch dessen Geschwindigkeit reduziert wird. Zusätzlich soll der Eingang als Torsituation ausgestaltet sein.

Beide Strassenränder müssen einen geschützten Bereich für die Anwohner aufweisen. Durch eine Reduktion der Fahrbahnbreite wird die Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs an die Verhältnisse der Pilatusstrasse angepasst.

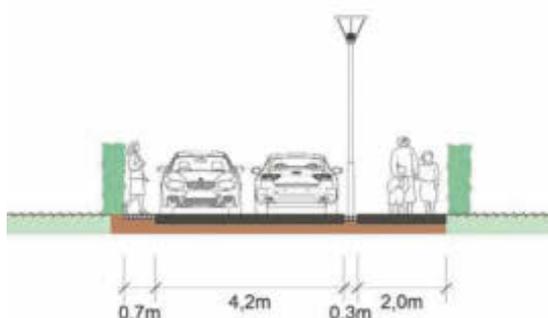
Durch eine sinnvollere Aufteilung des Strassenraums sowie durch eine klare und durchgehende Fussgängerführung wird die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs gesteigert.

Massnahmen

Durch die Ausgestaltung des Eingangsbereiches in die Pilatusstrasse mit einem Baum-Tor wird dem Autolenker das Befahren einer Zone mit einem Tempo 30-Regime bewusst. Im Eingangsbereich ist die Fahrbahn breiter angelegt, damit zwei Fahrzeuge ungehindert kreuzen können. Mit den ausgepflasterten Bereichen der Einfahrt steht dem Fussverkehr mehr Fläche zur Verfügung. Die Trottoirüberfahrt unterstützt ein sicheres Queren der Strasse.

Die Fahrbahnbreite über den gesamten Strassenraum beträgt neu 4,20 m. Um das Kreuzen grösserer Fahrzeuge noch zu ermöglichen, wird ein befahrbarer ausgepflasterter Abstandhalter von 70 cm Breite eingeplant. Seine Hauptaufgabe ist jedoch, die schlecht einsehbaren Hauszugänge sicherer zu gestalten. Auf der anderen Strassenseite trennt eine 30 cm breite Rinne die Fahrbahn vom Gehbereich. Neue dem Strassenraum angemessene Kandelaber werden im Abstand von 20 m in diese gepflasterte Rinne gesetzt. Durch den Versatz von 30 cm zwischen Gehbereich und Fahrbahn entsteht eine Kante, die sehbehinderten Menschen als Orientierung dient. Dem Fussverkehr wird neu mehr Gewicht im Strassenraum zugeschrieben. Der Gehweg ist konstant 2,00 m breit und klar von der Fahrbahn abgetrennt.

Durch das Auspflastern der Kreuzungsflächen wird der motorisierte Verkehr verlangsamt. Zudem kann der Fussverkehr die Strasse sicherer überqueren.



links:
Querschnitt C-C

rechts:
Situationsausschnitt

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

HAUPTSTRASSE ROHR

Studienarbeit
FS 2015
2. Semester
Modul:
Verkehr 2
Dozent:
Michael Liebi

Gemäss Raumentwicklungsleitbild Aarau (REL 2014) soll das Zentrum Aarau-Rohr gestärkt werden. Als klassisches Strassendorf wird Aarau-Rohr stark durch den Strassenraum der Hauptstrasse geprägt. Die Studierenden erhielten den Auftrag, die Hauptstrasse Rohr näher zu untersuchen und siedlungsverträgliche Lösungsansätze in den Bereichen Betrieb und Gestaltung zu entwickeln.

Ausgangslage und Aufgabe

Einer integralen Strassenraumplanung für die Hauptstrasse Rohr, welche die Fachgebiete Verkehrsplanung, Freiraumgestaltung und Städtebau berücksichtigt, kommt hohe Bedeutung zu. In der vorliegenden Aufgabe sind deshalb Lösungen für die Hauptstrasse Rohr zu entwickeln. Gesucht sind Entwürfe, welche eine bessere Integration des Verkehrs in den Siedlungsraum und eine Stärkung des Zentrums durch eine hochwertige Strassenraumgestaltung zu realisieren vermögen.

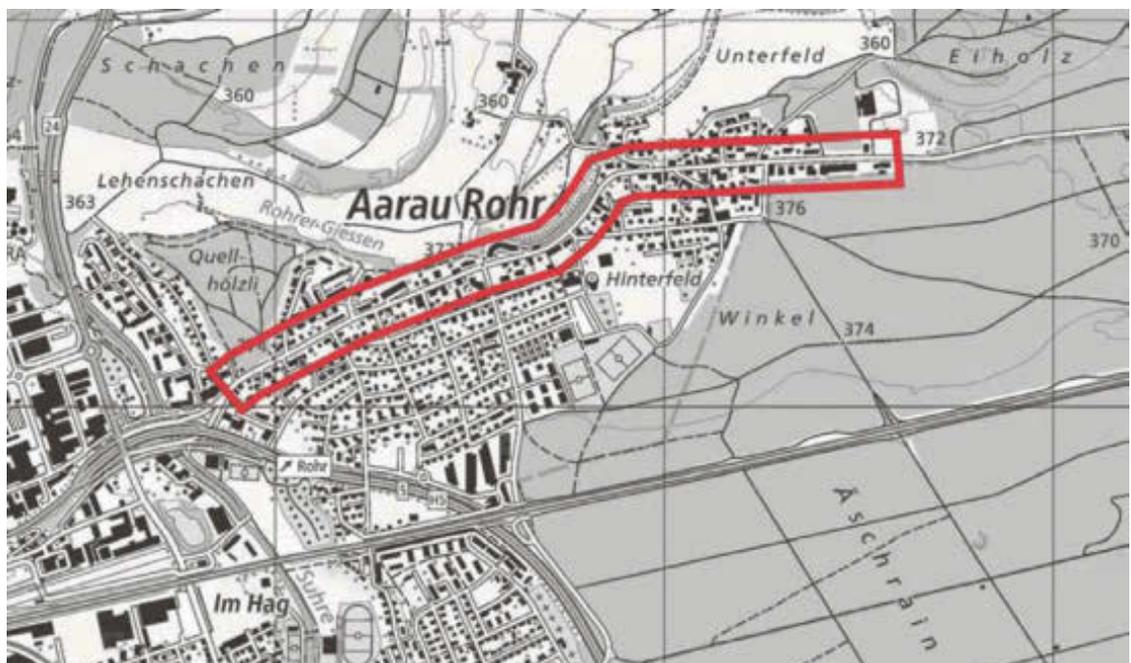
Auszüge aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild Aarau (REL 2014):

«...Rohr ist ein Stadtteil von Aarau mit eigenem Zentrum. Als solches ist es zu stärken...»

«...Das Zentrum von Rohr ist räumlich nicht sehr stark erlebbar. Die Hauptstrasse ist deshalb im Sinne einer Zentrumsachse gestalterisch aufzuwerten...»

Ziele und Bearbeitungsperimeter

Für den im Übersichtsplan bezeichneten Perimeter ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erarbeiten. Es ist aufzuzeigen, wie der Strassenraum, welcher heute primär der Abwicklung des Durchgangsverkehrs dient, zu einem qualitätsvollen und multifunktionalen Raum weiterentwickelt werden kann. Dazu ist der gesamte Strassenraum von Fassade zu Fassade mit einzubeziehen.



Lageplan
Hauptstrasse Rohr

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT HAUPTSTRASSE ROHR «1»

Beitrag von:

Sahra Lustenberger
Valentine Nadeau
Timo Setz

Analyse

An beiden Ortseingängen fehlen identitätsstiftende Torsituationen, welche dem motorisierten Individualverkehr (MIV) signalisieren, die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren. Deshalb fährt der MIV oft mit zu hohen Geschwindigkeiten auf der Hauptstrasse.

Die Einfahrten in die Tempo-30-Zonen sind überdimensioniert, zudem bestehen zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fussverkehr Unklarheiten betreffend Vortritt.

Wegen dem hohen Tempo des motorisierten Verkehrs ist die Strasse für Radfahrende unattraktiv zu befahren. Linksabbiegemöglichkeiten und Wartefläche sind ungenügend signalisiert.

Für die Zufussgehenden sind auf beiden Strassenseiten Trottoirs vorhanden. Zwischen gegenüberliegenden Trottoirseiten fehlen aber gesicherte Querungsmöglichkeiten. Dies ist insbesondere in den Zentrumsabschnitten problematisch, da hier der Querungsbedarf für den Fussverkehr aufgrund beidseitiger öffentlicher Nutzungen grösser ist. Auf dem Abschnitt zwischen den Zentren wird die Fussverkehrsführung entlang der aussichtsreichen Geländekante geleitet. Dieser Wegabschnitt ist von hoher Qualität.

Auf der Hauptstrasse befinden sich vier Haltestellen der Buslinie 2. Buswartehäuschen oder Unterstände sind nicht bei allen Haltestellen vorhanden. Die Erschliessungsqualität von Rohr entspricht der ÖV-Gütekategorie C.

Die Strassenraumgestaltung ist monoton und durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) dominiert. Die Platzsituationen entlang der Strasse werden Aufenthaltsflächen und Treffpunkten nicht gerecht. Dem neuesten Stadtteil von Aarau fehlt es an identitätsstiftenden Merkmalen.

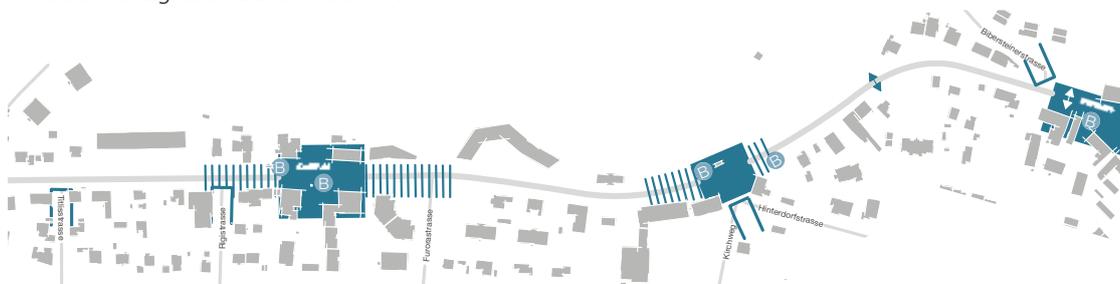
Ziele

- Zentrumsbereich: Flächige Querungen, sichere und übersichtliche Linksabbiegemöglichkeiten, Geschwindigkeitsreduktion des MIV

- Ortseingänge: Geschwindigkeitsreduktion des MIV, attraktive Torsituationen, simple und übersichtliche Gestaltung
- Platzsituationen: Platzbereiche besser in die Strassenraumgestaltung integrieren und optisch aufwerten
- Einmündungen Quartierstrassen: Durchgehende Fussverkehrsführung, klar ersichtliche Vortrittsverhältnisse, siedlungsorientierte Gestaltung der Einmündungen
- Bushaltestellen: Barrierefreier Zugang, witterungsgeschützte Wartehäuschen, Haltestellen an geeigneten Orten
- Punktuelle Querungen: Gesicherte Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende

Konzept

- Durch die Anpassung des Querschnitts soll die Hauptstrasse so ausgestaltet werden, dass sie die jeweiligen Funktionen der Verkehrsteilnehmer optimal erfüllen kann.
- Durch eine neue Gestaltung sollen öffentliche Platzbereiche an drei Orten ausgestaltet werden, um gezielt die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
- Die Ortseingänge sollen so ausgestaltet werden, dass attraktive und identitätsstiftende Auftaktsituationen entstehen.
- Die Einfahrten in die Quartiersstrassen sind so zu gestalten, dass sie dem Charakter des Quartiers besser gerecht werden.
- Die Bushaltestellen sollen an geeignete Standorte verschoben werden.
- An verschiedenen Stellen sollen gesicherte Querungen für Zufussgehende erstellt werden.



Ausschnitt des Konzeptplan

Massnahmen

Zentrumsbereich

Im Zentrumsbereich werden zwei Mehrzweckstreifen mit je einer Breite von zwei Metern angelegt. Die Fahrbahn wird auf drei Meter verengt. Dadurch fallen die Radstreifen im Bereich der Mehrzweckstreifen weg. Die Geschwindigkeit wird durch die optische Verengung reduziert. Der westliche Mehrzweckstreifen hat eine Länge von 200 Metern, der östliche ist 95 Metern lang. Im Abschnitt zwischen den beiden Mehrzweckstreifen wird die Fahrbahn wieder zur klassischen Kernfahrbahn mit Fahrradstreifen. Durch die Mehrzweckstreifen entstehen für den Fussverkehr flächige Querungsmöglichkeiten und für die Radfahrer sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) sichere Linksabbiegesituationen.

Ortseingänge

Beim westlichen Ortseingang soll ein Kreisell die Einfahrtsgeschwindigkeit reduzieren. Durch diese Lösung entstehen für alle Verkehrsteilnehmer gleichwertige, übersichtliche und sichere Abbiegemöglichkeiten. Die Radverkehrsführung läuft teilweise direkt durch den Kreisell und teils neben den Trottoirs.

Beim östlichen Ortseingang gibt es eine Verschwenkung der Fahrbahn, welche die Geschwindigkeit der von Rapperswil herkommenden Fahrzeuge reduziert.

Platzsituationen

Um beim alten Dorfkern eine attraktive Platzsituation zu schaffen, soll der ganze Platz mit gepflästerte und geflammten Naturstein einheitlich materialisiert werden. Die Materialierung orientiert sich an den bereits vorhandenen Pflasterungen. Die bereits bestehenden Qualitäten des Platzes – der Baum und Brunnen – werden mit einer grösseren Grünfläche und einer Sitzbank noch verstärkt. Auf zwei chaussierten Flächen werden weitere Bäume gepflanzt.

Bei der Post und dem Gemeindehaus soll ebenfalls eine einheitliche Platzsituation entstehen. Darin integriert sind die Vorflächen des Gemeindehauses, der Post sowie der Bushaltestellen.

Im Bereich des neuen Zentrums sollen die uneinheitlich materialisierten Vorflächen zu einer grossen zusammenhängenden Platzfläche zusammengeführt werden.

Mit einer alleeartigen Baumbepflanzung wird der Strassenraum optisch eingeengt und der MIV vom Fussverkehr getrennt. Die Parkierung wird auf den Platzflächen und teilweise längs der Strasse neu organisiert. Vor dem Coop und der Bank bieten grosse Holzstbänke Erfahrungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Über den drei Plätzen soll je ein Dach aus Leuchten aufgespannt werden, welches den Platz als Einheit hervorhebt und ihn als öffentlichen Raum einfasst.

Einmündungen Quartierstrassen

Die überdimensionierten Einmündungen in die mit Tempo 30 markierten Quartierstrassen sollen redimensioniert werden. Durchgezogene Trottoirs bieten für den Fussverkehr eine sichere Längsverbindung entlang der Strasse. Mit den Trottoirüberfahrten wird auch das Vortrittsprinzip geändert. Neu erhält der Fussverkehr gegenüber dem MIV das Vortrittsrecht.

Bushaltestellen

Jede Haltestelle soll barrierefrei mit einer 17 cm hohen Einstiegschwelle ausgestaltet werden. Zudem sollen Busbuchten – mit Ausnahme der Haltestelle Querhölzli – zurückgebaut werden. Die Bushaltestellen sollen demnach zu Fahrbahnhaltestellen umgestaltet werden. Bei den Haltestellen in Fahrtrichtung Aarau Zentrum sollen neue Buswartehäuschen geschaffen und bei der Endhaltestelle Rohr-Unterdorf soll ein neuer Unterstand erstellt werden.

Punktuelle Querungen

Alle 200 m bis 300 m werden mit Poller geschützte Fussgängerinseln errichtet. Die Mittelinsel weist eine Breite von 2 Metern und die Fahrbahn eine Breite von 3,5 Metern auf.



Ausschnitt
Massnahmenplan:
Zentrumsbereich

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT HAUPTSTRASSE ROHR «2»

Beitrag von:

Omar Al-Askari
Nico Riwar
Nicolo D'Andrea

Ziele

Die Zielformulierung wurde in Bezug auf drei Betrachtungsebenen vorgenommen. Diese gliedern sich in Städtebau und Freiraum, Fuss- und Veloverkehr sowie MIV und ÖV.

Zur Betrachtungsebene «Städtebau und Freiraum» wurden folgende Ziele festgelegt: Hohe Aufenthaltsqualität, siedlungsorientiertes Erscheinungsbild, wahrnehmbare Identität und Strassenraumabschnitte sowie Impulse zur Unterstützung der Stadtentwicklungsaktivitäten im Umfeld des BGK-Perimeters.

Bezüglich der zweiten Betrachtungsebene «Fuss- und Veloverkehr» lauten die festgehaltenen Ziele wie folgt: Behindertengerechter Strassenraum, Lückenschluss im Fuss- und Radverkehrsnetz, Anbindung an weiterführende Fuss- und Radverkehrsrouten, Steigerung des Sicherheitsempfindens der Zufussgehenden und Radfahrenden sowie eine grosszügig bemessene Infrastruktur.

Im Bereich der Betrachtungsebene «MIV und ÖV» wurden nachfolgende Ziele formuliert: Verleitung zu angemessenen Fahrgeschwindigkeiten, wahrnehmbare Übergänge Tempo-50-/Tempo-30-Zone, wahrnehmbare Übergänge innerorts/ausserorts, behindertengerechte Bushaltestellen, Priorisierung und Benutzerfreundlichkeit des ÖV.

Konzept

Zur Förderung der Wahrnehmbarkeit des Überganges zwischen innerorts und ausserorts und einer entsprechend angepassten Fahrweise wurde die Erstellung von baulichen «Eingangstoren» vorgesehen. Diese befinden sich am östlichen sowie westlichen Ende bzw. Anfang der Rohrer Hauptstrasse.

Um die diversen Stadtraumtypen, welche von der Rohrer Hauptstrasse durchdringt werden, besser erlebbar zu gestalten, wurde der Strassenzug in sechs stadträumliche Bereiche unterteilt. Diese umfassen nebst den gewerblich-industriell genutzten und den durch Wohnnutzungen geprägten Gebieten ebenfalls den neuen sowie den historischen Ortskern des Stadtteils Rohr. Die unterschiedlichen Bereiche sollen entsprechend ihrer Nutzung gestaltet werden.

Die zahlreichen heute überdimensionierten Kreuzungen sollen auf eine den Verhältnissen angepasste Dimension zurückgebaut werden. Darüber hinaus sollen an einigen dieser Kreuzungen Massnahmen für den linksabbiegenden Radverkehr realisiert werden. Der Fahrgastkomfort an den Bushaltestellen soll gesteigert werden und die im Bereich der Bushaltestellen liegenden Querungen für den Fussverkehr sicher ausgestaltet werden.



Konzept

Massnahmen

Massnahmen am «Eingangstor West»: Das «Eingangstor West» soll mittels baulich gesichertem Mehrzweckstreifen, Baumtor, einer geschützten und gebündelten Fuss- und Radverkehrsquerung sowie einem Horizontalversatz für den ortseinwärts fahrenden MIV ausgestaltet werden.

Massnahmen bei «Bushaltestellen»: Sämtliche Bushaltestellen sollen auf die Fahrbahn verlagert werden.

Dies in Kombination mit baulich gesicherten Fussgängerquerungsmöglichkeiten mit Mittelinseln (ausser in Tempo-30-Zone).

Massnahmen bei «Untergeordneten Knoten»: Die Einlenkerradien und die Fahrbahnbreiten der einmündenden, untergeordneten Strassen (befinde sich in Tempo-30-Zone) sollen auf das angemessene Minimum reduziert werden. Darüber hinaus sollen Trottoirüberfahrten entlang der Rohrer Hauptstrasse sowie baulich gesicherte Mehrzweckstreifen, wo erhöhter Linksabbiegerbedarf für den Veloverkehr besteht, errichtet werden.

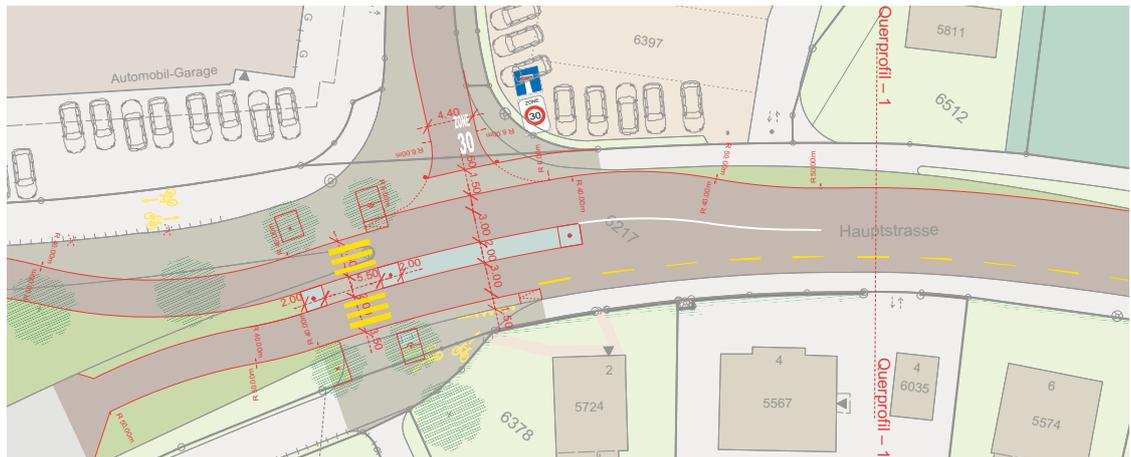
Massnahmen beim «Neuen Ortskern»: Dieser Abschnitt soll in die bestehende, angrenzende Tempo-30-Zone eingegliedert werden. Des Weiteren sollen breite «farblich gestaltete Strassenoberflächen (FGSO)» am Fahrbahnrand angelegt werden sowie eine baulich gesicherte Fussgängerquerung mit Eingangstorfunktion eingerichtet werden.

Massnahmen beim «Historischen Ortskern»: Dieser Abschnitt soll ebenfalls in die bestehende, angrenzende Tempo-30-Zone eingegliedert werden. Zudem sollen breite FGSO-Bänder am Fahrbahnrand angelegt

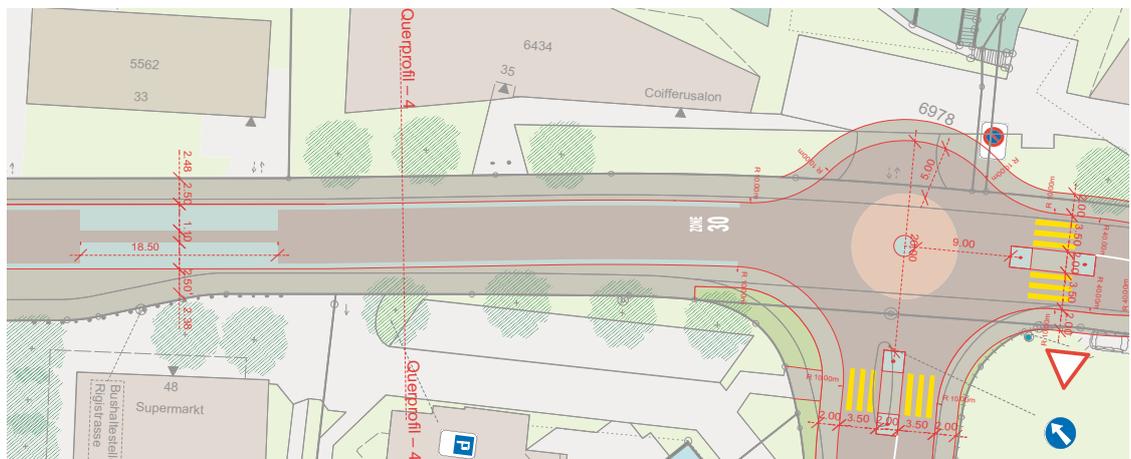
und besondere Platzsituationen durch eine flächig FGSO-Gestaltung hervorgehoben werden. Ausserdem soll eine baulich gesicherte Fussgängerquerung mit Eingangstorfunktion am Beginn und Ende der Tempo-30-Zonen angelegt werden.

Massnahmen am «Eingangstor Ost»: Das «Eingangstor Ost» soll mittels baulich gesicherter Fuss- und Radverkehrsquerung sowie einem Horizontalversatz ausgestattet werden.

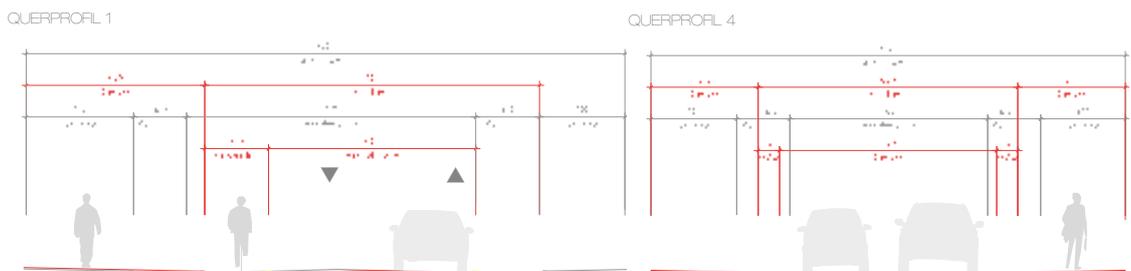
Massnahmen am «Eingangstor West»



Massnahmen beim «Neuen Ortskern»



Querprofile 1 +



BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT HAUPTSTRASSE ROHR «3»

Beitrag von:

Manuela Fontanive
Roland Brunner
Jonathan Schmid-
meister

Analyse

Die Gemeinde Rohr weist eine umfangreiche Palette von verschiedenen Nutzungen und Quartieren auf. Die Räume in den Kernzonen sind sehr funktional gehalten und laden nicht zum Verweilen ein. Zudem gibt es in beiden Kernzonen nur wenige Querungsmöglichkeiten für Fussgänger.

Die Hauptstrasse ist auf der ganzen Länge mit Radstreifen ausgestattet. Gemäss den kantonalen Richtlinien für leichten Zweiradverkehr erfüllt der Streifen mit 1,25m Breite genau das Mindestmass in Kombination mit der Kernfahrbahn. Trotz der beidseitig durchgehenden Radstreifen lässt die schmale Fahrspur und die oft hohen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) die Strecke für die Velofahrer gefährlich und wenig attraktiv erscheinen. Im Bereich der grossen Kreuzungen besteht Handlungsbedarf aufgrund unklarer Verkehrsführung und enger Platzverhältnisse.

Im gesamten Abschnitt der Hauptstrasse wird der MIV mit einer Kernfahrbahn geführt. Die Mindestbreite wird knapp erfüllt. Der Verkehrsfluss ist sehr dynamisch und wird durch keine Lichtsignale beeinflusst. Die langen Geraden sowie grosse Sichtweiten verleiten zu hohen Geschwindigkeiten. Durch fehlende Eingangstore am Anfang und Ende des Dorfes werden die Fahrzeuge nicht konsequent abgebremst. Im gesamten Abschnitt existieren bei Einmündungen von Quartierstrassen in die Hauptstrasse konzeptionelle Fehler bei Gehwegüberfahrten. Zudem ist die Hauptstrasse als kantonale Sondertransportroute der Klasse 1 bezeichnet.

Der Stadtteil Rohr ist durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) nur mässig gut erschlossen. Dies entspricht der ÖV Güteklasse C. Alle 15min fährt ein Bus in Richtung Bahnhof Aarau. Die Haltestellen an der Hauptstrasse sind in sinnvollen Abständen angeordnet und befinden sich an geeigneten Standorten. Nicht alle Haltestellen sind behindertengerecht ausgebaut und verfügen über Wartehäusschen oder Sitzgelegenheiten.

Ziele

Die wichtigsten Ziele, welche im Betriebs- und Gestaltungskonzept erreicht werden sollten, sind:

- Im Dorfkern West (beim Coop) soll für den Fussverkehr eine neue Situation mit Platzcharakter entstehen, welche nach den neuesten behindertengerechten Standards ausgestaltet ist und eine hohe Verkehrssicherheit aufweist.
- Den Fussgängern soll eine hohe Sicherheit beim Queren der Hauptstrasse ermöglicht werden.

- Der Radverkehr soll durch eine klare Verkehrsführung und Geschwindigkeitsreduktion des MIV sicherer werden.
- Der MIV soll die Geschwindigkeit von 50 km/h einhalten.
- Den ins Dorf einfahrende Verkehr durch Torsituationen auf ein innerorts verträgliches Tempo aufmerksam machen.
- Die Sichtweiten auf den langen Geraden sollen durch die Gestaltung des Strassenraumes sowie verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen auf ein vernünftiges Mass reduziert werden.
- Trottoirüberfahrten sollen vereinheitlicht werden, um dem MIV und den Fussgängern eine sichere und kontinuierliche Lösung zu bieten.
- Alle Bushaltestellen, welche nicht behindertengerecht gestaltet und über keine Betonplatten verfügen, sollen angepasst werden.
- Alle Bushaltestellen sollen in Zukunft eine Überdachung oder ein Wartehäusschen erhalten und über Sitzgelegenheiten verfügen.

Konzept

Das Konzept sieht vor, dass die Hauptstrasse eine Tempo 30-Zone im Bereich des Ortszentrums West erhält. Diese soll im Stil einer Platzgestaltung erfolgen. Um eine solche Zone in einer Hauptverkehrsachse umzusetzen, müssen rechtliche Punkte eingehalten werden. Die Einhaltung dieser rechtlichen Punkte wurde im Rahmen dieser Arbeit überprüft.

Das Konzept sieht zudem vor, den alten Ortskern durch Umgestaltung zu attraktivieren. Zusätzlich werden zwei Toreinfahrten an den Ortseingängen konzipiert, welche den MIV auf die Durchfahrt aufmerksam machen und so die gefahrenen Geschwindigkeiten reduzieren sollten. Ebenfalls wird die Torsituation West für die Radfahrer und Fussgänger sicherer. Die vielen Einfahrten werden in Zukunft durch Trottoirüberfahrten einheitlich in Erscheinung treten. Bei der Einmündung der Hinterdorfstrasse in die Hauptstrasse wird für den Veloverkehr eine komfortablere Lösung angestrebt. Aus dem Variantenstudium ging hervor, dass es die beste und billigste Lösung ist, die Kernfahrbahn zu belassen.



- Strassenrand
- - - Strassenrand abgesenkt
- Haltekante Bus 22cm
- Spannseil mit Lampe
- Platzbelag
- Strassenbelag
- Betonplatte Bushaltestelle
- FGSO
- Pflasterung

Massnahmenplan
Dorfkerne West

Massnahmen

Bei der Bearbeitung der Massnahmen wurde der Fokus auf die beiden Dorfkerne Ost (alter Dorfkerne) und West (neues Zentrum) gelegt. Zusätzlich entstanden noch punktuelle Massnahmen für die Bushaltestellen, die Trottoirüberfahrten, die Toreinfahrten sowie für die Kreuzung bei der Schule. Bei sämtlichen Massnahmen wurde darauf geachtet, dass alle Ziele und Bedürfnisse berücksichtigt werden, welche im Vorfeld formuliert wurden.

Die neue Strassenführung wird im Zentrum von der heute bestehenden Führung abweichen und wird auf ihre Mindestbreite verjüngt. Diese Massnahmen erfolgen, damit der Strassenraum gestalterisch optimal aufgewertet werden kann. Zusätzlich gewinnt der nicht vom MIV benutzte Platz an Grösse. Dieser Freiraum wird mit gestalterischen Elementen aufgewertet. Diese Platzgestaltung ermöglicht den Fussgängern ein sicheres Queren der Strasse.

Die Bushaltestellen werden auf die Kernfahrbahn platziert.

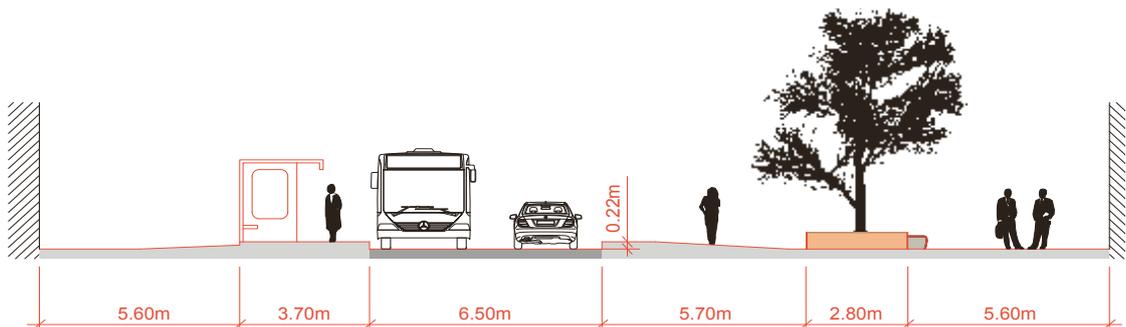
Massnahmen Dorfkerne West

Der Dorfkerne West erfährt die grösste Veränderung. Das neue Zentrum wird zu einer Tempo 30-Zone umgestaltet. Dazu verhilft die neue Platzgestaltung. Diese Massnahme ist erforderlich, um die Geschwindigkeit der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu reduzieren und die Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen. Zudem soll so ein belebter Dorfkerne entstehen, der dem Stadtteil Rohr Identität und Charakter verleiht und ein Zentrum und Treffpunkt bildet. An den Eingängen zur Tempo 30-Zone entstehen Torsituationen, welche die motorisierten Verkehrsteilnehmer auf die Tempo 30-Zone aufmerksam machen.

Massnahmen Dorfkerne Ost

Beim alten Dorfkerne soll nur «sanft» eingegriffen werden. Er wird seinen Charakter als «alter Dorfkerne» behalten. Jedoch wird der alte Baum entfernt, da eine Verbindung zum neuen Zentrum hergestellt werden soll. Dies erfolgt mit den gleichen gestalterischen Elementen wie im neuen Zentrum. Die Umgebung des Dorfkerne wird durch Pflastersteinfläche aufgewertet und reagiert so auf die bereits bestehende Pflasterung. Zusätzlich erhält die Bushaltestelle ein neues Buswartehäuschen.

Querprofi
Dorfkerne West



FUSS- UND VELOVERKEHRSKONZEPT

DETAILLIERTE NETZKONZEPTE FÜR AARAUER STADTTTEILE

Studienarbeit
HS 2014
3. Semester
Modul:
Verkehr 3
Dozent:
Prof.
Carsten Hagedorn
Prof.
Klaus Zweibrücken

Die Stadt Aarau will attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen gewährleisten. Dazu wurden ein Fussweg- und ein Velokonzept ausgearbeitet, die eine Grundlage für den Verkehrsrichtplan 2005 darstellen. Die im kommunalen Richtplan dargestellten Fuss- und Veloverkehrsnetze sind auf einer sehr groben Detaillierungsstufe und zudem teilweise nicht mehr aktuell. In dieser Studienarbeit sollen die Netze für den Fuss- und Veloverkehr genauer betrachtet und aktualisiert werden. Für zwei Stadtteile sollen detailliertere Netzkonzepte mit entsprechenden Massnahmen sowie beispielhafte Gestaltungsvorschläge erarbeitet werden.

Ausgangslage

Im Verkehrsrichtplan (2005) der Stadt Aarau sind als drei Oberziele definiert

- Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden durch
- Gestaltung nachhaltiger Verkehrslösungen sowie
- Die Gewährleistung grösstmöglicher Verkehrssicherheit

Zudem wurden folgende Teilziele festgelegt, um attraktive und sichere Fussweg- und Veloverbindungen zu gewährleisten:

Teilziele zum Fussverkehr

Grundsatz: Der vorhandene Fussverkehr ist zu sichern, neuer Fussverkehr ist zu fördern.

Es soll ein flächendeckendes Wegenetz mit direkten, sicheren Wegen und attraktiven Räumen zur Verfügung stehen.

Teilziele zum Veloverkehr

Grundsatz: Der vorhandene Veloverkehr ist zu sichern, der Anteil der Velofahrenden am Gesamtverkehr ist zu erhöhen.

In Aarau deckte der Fuss- und Veloverkehr im Jahr 2000 50% der Etappen in der Stadt. Nach Auswertungen des Kantons Aargau zum Mikrozensus 2000 haben folgende Beziehungen besondere Bedeutung:

- innerhalb von Wohngebieten zwischen den Wohnbereichen und der Quartierinfrastruktur (Läden, Schulen, Freizeiteinrichtungen usw.),
- von den Wohnquartieren in die Innenstadt und innerhalb der Innenstadt selbst,

- von den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere vom Bahnhof, zu den Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Einkaufsschwerpunkten,
- auf tangentialen Relationen vor allem als Veloverbindungen zwischen den Quartieren und Veloverbindungen über die Stadtgrenze hinaus.

Aufgabenstellung

Aufgabe dieser Studienarbeit ist es, die Netze für den Fuss- und Veloverkehr auf gesamtstädtischer Ebene genauer zu betrachten und zu aktualisieren. Für ein Teilgebiet (zwei Stadtteile) sollen detailliertere Netzkonzepte (Fuss- und Veloverkehr) mit entsprechenden Massnahmen und beispielhaften Gestaltungsvorschlägen erarbeitet werden.

Im ersten Schritt der Arbeit wird eine Auseinandersetzung auf gesamtstädtischer Ebene mit Fokus auf das gewählte Teilgebiet erwartet. Auf dieser Ebene soll das Gesamtnetz betrachtet werden und die Einbindung des Teilgebiets in das Fuss- und Veloverkehrsnetz analysiert werden. Konzeptionell soll das Fuss- und Veloverkehrsnetz an die aktuellen Verhältnisse angepasst werden. Für gesamtstädtische Massnahmen sollen Lösungen erarbeitet werden.

Auf der Ebene des Teilgebiets sollen im zweiten Schritt der Arbeit das Fuss- und Veloverkehrsnetz detailliert ausgearbeitet werden. Dazu muss für das Teilgebiet eine Ortsbegehung mit Analyse der vorhandenen Infrastruktur erfolgen. Aufbauend auf der Analyse des heutigen Netzes, der Netzlücken und der Schwachpunkte sollen unter Berücksichtigung der Stärken und Potenziale Ziele, Handlungsansätze und Anforderungen erarbeitet werden. Auf der Grundlage der Ziele sollen für das Teilgebiet ein Netzkonzept Fuss- und ein Netzkonzept Veloverkehr erarbeitet und aufeinander abgestimmt werden. Das Konzept soll Aussagen zur Aufteilung und Organisation des Strassenraums, zur Fuss- und Veloführung und zur Gestaltung umfassen. Die Fuss- und Veloführung ist für jeden Abschnitt der Routen zu definieren. Übergänge zwischen verschiedenen Führungsformen müssen gelöst werden.

Im Folgenden werden drei Studienarbeiten zusammengefasst dargestellt, wobei sich die erste Arbeit vorwiegend mit der gesamtstädtischen Ebene befasst. Zwei weitere Arbeiten zeigen dann insbesondere Ansätze und Lösungen für Teilgebiete auf.

Schwachstellen

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Analyse ist die Untersuchung zu den Schwachstellen. Dadurch wurden die grössten Problembereiche mit unübersichtlichen und gefährlichen Knoten oder Streckenabschnitten aufgezeigt. Dazu gehören beispielsweise grosse und wichtige Knotenpunkte, auf denen eine sichere Führung des Fuss- oder Veloverkehrs heute nicht gewährleistet ist. Weiter gibt es im Stadtzentrum einen sehr unübersichtlichen Streckenabschnitt, der den Fuss- und Veloverkehr gefährdet. Nachfolgend werden Beispiele von grossen Schwachpunkten aufgelistet.



- unübliche Markierung und enge Platzverhältnisse bei den Velowartefläche
- lange Fussgängerstreifen ohne Mittelinseln
- eng bemessene Fussgängerwartefläche
- Strassenabschnitt mit fehlender Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr
- unübersichtlicher Knoten für den Fuss- und Veloverkehr
- grosse Anzahl an Ampeln, Verkehrsinseln und Fussgängerstreifen
- Zu schmale Dimensionierung eines kombinierten Fuss-/Velowegs

Methode Netzentwicklung

Durch die Umlegung der gebündelten Wunschlinien auf geeignete vorhandene Strassen und Wege wurden die Netzpläne für den Fuss- und den Veloverkehr entwickelt. Die Routenwahl erfolgte anhand des vorhandenen Strassennetzes. Dadurch wurden sowohl für den Fuss- wie auch den Veloverkehr Netzlücken sichtbar. Diese fehlenden, aber zukünftig gewünschten Verbindungen, wurden im Plan durch gestrichelte Linien dargestellt. Dadurch wird der angestrebte Infrastruktur-Zustand des Verkehrssystems festgelegt. In einem weiteren Schritt müssen die verbleibenden Lücken im Netz geschlossen und Verbindungen über Knoten oder Strecken, welche als unkomfortabel oder gefährlich eingestuft wurden, durch geeignete Massnahmen verbessert werden. Auf dem Plan wurden nur die übergeordneten Verbindungen zwischen den wichtigsten Quell- und Zielpunkten ausgeschieden.

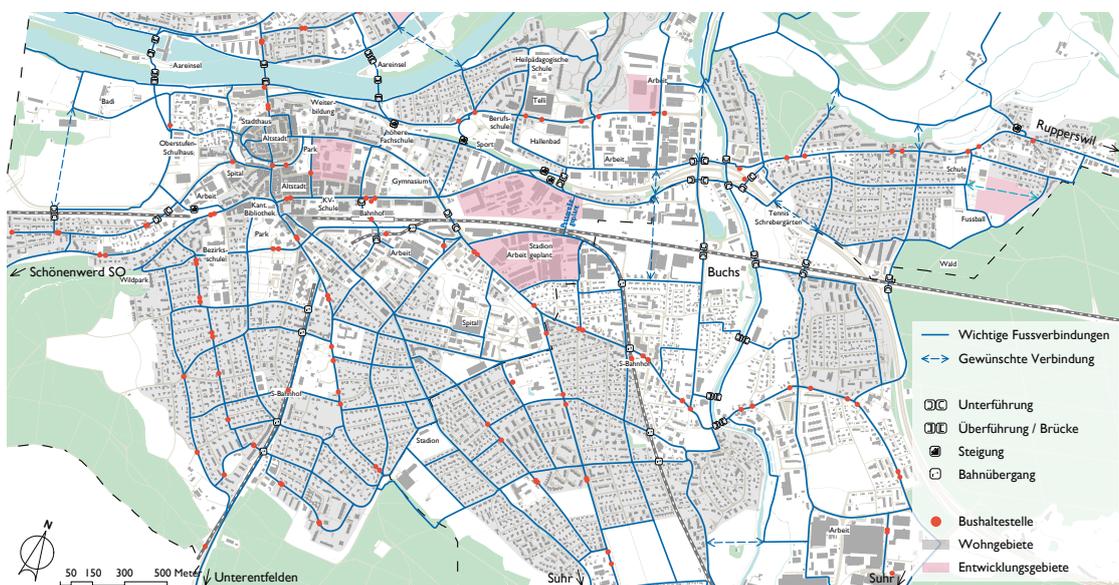
Netzplan Fussverkehr

Das Konzept für den Fussverkehr muss auf die Netze der anderen Verkehrsarten abgestimmt werden. Wichtig ist vor allem die Verknüpfung des Fussverkehrs mit dem ÖV. Die Hauptverbindungen wurden mit möglichst direkten Verbindungen ins Zentrum oder zu den umliegenden ÖV-Haltestellen ins bestehende Strassennetz eingebunden.

Netzplan Veloverkehr

Die gewählten Veloverbindungen sollen gut an die Bahnhöfe angeschlossen sein, denn dadurch kann eine umweltfreundliche Transportkette geschaffen werden. Ziel ist, die Hauptverbindungen mit möglichst geringen Umwegfaktor in das bestehende Strassennetz zu platzieren. Ebenfalls auf dem Plan ersichtlich sind die in der Stadt vorhandenen Veloabstellanlagen. Diese wurden bei der Wahl der Veloroute berücksichtigt.

Knoten Einkaufszentrum Telli



Netzplan Fussverkehr

Beitrag von:

Lukas Echsle
Andreas Möckli
Kilian Treichler

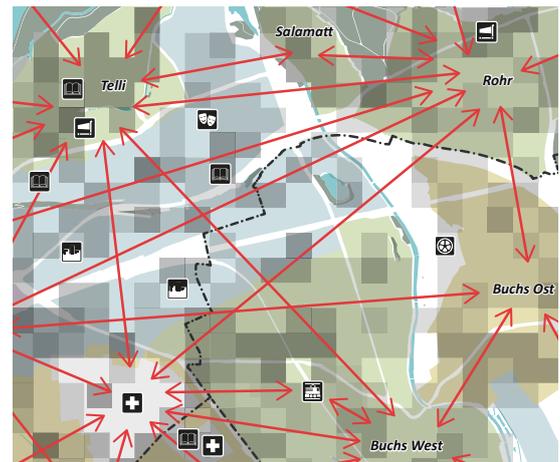
TEILGEBIETE TELLI UND ROHR

Vorgehen

Bestehende Planungen der Stadt und mehrere Begehungen vor Ort bildeten die Grundlage für die Schwachstellenerfassung. Ausserdem wurden räumliche Analysen zu den Themen «Trennelemente», «Wunschlinien», «öffentlicher Verkehr» und «bestehende Veloinfrastrukturen» gemacht. Mit Hilfe dieser Analyse konnte ein Fuss- und Veloverkehrskonzept auf Ebene Gesamtstadt und vertiefter in den Quartieren Rohr und Telli erarbeitet werden. Das vorgeschlagene Netz wurde unter den drei Oberzielen «schnell, sicher und angenehm» mit den jeweiligen spezifischen Anforderungen entwickelt. Um Lücken im konzipierten Netz zu schliessen, wurden gezielt Massnahmen mit Umsetzungsprioritäten entwickelt. Diese sind in einem Massnahmenplan zusammengefasst. An mehreren Orten wurden anschliessend konkrete, ortsspezifische Umsetzungsvorschläge ausgearbeitet. Weitere Bearbeitungsthemen waren «Schulwege», «Veloabstellanlagen», «Öffentlichkeitsarbeit» sowie «Controllingkonzept».

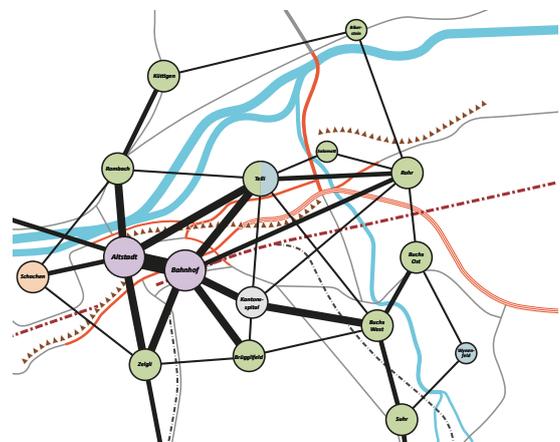
Wunschlinien

Um die Lage und Bedeutung der verschiedenen Verbindungen innerhalb von Aarau, Buchs und Suhr definieren zu können, wurde das Gebiet in verschiedene Quartiere eingeteilt. Die Einteilung wurde aufgrund des funktionalen Zusammenhangs des Quartiers mit der Nutzung sowie aufgrund politischer Grenzen und topografischer Gegebenheiten vorgenommen. Anschliessend wurden die verschiedenen Quartiere mit den wichtigsten Nutzungen überlagert. Dazu gehören Bildungsstätten, wichtige Knoten des öffentlichen Verkehrs oder auch grössere Einkaufsnutzungen. Deren Bedeutung wurde sichtbar gemacht, indem mit Hilfe der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte in Hektarstarform die Personendichte in den entsprechenden Quell- und Zielpunkten dargestellt wurde.



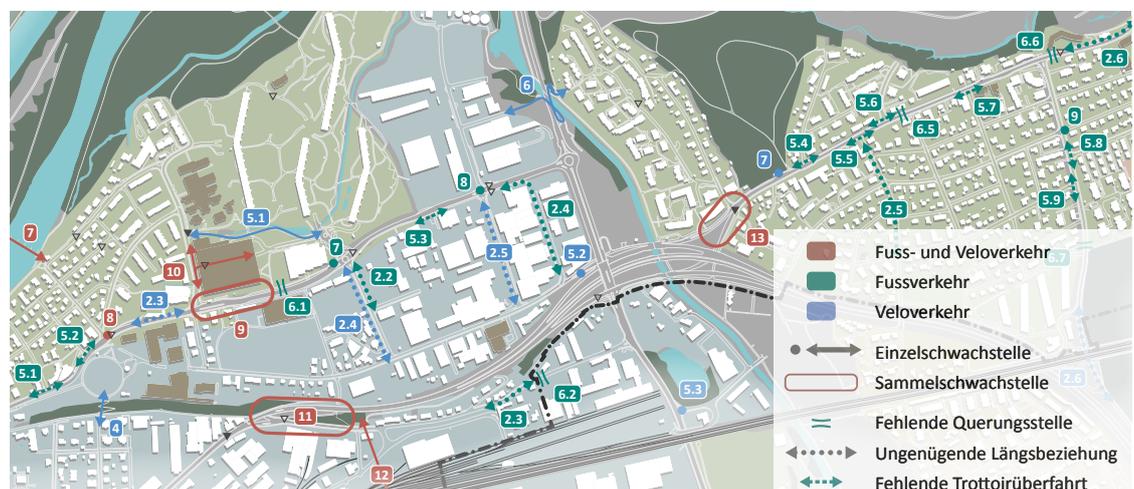
Fazit Analyse

Durch die Überlagerung der Analysen von Wunschlinien und Trennelementen kombiniert mit einer Gewichtung der Quartierbeziehungen ergibt sich ein Bild der Konfliktpunkte. Es ist zwingend notwendig, dass nicht nur die Längsverbindungen, sondern auch die Querungspunkte gut gelöst und gestaltet sind. Die Schnittpunkte der starken Beziehungen mit den eingefärbten Trennelementen stellen Punkte mit einem erhöhten Handlungsbedarf in dieser Arbeit dar.



Wunschlinienplan

Fazitkarte Analyse



Schwachstellenplan

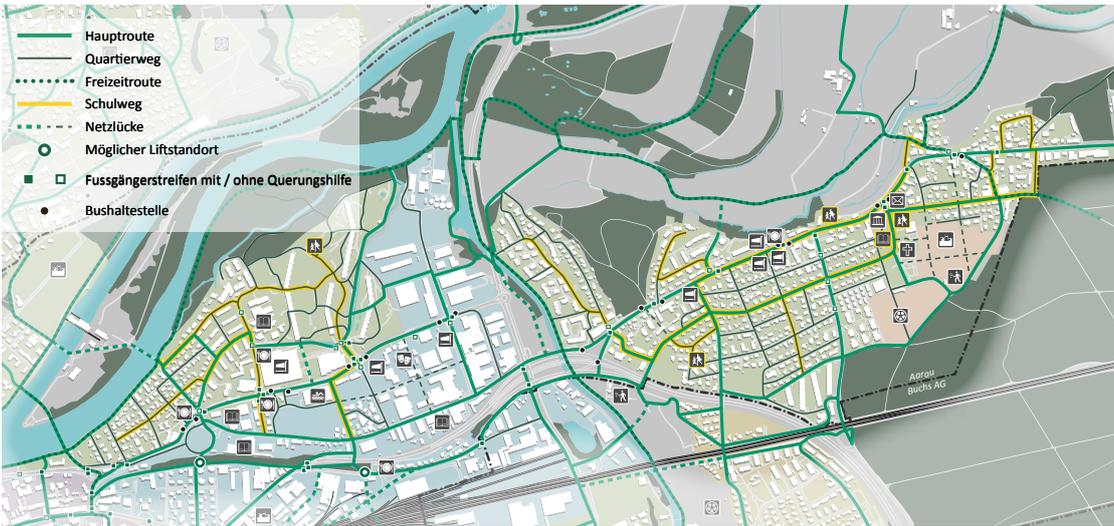
Vorgeschlagene Massnahmen

Für jede erkannte Schwachstelle wurde eine einzelne Massnahme formuliert. Meist handelt es sich dabei um fehlende Fuss- und/oder Veloquerungen, Netzer-

gänzungen oder Knotensituationen, welche verbessert werden müssen. Die Massnahmen wurden nach dem untenstehenden Beispiel aufgelistet und nach mehreren Kriterien bewertet.

Nr	Massnahmenbeschrieb	Priorität	Aufwand	Realisierungshindernisse	Zeithorizont
1	<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellen mind. Trottoirbreite von 1.5m nordseitig - Verbessertes Angebot von $\geq 3m$ Breite südseitig - Wichtige Querung in Wunschlinie mit Mittelinsel - Sicherheit Knotensituation erhöhen 	hoch	hoch	<ul style="list-style-type: none"> - Landerwerb auf längeren Abschnitt - Strasse in Hanglage, Verschiebung Stützmauer notwendig 	mittelfristig
2	<ul style="list-style-type: none"> - Sichere Querungshilfe Verbindung Ost-West anbieten; - Geschützte Mittelinsel für Fussverkehr; Mittelzone als Abbiegehilfe für Veloverkehr 	hoch	mittel	<ul style="list-style-type: none"> - Konflikt FG-Sicherheit auf starkbefahrener Strasse 	mittelfristig

Ausschnitt Massnahmenliste



Konzept Fussverkehr

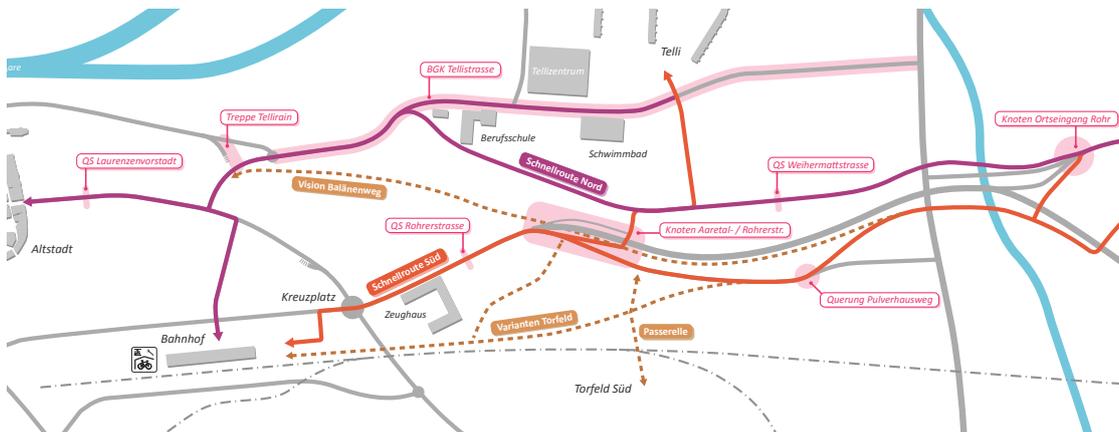
Konzept Fussverkehr Teilgebiet

Das im gesamtstädtischen Konzept vorgegebene Netz der Hauptrouten mit einem Rasterabstand von 300 bis 400 Meter wird im Teilgebiet mit einem verfeinerten Quartierwegnetz ergänzt. Dieses Netz ist in Rohr bereits heute weitgehend vorhanden und muss nur punktuell ergänzt werden. Auch das Naherholungsgebiet zwischen der Aare und der Hangkante ist weitgehend gut angebunden. Ein Defizit besteht in den Gewerbegebieten im Stadtteil Tellli. Die Fusswege sind nicht klar ausgebildet und durch Absperrungen sowie abgestellte Motorfahrzeuge häufig unterbrochen. Das grösste Potenzial weist der Vorbereich des Tellizentrums auf. Die heutige Situation mit Bushaltestelle und Unterführung ist nicht optimal und bedarf einer neuen, sicheren Querungsmöglichkeit.

Konzept Veloverkehr und Schnellrouten

Die Basis des Velonetzes im Teilgebiet bilden die beiden Schnellrouten Nord und Süd, welche wichtige Nutzungen miteinander verbinden. Die restlichen Hauptrouten, sowie das feinere Netz von Nebenrouten mit reduzierten Anforderungen erschliessen das Gebiet weiter.

Die Routenführungen der Schnellrouten sind so gewählt, dass es möglichst keine Hindernisse auf der Route hat. Bestehende Hindernisse werden mit Fokus auf den Veloverkehr beseitigt oder umgestaltet. Nach Abschluss aller vorgeschlagenen Massnahmen soll eine attraktive, sichere und einheitlich signalisierte Route mit möglichst wenigen Stopps bestehen.



Schemaplan Schnellrouten

Beitrag von:

Flurin Casanova
Lukas Köchli
Dominic Nörr
Kevin Raymann

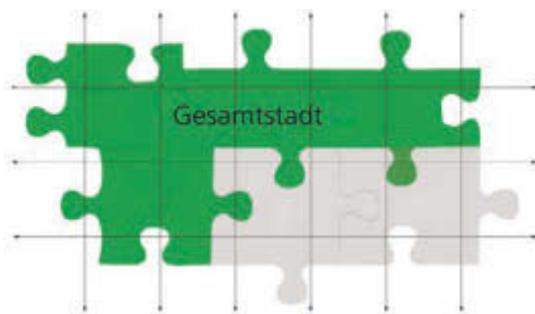
GEBIET BAHNHOF SÜDWEST UND SÜDOST

Analyse allgemein

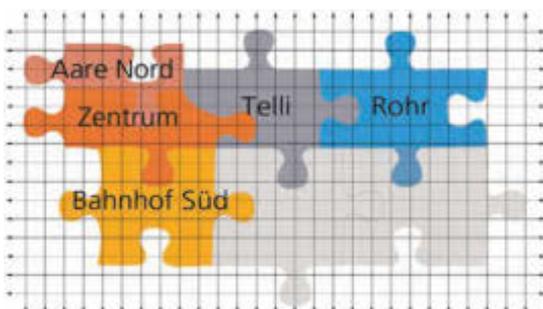
Für die Analyse der Gesamtstadt wurde der Verkehrsrichtplan 2005 und das Velokonzept 2004 der Stadt Aarau betrachtet. Der Verkehrsrichtplan 2005 hat zum Ziel, die Bedingungen der Verkehrsteilnehmer des Velo-, Fuss- und öffentlichen Verkehrs zu fördern. Das heutige Netz befindet sich bereits in einem soliden Zustand. Die wichtigsten Verbindungen insbesondere zwischen Bahnhof, Einkauf, Freizeit, Bildungsstätten, Arbeitsplätzen und Wohngebieten werden gut mit dem heutigen Netz abgedeckt. In der Analyse zeigte sich, dass vor allem zwei wesentliche Elemente für eine Trennwirkung in der Stadt sorgen. Einerseits schneidet die Aare den nördlichen Teil von der gesamten Stadt ab und andererseits zerschneidet die zentral gelegene Bahnlinie (Zürich-Bern) die Innenstadt von Aarau komplett. Dies kann zu Problemen in der Planung eines zusammenhängenden Netzes führen.

System der Netzplanung

Für die Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Stadt Aarau wird die Planung zuerst über die Gesamtstadt betrachtet. Dabei sind die quartierübergreifenden Routen wie auch die regionalen Anbindungen von Bedeutung. Danach wird das Netz in den Teilgebieten detailliert an das übergeordnete Netz angefügt. Somit entsteht in den Teilgebieten ein kleinteiligeres Netz. Wichtig ist dabei, dass man immer über den «Puzzle-Rand» hinaus plant und am Ende ein ganzes, zusammenhängendes und aufeinander abgestimmtes Netz entsteht. Das zu behandelnde Teilgebiet «Bahnhof-Süd» wurde in Folge dieser Arbeit genauens unter die Lupe genommen und analysiert.



links:
Puzzle Gesamtstadt

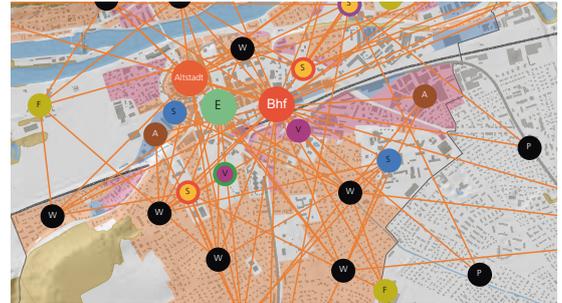


links:
Puzzle Teilgebiete

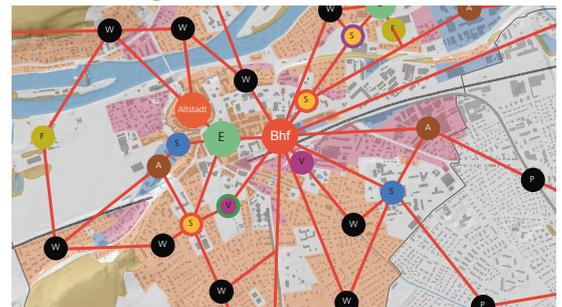
Systematik Veloverkehr

In einem ersten Schritt wurden Wunschlinien zwischen den wichtigsten Zielen und Quellen erstellt. Diese wurden in einem nächsten Schritt gebündelt und schliesslich zu einem Netzplan mit Haupttrouten für den Veloverkehr entwickelt.

Wunschlinienplan



Wunschlinien gebündelt



Haupttrouten



Systematik Fussverkehr

Im Fussverkehr wurden keine Wunschrouten definiert sondern Routen auf denen erhöhte Anforderungen gelten. Dies sind Routen, auf denen sich viel Fussverkehr sammelt, jedoch keine weiten Strecken zurückgelegt werden (z.B. von der Wohnung zur Bushaltestelle). Deshalb sollte eine solche Route im 50 Meter Radius einer Bushaltestelle und im 150 Meter Radius einer wichtigen öffentlichen Anlage oder einem öffentlichen Gebäude verlaufen.

Analyse Gebiet Bahnhof

Für die Analyse wurden diverse Pläne erstellt, um das bestehende Netz optimal erweitern und verbessern zu können. Auf einer «Problemkarte» wurde für den Fuss- und Veloverkehr dargestellt, an welchen Stellen das Netz Lücken oder unkomfortable bzw. unattraktive Stellen aufweist. Bei der Begehung wurden diverse Einflüsse und Hindernisse aufgenommen, wobei zwischen Problemen für den Fuss-, Velo- und Mischverkehr unterschieden wurde. Für den Fussverkehr wurde besonders auf Hindernisse im Gehweg, nicht abgesenkte Randabschlüsse, beschädigte Gehbereiche, nicht vorhandene Verbindungen und fehlende Fussgängerstreifen geachtet. Beim Veloverkehr lag das Hauptaugenmerk bei fehlenden Velostreifen, Hindernissen auf dem Velostreifen, mangelnden Sichtweiten sowie starken Gefällen. Problembereiche, welche beide Verkehrsteilnehmer betreffen, liegen hauptsächlich an unübersichtlichen und mangelhaft geregelten Verkehrsknoten.

Netzplan Veloverkehr

Im Veloverkehr wurde der gesamtstädtische Netzplan übernommen, verbessert und mit Nebenrouten verdichtet. Mit Hilfe des Angebots- und Problempfanes wurden die bestmöglichen Routen für das Teilgebiet-Bahnhof eruiert und festgelegt.

Hauptrouten führen möglichst auf direktem Weg und sicher in die Innenstadt. Sie verbinden auch die wichtigsten Ziele innerhalb wie auch ausserhalb der Stadt.

Die Nebenrouten verbinden im Teilgebiet die Wohnquartiere und sind als Zubringer für die Hauptrouten gedacht. Von den Nebenrouten gelangt man bequem auf eine der Hauptrouten und findet so den schnellsten Weg zum Ziel.

Da Hauptrouten oft auf MIV-belasteten Strassen geführt werden, ist das Ziel, die Veloführung so sicher wie möglich zu gestalten. Der Veloverkehr kann aber auch auf Nebenrouten sicher und angenehm, wenn auch nicht so direkt, zu seinem Ziel gelangen.



Netzplan Fussverkehr

Um den Netzplan zu erarbeiten, wurde als Grundlage der Netzplan mit erhöhten Anforderungen aus der Gesamtstadt verwendet.

Im Fussverkehr haben öffentliche Einrichtungen sowie Verbindungen in die Innenstadt und in die Naherholungsgebiete eine hohe Bedeutung.

Wie schon in der Systematik beschrieben, wurden hier nebst den Haupt- und Nebenrouten auch Routen mit erhöhten Anforderungen definiert. Diese Routen können von Haupt- und Nebenrouten abweichen.

Durch diese Unterteilung lässt sich auch die Priorisierung ableiten. Höchste Priorität haben Hauptrouten mit erhöhten Anforderungen. Nebenrouten mit erhöhten Anforderungen und Hauptrouten stehen sich betreffend Priorität in etwa gleich, Nebenrouten haben die tiefste Priorität.

Um eine optimale Erschliessung des Teilgebiets zu erhalten, wurde mit einem Raster gearbeitet, mit welchem die Haupt- und Nebenrouten definiert wurden. Die Routen wurden aufgrund der Ziele und Quellen so gelegt, dass möglichst keine Konflikte und direkte Wege bestehen.

Bei der Planung wurde zusätzlich über das Teilgebiet hinaus geplant, damit Haupt- und Nebenrouten gesamtstädtisch Sinn ergeben und optimale Verknüpfungen zwischen den Teilgebieten gewährleistet werden.



Netzplan Fussverkehr

Massnahmen

Anhand des Problempfanes können nun Massnahmen definiert werden. Für kleine punktuelle Probleme wurden die Massnahmen textlich definiert. Für die grösseren linearen Probleme wurden Aufwand, Priorität sowie Etappierung abgeschätzt. In der Arbeit wurden zusätzlich für einige dieser grösseren Problemstellen mögliche Massnahmen erarbeitet und veranschaulicht.

- Hintere Bahnhofstrasse: Beidseitiger Velostreifen und Verbesserungen am Bahnübergang
- Entfelderstrasse: Beidseitiger Velostreifen
- Kreuzung Entfelderstrasse/Gönhardweg: Umgestaltung gesamte Kreuzung, sichere Fussverbindung und beidseitiger Velostreifen
- Herzogplatz: Anhebung auf Trottoirniveau

Netzplan Veloverkehr

NEUKONZEPTION DES STÄDTISCHEN BUSNETZES

MIT FOKUS AUF DIE ERSCHLIESSUNG VON AARAU OST

Studienarbeit
FS 2015
4. Semester
Modul:
Verkehr 4
Dozent:
Prof.
Carsten Hagedorn

Gemäss Raumentwicklungs-Leitbild soll das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum so gestaltet werden, dass die neu angesiedelten Einwohner/-innen und Arbeitnehmer/-innen möglichst wenig zusätzlichen MIV auf den bereits überlasteten Strassen erzeugen. Dazu soll das ÖV-Angebot ausgebaut werden, um die neue Nachfrage abzudecken. Aufgrund der vielfältigen Entwicklungen der letzten und der kommenden Jahre wie die neuen Nutzungen in den Gebieten Scheibenschachen, Torfeld Süd und Nord sowie der neue Staffeleggzubringer wird eine auf dem heutigen System aufbauende Neukonzeption des gesamten Bussystems erforderlich. Dabei sind im regionalen Bereich Erschliessungslücken zu orten, die im Rahmen einer solchen Neukonzeption geschlossen werden sollten.

Ausgangslage

Die Stadt Aarau wird heute durch sieben Buslinien der Busbetrieb Aarau AG (BBA) erschlossen. Die Linien 2, 3, 4 und 6 fahren über die Stadtgrenze, so dass bei Änderungen Koordinationsbedarf mit den Nachbargemeinden besteht. Neben der Stadt Aarau werden damit auch die Gemeinden Biberstein, Buchs, Erlinsbach, Küttigen und Suhr im Kanton Aargau sowie die Gemeinden Eppenberg-Wöschnau, Gretzenbach und Schönenwerd im Kanton Solothurn angefahren.

Mögliche Ansätze für eine Neukonzeption

Im Verkehrsrichtplan 2005 werden im Umsetzungsprogramm für den «Handlungsbereich 7: Verbesserung der Linienführungen der bestehenden Buslinien» und für den «Handlungsbereich 8: Neukonzipierung des Bussystems» Massnahmen genannt. Hier ist zu prüfen, ob diese Massnahmen schon umgesetzt wurden bzw. ob die Massnahmen mit heute bekannten Entwicklungen noch zielführend sind.

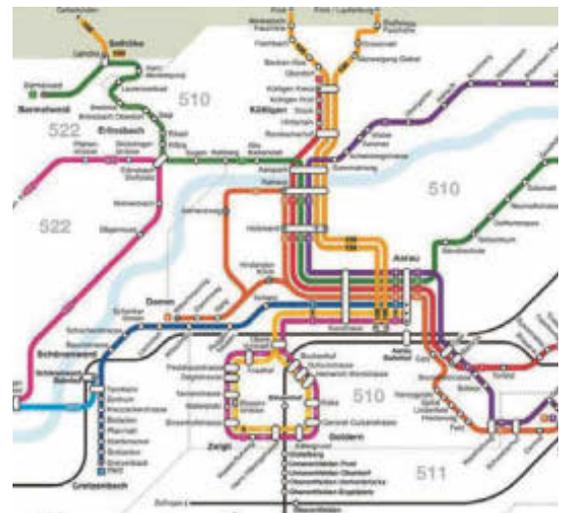
Weiterhin stellt sich die Frage der Erschliessung des Bereichs Torfeld Nord und die Frage einer direkten Anbindung von Rohr. Für die Quartiere Zelgli, Gönhard, Schachen, Goldern und Damm sind Angebotsverbesserungen zu diskutieren. Darüber hinaus kann auch über den Sinn einer Tangentialverbindung zwischen Suhr und Rohr nachgedacht werden.

Aufgabenstellung

Das Busnetz in Aarau soll auf die neuen Randbedingungen mit Fokus auf die Erschliessung des Stadtgebietes Aarau Ost angepasst werden. Dabei sollen auch Angebotsverbesserungen für die Quartiere diskutiert werden, die heute noch nicht optimal in ÖV-Netz eingebunden sind.

In der Semesterarbeit soll untersucht werden, welche Möglichkeiten zur Anpassung des ÖV-Netzes an die städtischen Entwicklungen bestehen. Es sollen verschiedene Varianten für die Optimierungs- und Ausbaumassnahmen entwickelt und bewertet werden. Die aus der Bewertung hervorgehenden Vorzugsvarianten sollen dann ausgearbeitet werden.

Ziel der Semesterarbeit ist es, das städtische Busnetz so weiterzuentwickeln, dass sowohl ein nachfrageorientiertes Angebot als auch ein betriebswirtschaftlich sinnvoller Betrieb resultieren. Das vorgeschlagene Liniennetz muss auch auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Aarau abgestimmt sein.



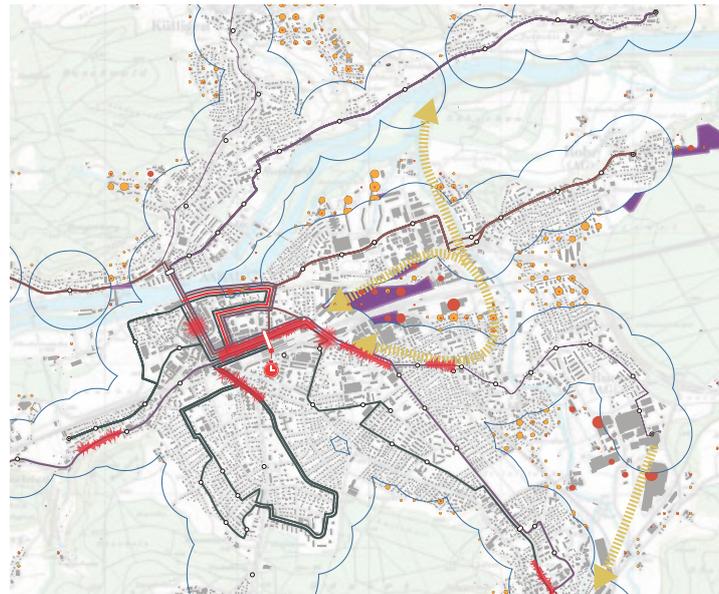
Netzplan Region
Aarau (Ausschnitt)

NEUKONZEPTION BUSNETZ

Beitrag von:

Luca Imoberdorf
Pascal Meile
Cornelia Senn

- Entwicklungsgebiete ausserhalb Einzugsgebiet
- Beschäftigte ausserhalb Einzugsgebiet
- Bewohner ausserhalb Einzugsgebiet
- Haltestelle
- Endhaltestelle
- Bahnlinie
- Buslinien mit 7.5 min Takt
- Buslinien mit 15 min Takt
- Buslinien mit 30 min Takt
- Problem- und Konfliktstellen
- Staugebiete
- Standzeiten
- Netzlücken



Fazitplan

Analyse

Im oben dargestellten Fazitplan wurden die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse festgehalten. Auffallend ist, dass einige Teile Aaraus ausserhalb der ÖV-Einzugsradien liegen und das Busnetz Netzlücken aufweist. Dies betrifft sowohl Arbeits- wie auch Wohngebiete. Unter anderem sind mit den Gebieten Torfeld Nord und Süd zwei der wichtigsten Entwicklungsgebiete der Stadt ungenügend erschlossen.

In der Innenstadt stehen Busse zu Stosszeiten häufig in Staugebieten und haben teilweise grosse Standzeiten.

Ziele

Aus der oben dargestellten Zusammenfassung der Analyse wurden fünf Oberziele für die Neukonzeption des Busnetzes entwickelt:

- Der Einbezug der übergeordneten Planungen
- Die Schaffung eines flächendeckenden Angebotes
- Die Abstimmung von Bus und Bahn
- Die Optimierung des Liniennetzes
- Die Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit

Betriebskonzept

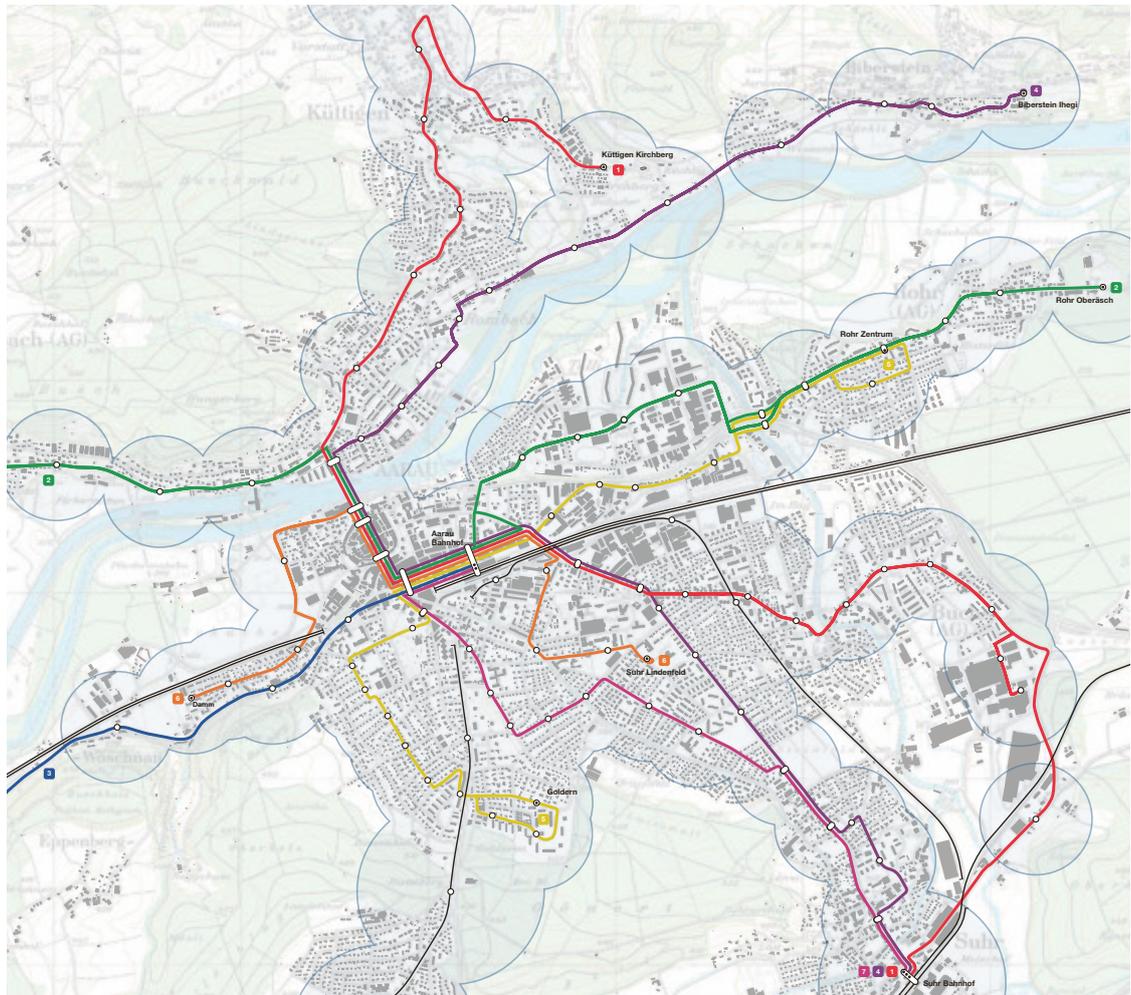
Anhand der Ziele wurden drei unterschiedliche Varianten erarbeitet. Daraus wurde letztlich eine Synthesvariante gebildet, welche die Vorzüge der jeweiligen Varianten in sich vereint.

Es verkehren weiterhin die Linien 1–7 auf dem Busnetz. Die Linie 1 wurde beidseitig verlängert und verbindet neu das Arbeitsplatzgebiet Wynenfeld mit dem Bahnhof Suhr und erschliesst im Norden zusätzlich das Gebiet Kirchberg.

Die Linie 2 wurde bis ins Entwicklungsgebiet Oberäsch verlängert. Bei den Linien 3 und 4 wurden keine Anpassungen an der Linienführung vorgenommen. Die Linien 5 verkehrt nicht mehr als Ringlinie und erschliesst nördlich des Bahnhofs neu das Entwicklungsgebiet Torfeld Nord und verbessert auch die Anbindung von Rohr an das Stadtzentrum. Die Linienführung der Linie 6 wurde im nordwestlichen Teil dem Richtplan angepasst und insgesamt verkürzt. Den südlichen Verlauf übernimmt neu die Linie 7, welche neu auch nicht mehr als Ringlinie verkehrt.

Für sämtliche Linien wurde ein neuer Fahrplan erarbeitet, welcher im Hinblick auf die Umsteigebeziehungen besser abgestimmt ist. Der Takt wurde gemäss der Nachfrage meist erhöht und der Bus verkehrt in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten mindestens alle 15 Minuten und in der Spätverkehrszeit mindestens alle 30 Minuten. Insgesamt konnten so insbesondere am Bahnhof Aarau die Umsteigezeiten für die Reisenden verkürzt werden.

In den Hauptverkehrszeiten werden im Vergleich zum Bestand fünf neue Fahrzeuge benötigt.



Neuer Linienplan

Betriebs- und Investitionskosten

Die Zunahme der Betriebskosten beläuft sich mit rund 1,4 Mio SFr. auf 10%.

Die Umsetzung des Betriebskonzepts macht jedoch auch die folgenden Investitionen notwendig:

1. Priorität

- 5 zusätzliche Busse
- Ausbau Bushaltestelle Bahnhof Suhr
- 9 neu zu erstellende Fahrbahnhaltestellen
- 4 neu zu erstellende Haltestellen mit Busbuchten

2. Priorität

- Betriebs- und Gestaltungskonzept in Küttigen

Fazit

Die im Verkehrsmanagement und in der Netzstrategie formulierten Visionen konnten teilweise umgesetzt werden. Die Vision Busverbindung Hunzenschwil-Wynenfeld liegt nicht im Bearbeitungsperimeter und wurde dementsprechend nicht berücksichtigt.

In Bezug auf die Ziele des Verkehrsrichtplans 2005 wurde die Linienführung der Linie 6 verbessert. Die Erschliessungslücken in den Gebieten Torfeld Nord und Süd sowie in weiteren Entwicklungsgebieten wurden geschlossen. Aus wirtschaftlichen Überlegungen

wurde auf eine Bushaltestelle bei der Bahnhofstelle Torfeld Süd verzichtet.

Die bestehenden Lücken im Liniennetz konnten mit dem vorliegenden Konzept nahezu vollständig geschlossen werden. Einzig die Lücke im Siedlungsgebiet zwischen Rohr und Buchs wurde nicht vollständig geschlossen. Der Verzicht auf eine zusätzliche Linie resultierte aus Kosten-Nutzen-Überlegungen.

Die Abstimmung des Busnetzes auf das Bahnnetz konnte teilweise verbessert, aber nicht optimal gelöst werden.

Dem erwarteten Nachfrageanstieg in den Entwicklungsgebieten konnte durch Veränderungen der Linienführung und Verlängerungen einzelner Linien begegnet werden. Das Aarauer Busnetz konnte in einem angemessenen Rahmen verbessert werden, ohne das bestehende Konzept komplett zu verwerfen.

Das Liniennetz wurde ohne die Neuschaffung einer Linie optimiert. Es wurde darauf geachtet, dass ein gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt wird. Insgesamt ist mit einer Betriebskostenzunahme von rund 10% zu rechnen.

In der Gesamtbetrachtung kann damit ein positives Fazit gezogen werden. Einzig in der flächendeckende Erschliessung und der Abstimmung des Busnetzes auf das Bahnnetz wurden einige Abstriche gemacht.

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

KREUZPLATZ AARAU

In der Stadt Aarau führen wichtige kantonale Routen in das Stadtzentrum. Der Stadtraum wird daher von hoch belasteten Strassen tangiert, entsprechende Nutzungskonflikte ergeben sich hieraus. Ein typischer Fall ist der Kreuzplatz, der sowohl Kreuzungspunkt als auch Einfallssache für den motorisierten Verkehr (MIV) darstellt, als auch ein wichtiger Knotenpunkt für den Langsamverkehr (LV) ist. Im Rahmen dieser Projektarbeit soll von den Studierenden aufgezeigt werden, wie im bestehenden Strassenraum Verbesserungen für die Verkehrsführung am Kreuzplatz erreicht werden können.

Ausgangslage

Der Kreuzplatz bildet heute den östlichen Abschluss des Stadtraumes, der möglichst nach Osten erweitert werden soll. Er ist Scharnier zwischen den zentralen, dichten Stadtteilen im Westen und wichtigen Transformationsgebieten (insbesondere Torfeld Nord) im Osten. Hier kreuzen sich die zwei historischen Achsen Bahnhofstrasse – Rohrerstrasse und Laurenzenvorstadt – Buchserstrasse. Diese Achsen bilden die Adresse und den Zugang zu den angrenzenden Quartieren. Der Platz ist das Zugangstor zur Innenstadt für die östlichen Stadtteile und hat entsprechend eine bedeutende Funktion als Orientierungspunkt, Visitenkarte und Verkehrsdrehscheibe. Der Platz wird gefasst von wichtigen Bauten und ist von Fussgängern stark frequentiert. Heute hat der Platz eine reine Verkehrsfunktion und wird dominiert durch Verkehrsflächen für den MIV. Die historische Struktur ist kaum mehr erkennbar, die Funktion als Scharnier, Orientierungspunkt, Treffpunkt und Begegnungsort wird nicht erfüllt. Auch die Zufahrtsstrassen sind heute reine MIV – Achsen. Für den Fuss- und Veloverkehr sind sie unattraktiv, die Strassen haben zudem keine Bedeutung als Adresse für die angrenzenden Bauten.

Aufgabenstellung

In dieser Projektarbeit soll hergeleitet, begründet und aufgezeigt werden, wie im bestehenden Strassenraum Verbesserungen für die Verkehrsführung am Kreuzplatz erreicht werden können, um ihn als städtischen Knotenpunkt aufzuwerten. Im Sinne einer «angebotsorientierten Planung» soll aufgezeigt werden, wie der Knotenpunkt baulich und betrieblich verbessert werden kann.

Dabei gelten folgende Randbedingungen und Ziele:

Randbedingungen

- Die vorhandene räumliche Ausdehnung darf nicht vergrössert werden.
- Die vorhandenen Erschliessungen müssen berücksichtigt werden. Im Bereich des Gestaltungsplanes Torfeld Nord ist dabei eine Ein- / Ausfahrt im «Abschnitt A» vorzusehen.
- Das übergeordnete Verkehrsregime soll bestehen bleiben. Jedoch wären beispielsweise zusätzliche Linkabbiegemöglichkeiten von Osten (Rohrerstrasse) und Norden (Laurenzenvorstadt) vorteilhaft, um Umwegfahrten und Überlastungen benachbarter Knotenpunkte zu reduzieren.
- Die derzeitigen MIV-Belastungen sind zu berücksichtigen. Im Falle von Leistungsreduktionen ist im Sinne einer angebotsorientierten Planung auszusagen, welche anderen Achsen mit dem verdrängten Verkehr belastet werden könnten, ob und gegebenenfalls welche Verkehrsmanagementmassnahmen getroffen werden sollten.

Ziele

Der Kreuzplatz soll sowohl als ein Verkehrsknotenpunkt für alle Verkehrsarten als auch ein städtebaulicher Ort mit einer eigenen räumlichen Identität und mit einer stadträumlichen Verbindungsfunktion vor allem in Ost-West-Richtung ausgebildet werden. Im Einzelnen sind folgende Ziele bei dieser Neugestaltung zu erreichen:

- Sinnvolle verkehrstechnische Konzeption und Betriebsablauf für den MIV. Bei «Verdrängung» von heutigem Verkehr ist auszusagen und zu begründen, über welche Routen dieser Verkehr bewältigt werden könnte.
- Verbesserungen für den Velo- und Fussgängerverkehr, insbesondere in Ost-West-Richtung und umgekehrt, allenfalls in Ergänzung zur neuen LV-Verbindung entlang der Bahnlinie.
- Verbesserung der Aufenthaltsfunktion durch eine dem Stadtumfeld entsprechende Ausbauform und Attraktivierung der nicht vom fließenden Verkehr benötigten Fläche.

Projektarbeit
FS 2015
6. Semester
Modul:
Verkehr 6
Dozent:
Thomas Winzer

Beitrag von:

Martin Lutz
Davis Wyss

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT KREUZPLATZ «1»

Vorgehen

Zuerst wurde der Kreuzplatz in Aarau gründlich analysiert und die Ergebnisse zu den verschiedenen Verkehrsarten, zum Strassenraum und zu den Verkehrsbelastungen festgehalten. Anhand der Analyseergebnisse wurden anschliessend entsprechende Leitideen und Ziele formuliert. Mittels verschiedenen Varianten zur Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs sowie des Langsamverkehrs (Fuss- und Radverkehr) wurden die optimalen Verkehrsführungen eruiert und beschrieben. Anschliessend wurde ein detailliertes Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, welches Aussagen zum Verkehrsablauf und zur Vororientierung-/sortierung beinhaltet. Zudem wurden die wichtigsten Kennzahlen zur Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Schliesslich wurde ein Fazit des Betriebs- und Gestaltungskonzepts gezogen und die Zielerreichung überprüft.

Variantenwahl motorisierter Individualverkehr (MIV)

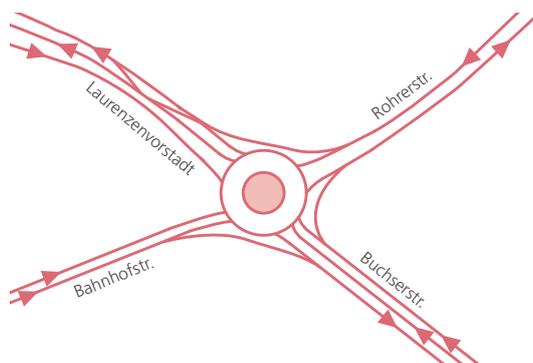
Die Variante «Kreisel: Alle erwünschten Abbiegebeziehungen» erweist sich bezüglich Kosten und Nutzen als die beste: Im Vergleich zu anderen Varianten können zwar nicht die gleichen Flächengewinne erzielt werden, jedoch sind die Kosten deutlich niedriger bei der Erstellung und im Betrieb. Weiter wurde darauf geachtet, dass keine Abhängigkeiten für die Realisierung bestehen. So muss mit dieser Variante

nicht ins Privateigentum eingegriffen werden und der Gestaltungsplan Torfeld Nord bleibt unangetastet. Auch die bestehende Unterführung mit den gegebenen Platzverhältnissen und dem Brückenpfeiler bleibt unverändert. Weiter besteht keine Abhängigkeit zu Massnahmen gemäss Netzstrategie oder einer angedachten Dosierung der Verkehrsmengen gemäss kommunalem Verkehrsrichtplan. Ein Kreisel bringt hohe Kapazitätsreserven. Bei Inbetriebnahme ist der Kreisel noch nicht ausgelastet und kann die bestehende sowie auch die zukünftige Verkehrsmenge problemlos bewältigen.

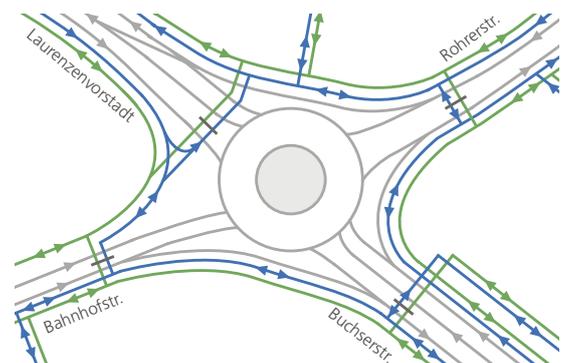
Variantenwahl Langsamverkehr (LV)

Da keine der Varianten ohne Einschränkungen für den LV realisierbar ist, wurde eine Kombination der Varianten erarbeitet. Mit dieser sind die wichtigsten Wunschlinien auf direktem und sicherem Weg realisierbar. Die Anordnung des Langsamverkehrsregimes ist für den Fussgänger und den Radfahrer leicht einprägsam und logisch. Für den Radverkehr sind zudem alle Abbiegebeziehungen möglich. Die gebündelten Querungsstellen mit Mittelinseln wurden so angeordnet, dass alle Achsen leistungsfähig sind. An der Querungsstelle Laurenzenvorstadt muss im Entwurf darauf geachtet werden, dass es nicht zu einer Selbstblockade des Kreisels kommt. Es ist daher nach der Kreiselausfahrt genügend Stauraum für den MIV vorzusehen.

links:
Schema
Variantenwahl MIV



rechts:
Schema
Variantenwahl LV



- Linienführung FV
- Linienführung RV
- Linienführung MIV
- Mittelinsel

Betriebs- und Gestaltungskonzept Kreuzplatz

Der Kreuzplatz wird zu einem Kreisel mit einer überbreiten Fahrbahn umgestaltet, welcher alle Verkehrarten berücksichtigt. Durch den Kreisverkehr können zusätzlich die Linksabbiegebeziehungen Laurenzenvorstadt – Rohrerstrasse und Rohrerstrasse – Buchserstrasse angeboten werden. Somit ist die Wegführung für den MIV direkter und es müssen keine Schlaufen mehr gefahren werden. Zudem werden andere Knoten wie beispielsweise der Kreisel Gais nicht mehr unnötig doppelt belastet.

Durch den Kreisverkehr wird der Verkehrsfluss sowohl für den MIV als auch für den LV flüssiger. Auch die Geschwindigkeiten des MIV können reduziert und harmonisiert werden. Lange Aufstellbereiche wie bei einer Lichtsignalanlage (LSA) sind bei einem Kreisverkehr nicht mehr notwendig. So kann die Bahnhofstrasse von drei auf zwei Fahrbahnen reduziert werden. Der gewonnene Platz wird zu Gunsten des LV verwendet: beispielsweise für einen 1,5 Meter breiten Radstreifen. Ebenfalls wird die Buchserstrasse von vier auf drei Fahrbahnen reduziert. Zwischen den Fahrbahnen gibt es einen Grünstreifen mit einer Baumreihe, welche die Trennwirkung zudem vermindert. Auf der Rohrerstrasse sind nur noch zwei statt drei Fahrbahnen notwendig. In den Seitenbereichen gibt es daher mehr Platz für den LV. Bei der Laurenzenvorstadt kann keine Fahrbahn eingespart werden. Lediglich die Fahrbahnbreiten werden auf das Minimum von 3,25 Metern redimensioniert. Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den MIV ergibt für den ganzen Knoten ein B. Mit den vorhandenen Kapazitätsreserven kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen vom Jahr 2025 bewältigt werden, ohne dass der Knoten an seine Leistungsgrenze gelangt.

Mit dem Kreisverkehr wird auch die Situation für den LV verbessert. Der Fussverkehr (FV) quert die Fahrbahnen im Bereich der Kreiseinfahrten bzw. Kreiselausfahrten mit Hilfe von Mittelinseln sicher. Die Wegbeziehungen sehen auf den ersten Blick weniger direkt aus als bei der jetzigen Situation. Betrachtet man aber die Wunschlinien des FV genauer, stellt man fest, dass die Wegbeziehungen direkt sind und keine grossen Umwege in Kauf genommen werden müssen. Weiter gibt es für den FV keine langen Wartezeiten mehr, wie bei einer LSA. Der Radverkehr (RV) wird aufgrund der Sicherheit nicht im Kreisverkehr geführt. Stattdessen wird er über die gleichen Mittelinseln wie der FV geführt. In den Seitenbereichen des Kreisels wird der RV auf Radwegen im Gegenverkehr geführt. Die Mittelinseln weisen mit Ausnahme jener der Laurenzenvorstadt eine Breite von 2 Metern auf und bieten somit genügend Platz für allfälliges Warten. Die jeweiligen Bereiche für den FV und den RV werden auf dem ganzen Kreuzplatz klar getrennt, damit es zu keinen Nutzungskonflikten kommt. Die Leistungsfähigkeit für den LV ist bei allen Querungsstellen genügend.

Mit dieser neuen Verkehrsführung wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert. Die Gestaltungsqualität kann durch den Kreisel ebenfalls verbessert werden. Durch die neue Verkehrsführung besteht die Möglichkeit, auf den Freiflächen neue Grünstrukturen anzulegen und den Versiegelungsgrad zu reduzieren. In den Zufahrten zum Kreisel wird mit einem Baum in der Mittelinsel eine Torsituation geschaffen. Entlang der Buchserstrasse kann der breite Strassenraum mit einer Baumreihe aufgewertet werden.



Gesamtplan BGK Kreuzplatz

Beitrag von:

Lea Scheidegger
Luca D'Ascanio

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT KREUZPLATZ «2»

Vorgehen

Im Rahmen der Analyse wurden der Kreuzplatz und dessen Umgebung und dabei insbesondere die Situation der verschiedenen Nutzer und deren Bedürfnisse betrachtet. Mit den Erkenntnissen aus der Analyse konnten die Zielsetzungen und Lösungsansätze definiert werden. Um eine Abwägung zwischen den diversen Möglichkeiten einer Knotenausgestaltung zu erstellen, wurde ein Variantenstudium vorgenommen. Durch eine breite Bewertung der Varianten basierend auf den Zielsetzungen kristallisierte sich eine Bestvariante heraus. Ein umfangreiches Betriebs- und Gestaltungskonzept zum Kreuzplatz vertieft schliesslich die Bestvariante und legt deren Machbarkeit dar. Abschliessend wird eine Zielüberprüfung mit einem Fazit erstellt.

Variantenstudium

Für das Variantenstudium wurden drei Variantengruppen mit verschiedenen Untergruppen ausgearbeitet. Grundsätzlich wurden bei allen Varianten eine Verbesserung für den Langsamverkehr und eine bessere Integration des Knotens ins Stadtbild angestrebt. In den Untergruppen wurden jeweils verschiedene Situationen anhand von vordefinierten Indikatoren auf ihre Machbarkeit überprüft.

Variante «Bestand optimieren»

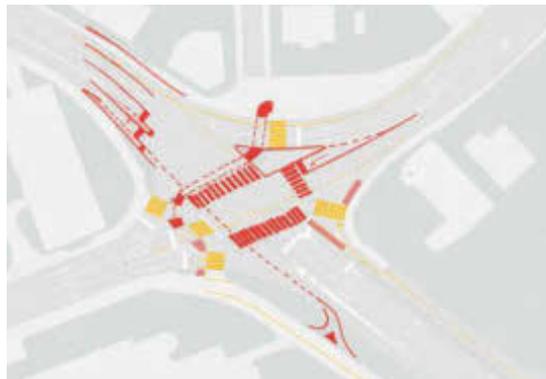
Der Ansatz besteht darin, den Kreuzplatz mit minimalem Aufwand zu verbessern. Insbesondere wurde eine Verbesserung für den Langsamverkehr angestrebt. Um Doppelbelastungen des Kreuzplatzes und weiteren Strassen zu minimieren, wurde der Knoten mit Linksabbiegespuren ergänzt. Bei allen Szenarien dieser Variante könnten die Eingriffe und Massnahmen mit wenigen Aufwendungen ausgeführt werden, da auf dem Bestehenden aufgebaut wird.

Variante «Umgestaltung Lichtsignalanlage»

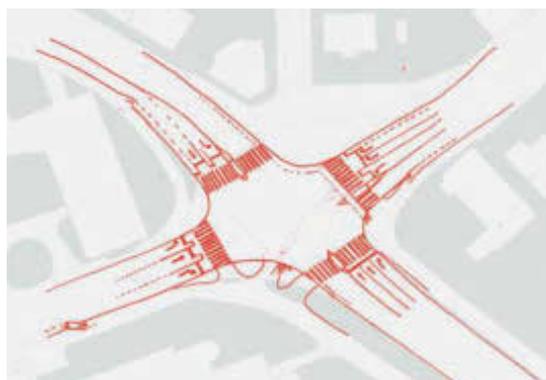
Durch die Verringerung der Radien der Fahrstreifen entsteht ein zusätzlicher Flächengewinn. Neben der Verbesserung der Orientierung für alle Nutzergruppen werden auch die Fussgängerquerungen verkürzt. Gesamtheitlich entsteht durch die neue Anordnung eine bessere Übersichtlichkeit. Zudem wird die Anzahl der Konfliktpunkte der einzelnen Nutzergruppen verringert. Der Knoten wird weiterhin mittels Lichtsignalanlage gesteuert.

Variante «Kreisel»

Diese Variante sieht eine komplette Umgestaltung des Kreuzplatzes durch einen Kreisverkehr vor. Das übergeordnete Verkehrsregime soll dabei beibehalten werden (kein Abbieger in die Bahnhofstrasse). Durch den Kreisverkehr sind neu Linksabbieger von der Rohrerstrasse wie auch der Laurenzenvorstadt möglich. Dadurch können Doppelbelastungen des Kreuzplatzes wie auch von anderen Strassen vermieden werden. Mit den heutigen Verkehrsmengen sind Bypässe von der Bahnhofstrasse, Buchserstrasse und Rohrerstrasse nötig. Die Kreiselmitte lässt Platz für Gestaltung. Es kann somit auch eine bessere Integration des Knotenpunktes ins Stadtbild erreicht werden.



Variante Bestand optimieren



links:
Variante
Umgestaltung LSA



rechts:
Variante Kreisel

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Die Variante mit einer Umgestaltung der Lichtsignalanlage sowie dem Einfügen von zwei zusätzlichen Linksabbiegern wurde am besten bewertet. Der Knoten soll mit den beiden fehlenden Linksabbiegern der Rohrerstrasse und der Laurenzenvorstadt ergänzt werden. Dadurch wird ein zusätzliches Angebot für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bereitgestellt. Die Rechtsabbieger werden neu nicht mehr auf einer bypassähnlichen Fahrbahn, sondern klassisch parallel mit den anderen Spuren geführt. Dadurch kann Platz gespart werden, von welchem der Langsamverkehr profitiert. Die Fahrbahnen wurden auf 3,10 m dimensioniert.

Neu werden die Fussgänger jeweils bei der Einmündung der Strasse geführt. Dadurch ist der Fussgänger nicht mehr gezwungen mehr als zwei Fussgängerstreifen zu überwinden, um die Strasse zu überqueren. Ein weiterer Vorteil dieser Anordnung ist, dass die Querungsdistanzen minimiert werden. Durch die Reduktion der Verkehrsinseln entsteht eine klarere Verkehrssituation. Nicht nur die Orientierung wird dadurch verbessert, sondern auch die Wartezeiten auf den Verkehrsinseln werden verkürzt. Ausserdem wurde darauf geachtet, dass genügend konfliktfreie Wartefläche vor jedem Fussgängerstreifen vorhanden ist.

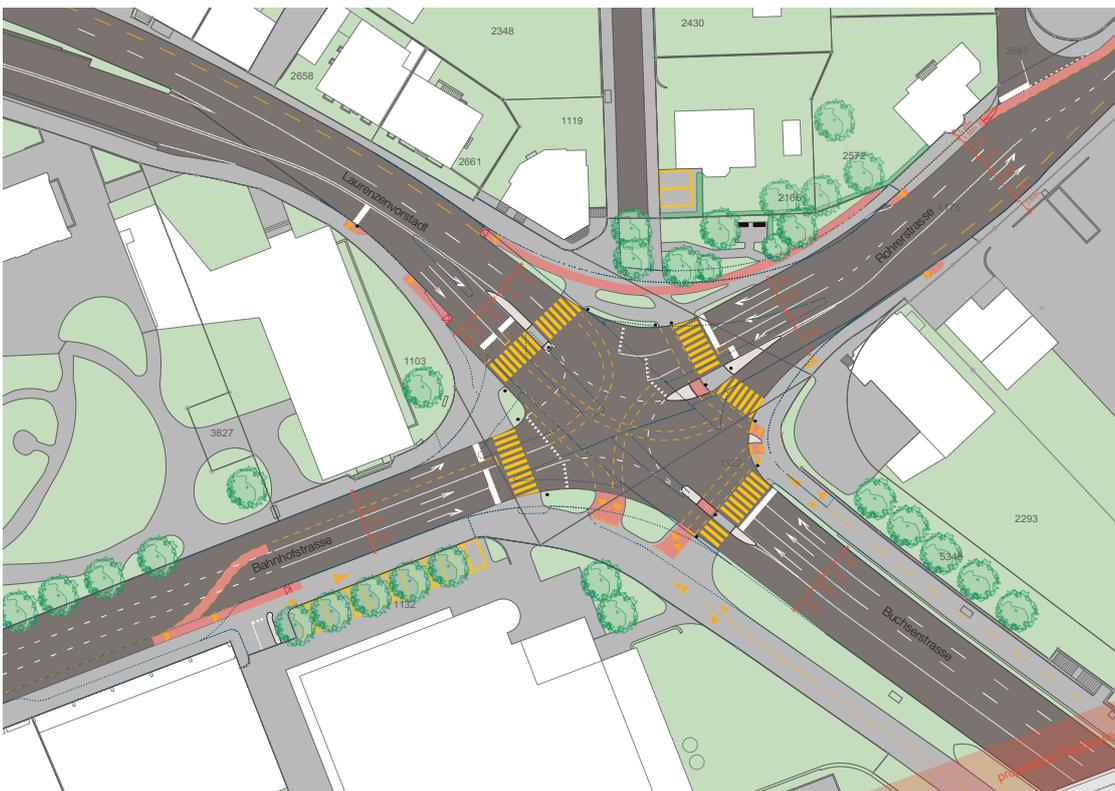
Da Radfahrer, welche parallel mit dem MIV geführt werden, aufgrund ihrer jeweils langen Wege eine grosse Räumungszeit in Anspruch nehmen, wird der Radverkehr teilweise gebündelt mit dem Fussverkehr geführt. Dies ist beispielsweise bei der Überquerung der Buchser- und der Rohrerstrasse der Fall. Für die jeweiligen Linksabbiegebeziehungen, welche mit dem

MIV geführt werden, sollen vorgezogene Haltebalken und Führungslinien über die Kreuzung vorgesehen werden. Ebenfalls auf der Fahrbahn wird der Radfahrer von der Laurenzenvorstadt geradeaus geführt. Dieser und der Linksabbieger der Rohrerstrasse werden aber frühzeitig wieder auf den Seitenbereich geleitet, wodurch sich die Räumungszeiten verkürzen. Für ein sicheres Überqueren der Fahrbahnen wurden frühzeitige Markierungen oder im Fall der Laurenzenvorstadt ein separates Signal eingepplant. Von der Rohrerstrasse wird die Laurenzenvorstadt über einen individuell geführten Radweg erreicht. Ein zusätzliches Angebot für den Langsamverkehr bietet die Brücke über die Buchserstrasse, welche parallel zu den Geleisen geführt wird.

In weiteren Schritten wurden diverse Nachweise erbracht. Für den betrieblichen Nachweis wurde die Phaseneinteilung, der Signalzeitenplan, die Qualitätsstufen mit den Rückstaulängen, die Schlepplängen sowie der Signallageplan dargestellt. Auf der Gestaltungsebene wurde der aus der Bestvariante resultierende Flächengewinn sowie die Gestaltungsmöglichkeiten in den Seitenbereichen aufgezeigt.



Visualisierung Kreuzplatz



Situationsplan BGK Kreuzplatz

STÄDTEBAU

SIEDLUNGSENTWURF HINTERFELD

PLANEN UND BAUEN FÜR ZUKÜNFTIGE BEWOHNER

Für die Semesterarbeit steht ein Areal – das sogenannte «Hinterfeld» im Stadtteil Rohr – zur Verfügung. Es ist eines der letzten noch unbebauten Entwicklungsgebiete der Stadt Aarau. Hier, an attraktiver Lage, soll ein zeitgemäßes Wohnquartier entstehen. Mittels einer zweistufigen Semesterarbeit soll der Frage nachgegangen werden, wie PlanerInnen und ArchitektInnen in einem realen Kontext ein Umfeld schaffen, in dem sich Menschen wohl und zu Hause fühlen.

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst ca. 17 000 m² eingezontes Bauland. Es handelt sich dabei um eine der letzten unbebauten Landreserven auf dem Stadtgebiet von Aarau. Die heute noch landwirtschaftlich genutzte Fläche schliesst unmittelbar an Rohrs aktuellen Siedlungsrand an. Das Gebiet zeichnet sich durch seine ruhige und dennoch gut erschlossene Lage aus. Im erweiterten Umfeld befinden sich verschiedene öffentliche und private Bauten, Schul- und Sportanlagen sowie der ausgedehnte Suhretwald. Der Zuschnitt des Planungsperimeters basiert auf der Annahme zweier Bauetappen auf dem «Hinterfeld». Eine zweite, spätere Bauetappe würde im Anschluss an den südlichen Teil des momentan definierten Perimeters realisiert.

Aufgabenstellung

Die Aufgabe umfasst den kritischen und qualitätsvollen Umgang mit dem Thema «Wohnen» und dafür geeigneten Typologien. Dabei soll den spezifischen Qualitäten des Ortes Rechnung getragen werden.

Ziel ist es, eine Siedlung zu entwickeln, welche eigenständigen Charakter besitzt, auf selbstverständliche Weise in das Quartier eingebunden ist, und die das Potenzial besitzt, von den Bewohnerinnen und Bewohnern als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt zu werden.

Die Siedlung soll «barrierefrei» sein. Das heisst, dass eine attraktive Zugänglichkeit auch für Menschen mit körperlichen Einschränkungen gewährleistet ist. Das bedeutet aber auch, dass sie ökonomisch erschwinglich sein soll und dass sie gegebenenfalls Menschen mit unterschiedlichem kulturellem Hintergrund und Menschen in unterschiedlichen Lebensabschnitten nicht nur Wohnraum, sondern auch ein Zuhause bieten kann.

Studienarbeit
FS 2015
2. Semester
Modul:
Städtebau 2
Dozent:
Lucas Steiner



Perimeter



«Hinterfeld»,
Aarau-Rohr,
27. 1. 2015

Beitrag von:

Valentine Nadeau
Fabian Stöckli
Timo Setz

SIEDLUNGSENTWURF HINTERFELD «1»

Analyse

Für die städtebauliche Analyse von Rohr standen zwei Rahmenbedingungen im Zentrum der Betrachtung: Zum einen bilden die gebaute Umgebung, Infrastrukturanlagen aber auch Bewegungsradien einen Rahmen für die Bebauung. Zum anderen sind es aber auch demographische, politische und soziale Faktoren, welche bei der Beplanung des Areals zu berücksichtigen sind. Die bereits politisch breit abgestützten Entwicklungsstrategien haben uns den Rahmen insbesondere betreffend die Dimensionierung der Siedlung vorgegeben.

Parallel zu den raumordnungspolitischen Tendenzen wurde die Lage des Areals im Spannungsfeld des Siedlungsgefüges betrachtet. Neben der bestehenden Bebauung in der Umgebung sind auch Lage und Funktion von Grün- und Freiräumen sowie öffentlicher Einrichtungen und Infrastrukturanlagen für die künftige Siedlung zentral.

Politische Rahmenbedingungen

In einem ersten Schritt wurden die für das Gebiet relevanten politischen Entwicklungsabsichten der Stadt Aarau identifiziert. Im Raumentwicklungsleitbild ist das Areal Hinterfeld als zu überbauende Reserve klassiert. Abgeglichen mit dem im Konzept festgesetzten Bevölkerungswachstum in Aarau von rund 700 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohner haben wir anhand der Arealgrösse abgeschätzt, dass mit einer herkömmlichen Bauweise rund 350 neue Bewohnerinnen und Bewohner im Areal Hinterfeld ein Zuhause finden. Des Weiteren wurden das Energieleitbild, der Bericht zum Stadtmonitoring sowie das Freiraumkonzept in die Überlegungen miteinbezogen.

Städtebauliche Rahmenbedingungen

Der räumliche Kontext in der Umgebung bildet sich aus einzelnen eher klein bemessenen Parzellen. Die Parzellen wurden mit ein- und zweigeschossigen, freistehenden Häusern überbaut und bilden zusammen ein Einfamilienhausquartier, wie es in Agglomerationen oft zu sehen ist. Die Bauten weisen eine einheitliche Nord-Süd Ausrichtung mit diversen Dachformen auf. Zudem werden die privaten Grundstücke durch Bepflanzung und Gartenzäune voneinander abgeschottet. Obwohl diese rasterartig nebeneinander liegen, fehlt ein Zusammenhang zwischen den Gebäuden. Das Einfamilienhausquartier bildet einen starken Kontrast zu den diversen öffentlichen Anlagen und dem grossflächigen Wald.

Diese Erkenntnisse aus der Analyse bilden die Grundlage für das Bebauungskonzept. Die Bebauung soll einerseits für Bewohnende mit unterschiedlichen Lebenseinstellungen ansprechend sein und andererseits hohe Anforderungen an Nachhaltigkeit und Ökologie erfüllen.

Konzept

Städtebau «morphing»

Die Überbauung soll den Übergang von der kleinteiligen Einfamilienhausstruktur und dem alten Dorfkern von Rohr zu den grossen öffentlichen Anlagen aufzeigen. Im Osten beginnt die Siedlung mit kleinen, komplexen Volumina. Weiter Richtung Westen verändern sich die Volumina betreffend Flächen, Höhen und Formsprache. Bei den kleinen und komplexen Bauten handelt es sich um Duplex-Wohnungen mit zwei Geschossen. Die Bauten im Zentrum der Siedlung verfügen über drei Geschosse und die Punkthäuser im Westen sind viergeschossig. Einzige Ausnahme bei dieser stetigen Steigerung der Geschossigkeit ist ein Gebäude (13), welches für Alterswohnen vorgesehen ist.



Visualisierung

Um die privaten Einrichtungen nicht direkt auf die öffentlichen Aussenräume prallen zu lassen, verfügen fast alle Bauten über ein Hochparterre mit einer Terrasse. Bei einigen Gebäuden wird die Haupterschliessung über die Veranda geführt, bei anderen gibt es separate Erschliessungswege.

ERSCHLIESSUNG / VERKEHR

Grundsätzlich ist das Areal für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht zugänglich. Es sind aber Ausnahmen in Sonderfällen (Umzug, Blaulichtorganisationen) möglich. Für den MIV wird unter den Gebäuden 13, 14 und 15 eine Tiefgarage mit 91 Parkplätzen erstellt. Dies deckt in der ersten Bauphase den Parkierungsbedarf der Siedlung ab. Die Anfahrt erfolgt über die Hinterdorfstrasse. Im Rahmen der zweiten Bauphase wird der Bau einer zweiten Tiefgarage empfohlen, welche über die Hardstrasse erschlossen wird. Zusätzlich werden an zwei Standorten oberirdisch 14 Besucherparkplätze angeboten. An der Hinterdorfstrasse sind zudem zwei Parkplätze für Carsharing und Spitex reserviert.

Aufgrund der guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist die Siedlung auf den Langsamverkehr sowie den ÖV-Verbund ausgerichtet.

Es sind rund 350 Fahrradabstellplätze im Areal vorgesehen. Dies entspricht einem Abstellplatz pro Bewohnerin bzw. Bewohner. Insbesondere die Gestaltung des Aussenraums ist auf den Fuss- und Veloverkehr ausgelegt.

Ausser den zweigeschossigen Gebäuden (1, 2, 3) verfügen alle Bauten über einen Erschliessungskern mit Lift. Dieser ist sowohl von der 0-Kote als auch vom Hochparterre aus zugänglich. Die Gebäude 1 bis 3 sind nicht barrierefrei gestaltet. Der Anteil der nicht barrierefreien Wohneinheiten liegt mit 6 von 124 Wohneinheiten bei 5%.

Energie/Versorgung

Gemäss dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) sowie dem Energieleitbild Aarau eignet sich eine Grundwassernutzung im Wärmeverbund, um das Areal zu versorgen. Ergänzt mit dezentralen Pelletfeuerungen sowie Solaranlagen auf den Gebäudedächern wird eine möglichst nachhaltige Energieversorgung ermöglicht.

Betreffend die Ver- und Entsorgung sind zwei Sammelanlagen (Tönacherstrasse, Hardstrasse) mit insgesamt 10 Containerstellplätzen vorgesehen.

Freiraum

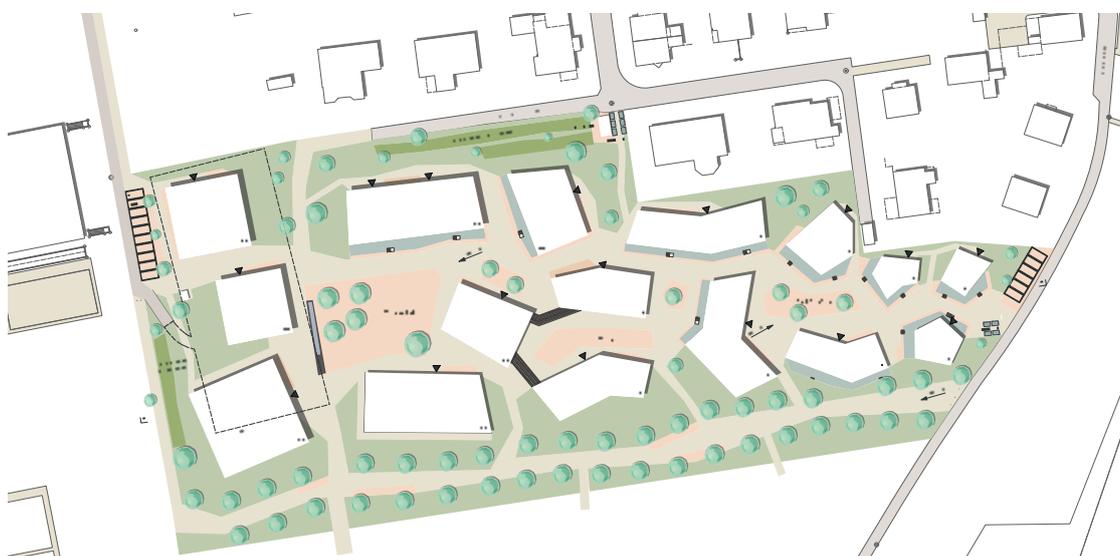
Die Aussenflächen werden von den Gebäuden und Terrassen eingerahmt. Dadurch werden Wege definiert. Um diese Wegbildung noch markanter zu gestalten, sind um die Gebäude «Schollen» angelegt. Bei diesen «Schollen» handelt es sich um Grünflächen die von den Bewohnenden individuell genutzt und eingenommen werden sollen.

Neben einem feinverzweigten Wegenetz verfügt die Siedlung über drei unterschiedliche Typen von Aussenräumen: zwei zentrale Plätze, ein öffentlicher Innenhof und an zwei Standorten Gemeinschaftsgärten.

Die Raumzäsur entlang der Ost-West-Achse des Areals soll mit ihrem Allee-Charakter als Erholungsraum, Begegnungsort und Anknüpfungspunkt für die zweite Bauphase dienen.

Dichte/Ausnutzung

Im Hinblick auf das REL, welches für das Areal eine Überbauung mit moderater städtebaulicher Dichte vorsieht, kann ein Richtwert von 300 bis 350 Bewohnenden für das Areal abgeleitet werden. Diese Anzahl von Bewohnenden kann im Areal in den 16 Gebäuden mit unterschiedlichen Geschossigkeiten, verschiedenen Wohnungstypologien und individuellen Wohnungsgrundrissen untergebracht werden. Entsprechend dem angestrebten Mix an Bewohnenden sind auch die Wohnungstypen divers angeordnet. Gesamthaft werden rund 13 500 m² anrechenbare Wohnfläche in 124 Wohnungen angeboten.



Situationsplan

Beitrag von:

Omar Al-Askari
Roland Brunner
Nico Riwar

SIEDLUNGSENTWURF HINTERFELD «2»

Bebauungskonzept

Die Siedlung «Barcode Rohr» zeichnet sich durch eine hohe bauliche Dichte bei gleichzeitiger Masstäblichkeit aus, welche der Situation am Siedlungsrand neben dem bestehenden Einfamilienhausquartier gerecht wird. Trotz oder gerade wegen der hohen Dichte konnte der Erschliessungs- und Freiraum qualitativ hochwertig gestaltet sowie viel Grün- und Erholungsraum integriert werden.

Die Gebäudekubaturen bestehen hauptsächlich aus unregelmässigen nach Ost-West ausgerichteten Zeilenbauten, die zu den im Norden liegenden Einfamilienhäusern einen angepassten und versetzten Übergang bilden. Da die Gebäude mit ihrer kurzen, schmalen und maximal 2 Stockwerke hohen Seite zu den umliegenden Gebäuden ausgerichtet sind, ist ihr Erscheinen aus diesem Winkel sehr dezent. Die Gebäudebreite zum bestehenden Quartier hin beträgt bei den Neubauten maximal 10 m.

Im Süden bildet ein grüner Retentionsbereich den Übergang zur freien Wiese. Auch hier wurden die Gebäude unterschiedlich weit in die Situation hinein platziert, um einen verträglicheren Übergang zu schaffen und die Landschaft weniger abrupt zu zerschneiden. Die Geschossigkeit nimmt zum Rande der Siedlung hin ab.

Die Maximale Gebäudehöhe beträgt 9 m ab gewachsenem Terrain. Um keinen Bruch zu provozieren, wurde zu den umliegenden Grundstücken die Geschossigkeit reduziert. Wie auf dem Schemaschnitt

erkennbar, entsteht dadurch eine sanfte Wellenform, da im Zentrum die Gebäude am höchsten sind und nach aussen hin die Höhen abnehmen.

Im Situationsplan ist die lange, diagonale Erschliessungssachse quer durch das Quartier gut erkennbar. Sie bildet im Nord-Westen das Tor zur Siedlung. Zudem ist sie die Verbindung zur Schule und zu den ÖV-Haltestellen sowie zur Hauptstrasse und im Süd-Osten zu einem kleinen Quartierplatz am Rande der Siedlung. In einem ersten Schritt wurde die Diagonale als gerader «Durchstoss» definiert, in der Präzisierung jedoch abgewinkelt. Durch sie erhalten die langen Bauten eine verträgliche Dimension. Zusammen mit der leicht variierenden Kubatur der Wohngebäude entsteht eine spannende geometrische Konstellation. Die Räume zwischen den Gebäuden scheinen durch ihr Öffnen und Verjüngen regelrecht zu atmen. Damit in dem verwinkelten Quartier nicht die Orientierung verloren geht, bildet eine lineare Baumreihe eine Führung durch die Siedlung zum Quartiersplatz hin. Die Überbauung Barcode Rohr enthält einen vielseitigen Wohnungsmix mit 2,5- bis 6,5-Zimmer-Wohnungen. Gut integriert sind auch Duplexwohnungen in der Grösse von 4,5 und 5,5 Zimmer.

Insgesamt wurden 113 Wohnungen untergebracht bei einer anrechenbaren Geschossfläche der Wohneinheiten von 13 688 m². Die Geschossflächenfer beträgt 1,08.



Situationsplan



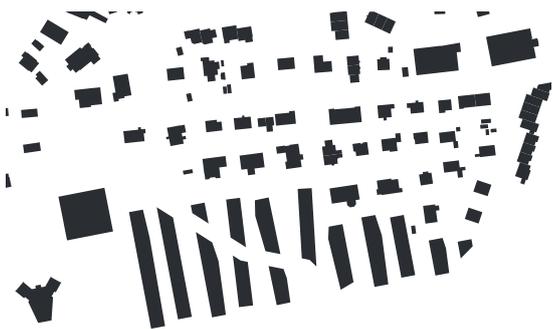
Schemaschnitt

Zu grossen Diskussionen regten die relativ engen Zwischenräume der Wohnzeilen an. Damit die Erschliessungsgassen funktionieren und auch als Spielstrasse genutzt werden können, dürfen sie nicht zu schmal dimensioniert sein. Zudem würden zu enge Gassen die Privatsphäre der anliegenden Wohnungen negativ beeinflussen. Die Lösung bieten kleine Vorgärten, die einen Puffer vom öffentlichen zum privaten Raum bilden. Diese Grünräume sind individuell gestaltbar und bringen so einen bunten Vorgarten- und Terrassenmix in die Siedlung. Dies belebt das Quartier und gibt ihm einen unverwechselbaren Charakter.

Freiraumkonzept

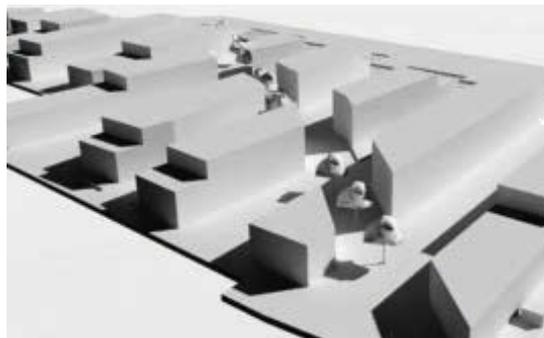
Die Freiräume enthalten neben den Erschliessungsfli - chen auch private Gärten, gemeinschaftlich nutzbare Gärten sowie einen öffentlich zugänglichen Park, der die Siedlung entlang ihrem südlichen Ende flankiert. Die privaten und gemeinschaftlich nutzbaren Gärten gliedern sich optisch in die umliegenden Grünflächen ein und werden lediglich durch lockere, extensive Begrünungselemente wie beispielsweise Hecken voneinander getrennt.

In seiner Funktion dient der südlich der Siedlung gelegene, öffentlich zugängliche Park einerseits der Entwässerung der Siedlung und andererseits Erholungssuchenden. Zudem beherbergt er nebst einem grosszügigen, extensiv begrünten Retentionsbereich chaussierte Inseln mit Baumrastern. Diese sollen besonders aufgrund der Anordnung der Kiesinseln mit Baumrastern in der Verlängerung der Gebäude der Verzahnung zwischen Siedlungs- und Nicht-Siedlungsgebiet dienen. So bildet der öffentliche Park eine räumliche Zäsur zwischen der Siedlung Barcode Rohr und einer allfälligen zweiten Bebauungs-Etappe.



Erschliessungskonzept

Die Erschliessungsaussenräume gliedern sich einerseits in eine übergeordnete, diagonal durch die Siedlung verlaufende «Erschliessungsachse» und andererseits in untergeordnete «Erschliessungsgassen». Die «Erschliessungsachse» fungiert als Rückgrat, an dem die «Erschliessungsgassen» andocken. Des Weiteren soll die «Erschliessungsachse» Spiel- und Aufenthaltsflächen zur Verfügung stellen, was durch die flächendeckende Ausgestaltung mittels Hartbelag unterstützt wird. Sie führt von Nord-Westen – wo sie den Anschluss an das Dorf bildet und somit an Schule und ÖV anschliesst – Richtung Süd-Osten zum Quartiersplatz. Die «Erschliessungsgassen» sind von einer intimeren Atmosphäre geprägt, welche durch Vorgartenbereiche, die punktuell von niedrigen Hecken und Sockelmauern gesäumt werden, vermittelt werden soll. Diese Vorgartenbereiche ermöglichen die Privatsphäre in den Erdgeschosswohneinheiten. Da die Siedlung als autoarm bezeichnet werden kann, werden für die gesamthaft 113 Wohneinheiten lediglich 99 PKW-Stellplätze zur Verfügung gestellt. Dagegen finden sich auf dem Areal 318 Fahrrad-Stellplätze vor.



Gipsmodell

Unmittelbar an das Areal grenzt ein bereits bestehender Mobility-Standort und eine Bushaltestelle an, welche im 15'-Takt bedient wird. Die Tiefgarage befindet sich im Nord-Westen am Eingang der Siedlung, was das Verkehrsaufkommen innerhalb der Siedlung grösstenteils fernhalten sollte. Für Anlieferungen und Güterumschlag sowie für die Notfallfahrzeuge sind sämtliche Wege befahrbar.

Im Süden ist der Retentionsbereich mit einem Weg erschlossen, der über diverse kleine Stege und Brücken führt. So lässt sich die nahe Umgebung bis hin zum Wald bequem zu Fuss erkunden.

Schwarzplan

STÄDTEBAULICHER ENTWURF

QUARTIER TELLI – LANGZEITENTWICKLUNG / TRANSFORMATION

Studienarbeit
FS 2014
4. Semester
Modul:
Städtebauentwurf 5
Dozenten:
Prof. Markus Gasser
Lars Kundert

Das Telliquartier ist durch seine Gross-Siedlung – die «Staumauer» aus den 1970er-Jahren – schweizweit bekannt. Jahrzehntelang wurden in der Telli emissionsreiche Nutzungen, wie Gewerbe, Kläranlage, Werkhof, Logistik etc. eingelagert. Andererseits finden wir in der Telli auch beliebte Orte wie etwa das Hallenbad, das Kulturzentrum Kiff und Naherholungsgebiete.

Seit geraumer Zeit bemüht sich die Stadt Aarau, hier neue Qualitäten aufzubauen, insbesondere auch Teile der Arbeitszone in neue Wohn-Schilder umzuwidmen.

Ausgangslage

Im Jahr 2008 hat die Stadt für die Arbeitszone Telli ein Entwicklungskonzept in Auftrag gegeben. Der Bericht von Atelier Wehrli (u.a. Autoren) war eine der Grundlagen für die Studierenden. Unsere Aufgabenstellung umfasste allerdings einen noch grösseren Perimeter– unter anderem deshalb, weil wir von einer markanten Zunahme bei Einwohnern und bei Arbeitsplätzen ausgegangen sind, welche sich beispielsweise in der Schulraumversorgung oder in Angeboten bei Einkauf, Verpflegung und Freizeit auswirken wird.



Luftbild: Perimeter

Im Luftbild ist dann auch zu erkennen, welche vielfältige und unterschiedliche Bebauungsstrukturen im Gebiet zu finden sind. Es ist evident, dass ein Transformationsprozess eines Gewerbegebietes zu einem neuen Wohnquartier zu erheblichen Friktionen führen wird.

Aufgabenstellung und Ziele

Generell wollen wir mit diesem städtebaulichen Entwurf im 4. Semester folgendes erreichen:

- Es wird ein städtebaulicher Leitbild-Entwurf entwickelt, welcher in Langzeitperspektive umgesetzt werden soll. Planungsmodell ist deshalb: Der Entwurf wird re-abstrahiert und dient als Grundlage für die nächste BNO-Revision.
- Dass diese Entwürfe in Teilgebieten im MST 1:500 vertieft in Grundrissen und Fassaden ausgearbeitet werden, ist nicht ernsthaft als Vorschlag für die Zukunft zu verstehen, sondern dient den Studierenden als Übungsfeld im Grenzbereich Raumplanung / Siedlungsarchitektur.
- Es ist uns wichtig, dass Prozesse und Phasen durchdacht dargestellt werden. Allerdings können reale Verhandlungsprozesse mit Akteuren nur simuliert werden.

Fazit des Dozenten

Sicher können diese Entwürfe neben dem vorliegenden Entwicklungskonzept nochmals neue Möglichkeiten und Chancen aufzeigen.

Mehrere Gruppen haben nahe beim KIFF einen bedeutenden Quartierplatz und einen zweiten Hochhaus-Standort vorgeschlagen. Trotz Aufwertungen im Freiraum-Netz wurde durchgehend eine hohe Dichte erreicht. Die gesamte Bandbreite der Innovationen kann hier nicht dargestellt werden – wir zeigen eine Auswahl.

STÄDTEBAULICHER ENTWURF TELLI «1»

Beitrag von:
 Manuel Forster
 Dominique Brunner
 Pascal Meile
 Michael Nievergelt

Etappierung und Analyse

Anhand einer SWOT-Analyse wurden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken des Gebietes Telli festgehalten. Auf dieser Grundlage aufbauend wurde ein Konzept erstellt, welches abgeleitet aus den Kriterien der Analyse drei Hauptthemen beinhaltet.

Die Vision der Telli baut sich etappenweise auf. Insgesamt sollen die Etappen zu einer sinnvollen Entwicklung des Gebietes führen. In der ersten Etappe (2030) soll – nebst zwei Wohnquartieren – das Hochhaus mit der Seilbahnstation entstehen. In der zweiten Etappe (2040) sollen das Gegenstück des Zentrums sowie auch ein weiteres Wohnquartier entwickelt werden. Bei der letzten Etappe (2050) wird die Vision mit weiteren Wohn- und Gewerbe-/Dienstleistungsquartieren abgerundet.

Konzept Vertiefungsbereich



Seilbahnstandort

Im Südwesten des Vertiefungsbereiches erhält die Seilbahn, welche die Telli mit dem Bahnhof verbindet, eine Seilbahnstation.



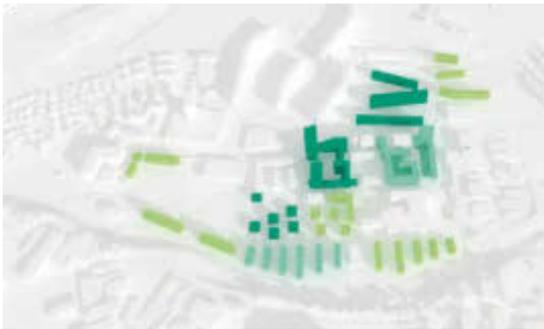
Hochhausstandorte

Je ein Hochhaus im Ost- und Westteil markieren den Beginn des Zentrums. Beide Hochhäuser liegen an gut erschlossener Lage.

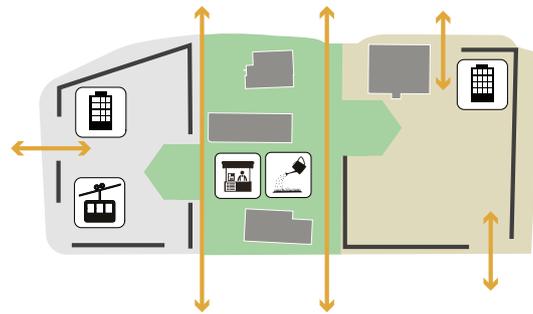


Marktfläche und Quartiergarten

Im Bereich des KiFFs soll ein öffentlicher Freiraum für den ganzen Stadtteil entstehen. Er soll den urbanen Charakter des Gebietes widerspiegeln und dient als Scharnier zwischen den angrenzenden verdichteten Gebieten.



- 3. Etappe
- 1. Etappe
- 2. Etappe



- Zentrum West
- Freiraum
- Zentrum Ost
- Wichtige Fussgängerverbindungen
- Wichtige Gebäudekanten

links:
 Etappierungsprozess der Telli
 rechts:
 Konzept
 Vertiefungsbereich



Situationsplan
 Vertiefungsbereich

links:
 Visualisierung
 Ankunftsbereich
 Telli



rechts:
 Visualisierung
 Innenansicht
 Seilbahn



Seilbahn

Mit dem Bau einer Seilbahn vom Bahnhof Aarau zur Telli wird die bauliche Entwicklung im Stadtteil vorangetrieben. Die Seilbahn soll die Telli mit dem Zentrum von Aarau enger verknüpfen und den Standort Telli durch die neugeschaffene Nähe zum Bahnhof attraktivieren.

Die Kosten für eine Seilbahn wurden anhand vergleichbarer Seilbahnen aus der Schweiz ermittelt und auf rund 13 Mio CHF abgeschätzt.

Bebauungsstruktur

Die Massstäblichkeit der Bauten im Vertiefungsbereich orientieren sich an den Bauvolumen der bestehenden Gewerbe- und Industriebauten. Um die Seilbahnstation entsteht das neue Zentrum der Telli, welches sich durch dichte Bebauungen auszeichnet.

links:
 Visualisierung Telli
 West



rechts:
 Visualisierung Telli
 West



links:
 Ansicht Telli Ost



rechts:
 Schwarzplan Gebiet
 Telli



Schnitt A



STÄDTEBAULICHER ENTWURF TELLI «2»

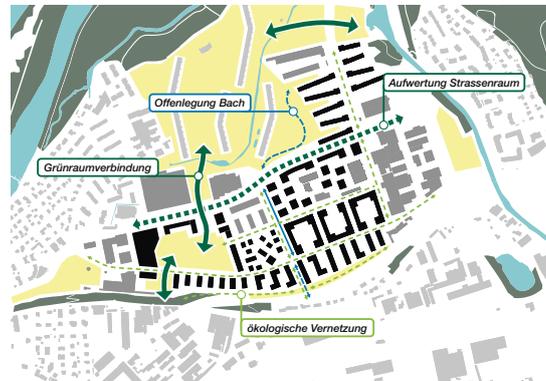
Beitrag von:

Lukas Echsle
Luca Imoberdorf
Zeno Kupferschmid
Kilian Treichler

Planungsgrundsätze

- Zentrumsbereiche durch Gewerbenutzungen im EG beleben und attraktivieren
- Freiräume differenziert gestalten
- Fuss- und Veloverkehr fördern
- Auf die vorhandene Parzellenstruktur Rücksicht nehmen, um eine etappenweise Umsetzung zu ermöglichen
- Wohnformen für verschiedene Bevölkerungsgruppen, hauptsächlich im mittleren Preissegment anbieten
- Die Gebietsentwicklung hat einen Planungshorizont 2050
- Einzelne bestehende Gebäude im östlichen Zentrumsbereich erhalten
- Das Hallenbad verschieben und zu einem Sportzentrum mit städtischer Ausstrahlung entwickeln
- Ökologische Vernetzung fördern

Das heute eingedolte Gewässer wird in den Freiraum integriert und als Siedlungsgewässer bzw. als strassenbegleitendes Gewässer gestaltet. Die sekundären Verbindungsachsen werden begrünt, um eine ökologische Vernetzung sicherzustellen.



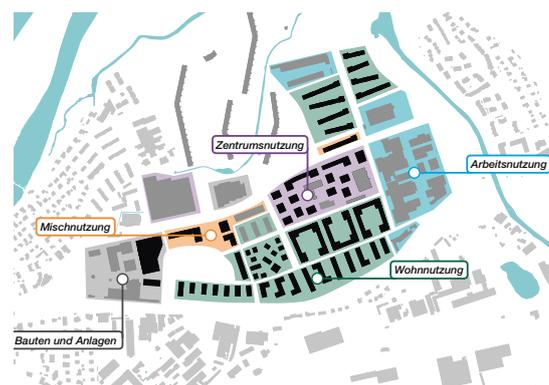
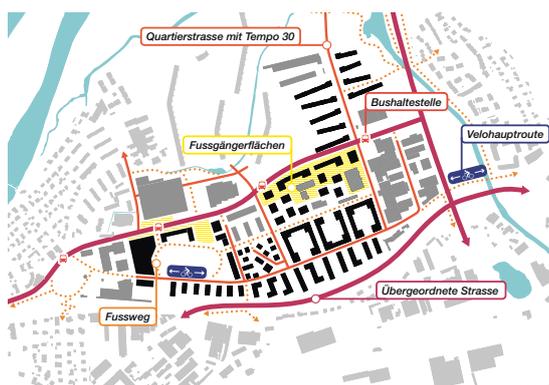
Grünraum

Grünraum

Mit dem Aareraum, der Suhre und der Hangkante im Süden wird das Gebiet durch mehrere Landschaftselemente geprägt. Das Konzept sieht vor, diese bestehenden Grünräume besser miteinander zu vernetzen und erlebbar zu machen. Dazu wird ein unbebauter Verbindungsraum über die Tellistrasse und die Sportanlage zur Hangkante geschaffen. Weiter soll die Tellistrasse mit einer Allee aufgewertet werden.

Nutzung

Um der erwarteten Nachfrage nach neuem Wohnraum gerecht zu werden, sind im Süden und Norden mehrheitlich Wohnnutzungen vorgesehen. In den beiden Schwerpunkten des Zentrumsbereiches sowie entlang der Tellistrasse ist Mischnutzung mit Gewerbenutzungen in den unteren und Wohnungen in den oberen Geschossen vorgesehen. Einzig im Osten bleibt auch zukünftig eine reine Arbeitsnutzung bestehen. Im Westen werden öffentliche Nutzungen mit Schule, Sport und Freizeitanlagen konzentriert. Insgesamt wird so Wohnraum für rund 4000 neue Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen.



links:
Erschließung

rechts:
Nutzung



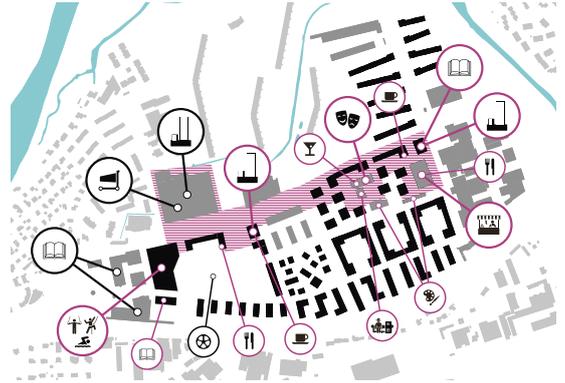
Etappe I-IV

Zentrumsbildung

Das Konzept sieht einen Zentrumsbereich mit zwei Schwerpunkten vor: einerseits der kommerziell orientierte Schwerpunkt mit Einkauf, Schwimmbad und Hochhaus West und andererseits der kulturell orientierte Schwerpunkt mit KiFF, Schule für Gestaltung, Gewächshaus und Hochhaus Ost. Der kommerzielle Schwerpunkt zeichnet sich durch vier grosse markante Gebäudevolumen aus. Der Freiraum bezieht die Tellstrasse mit ein und wird durch die Vorbereiche und den Stadtplatz zu einem grosszügigen Raum ergänzt. Im kulturellen Teil werden die erhaltenswerten Bauten mit Punktbauten ergänzt, welche alleine oder in Gruppen auf einer Ebene stehen. Der Freiraum ist fließend und mit verschiedenen Materialien gestaltet. Beide Schwerpunkte werden mit verschiedenen Gastronomienutzungen ergänzt und durch eine attraktiv gestaltete Verbindungsfläche südlich entlang der Tellstrasse verbunden.

Zentrumsbildung

Zudem ergänzen zwei neue Hochhäuser das bestehende Hochhaus Telli und schaffen neue Orientierungspunkte, welche die beiden Zentrumschwerpunkte visuell miteinander verbinden.



Ansicht Nord



Situationsplan

STÄDTEBAULICHE KONZEPTENTWICKLUNG

BAHNHOFSTRASSE, KREUZPLATZ, TORFELD NORD

In dieser Studienarbeit befasst sich eine interdisziplinäre Gruppe aus Studierenden der Raumplanung und Landschaftsarchitektur mit dem Gebiet Bahnhofstrasse, Kreuzplatz und Torfeld Nord. Dazu wird das Gebiet analysiert und eine mögliche Entwicklung aufgezeigt. Als Ergebnis wird ein städtebauliches Leitbild mit dazugehörigen Handlungsanweisungen in den Bereichen Siedlungs- und Freiraumentwicklung erstellt. Dieses baut auf einer ersten Gebietseinschätzung und einer detaillierten Analyse auf, in welcher alle relevanten Planungsfragen geklärt werden. Es werden mehrere Pläne und Handlungsansätze erstellt, in welchen die wesentlichen Resultate der Arbeit dargestellt werden.

Ausgangslage

Im Fokus der Betrachtung steht das Gebiet Bahnhofstrasse, Kreuzplatz und Torfeld Nord. Für die Stadt Aarau ist dieses Gebiet für die künftige stadträumliche Entwicklung von grosser Wichtigkeit; hier soll gemäss REL der urbane Bereich aufgewertet und im Torfeld Nord erweitert werden. Es sollen urbane Quartiere entstehen, die von hoher städtebaulicher und aussenräumlicher Qualität zeugen.

Die Transformation des Torfelds Nord birgt die Möglichkeit, dass der Kreuzplatz künftig nicht mehr als Zugangstor bzw. am Übergang zur Innenstadt steht, sondern zu deren Bestandteil wird. Der Kreuzplatz erhielte in diesem Fall die Funktion eines Scharniers. Neu würde das «Tor zur Stadt» folglich entlang der Rohrerstrasse zu stehen kommen, was jedoch städtebaulich erst definiert werden müsste.

Aufgabenstellung

Ziel ist die Ausarbeitung eines städtebaulichen Leitbildes mit konzeptionellen Handlungsempfehlungen. Im Fokus liegt das Gebiet Bahnhofstrasse-Rohrerstrasse, Kreuzplatz und Torfeld Nord, welches vor komplexen raumplanerischen und städtebaulichen Herausforderungen steht. Folgende Themen sind durch die Studierenden vertieft zu behandeln:

- Siedlungsstruktur
- Nutzungen (Art und Lage, EG/OG)
- Freiraum, öffentlicher Raum
- Wegenetz, Erschliessung

Studienarbeit
HS 2014
5. Semester
Modul:
Städtebau 6
Freiraumplanung 4
Dozenten:
Prof. Markus Gasser
Prof. Joachim
Schöffel
Markus Pfyl
Tabea Michaelis



Bearbeitungs-
gebiet

Beitrag von:

Isabelle Garcia
Ronja Häfeli
Lea Scheidegger
Elio Pescatore

STÄDTEBAULICHES LEITBILD ZENTRUM AARAU

Vorgehen

In einer Lagebeurteilung wurden die Themen Nutzungen, Freiräume, Siedlung und Verkehr im Zentrum der Stadt Aarau untersucht. Die Erkenntnisse daraus wurden in einer SWOT-Analyse zusammengefasst. Der grundsätzliche Leitbildgedanke wird im Gesamtleitbild festgehalten. Mit drei Teilleitbildern werden die Aussagen aus dem Gesamtleitbild weiter ausdifferenziert. Das weitere Vorgehen und die nötigen Anpassungen von Planungsinstrumenten werden in den Handlungsempfehlungen aufgezeigt.

Grossvision

Der Grundgedanke für das Leitbild wird in folgender Grossvision formuliert: *«Das Torfeld Nord bildet neben der Altstadt ein zweites Zentrum in Aarau. Der Bahnhof ist der Ankunftsort und liegt als wichtiger Punkt zwischen den beiden Zentren. Diese drei Orte werden miteinander vernetzt. Die Verbindungen sind für den Langsamverkehr attraktiv und sicher gestaltet und weisen zudem eine hohe Aufenthaltsqualität auf.»*

Gesamtleitbild

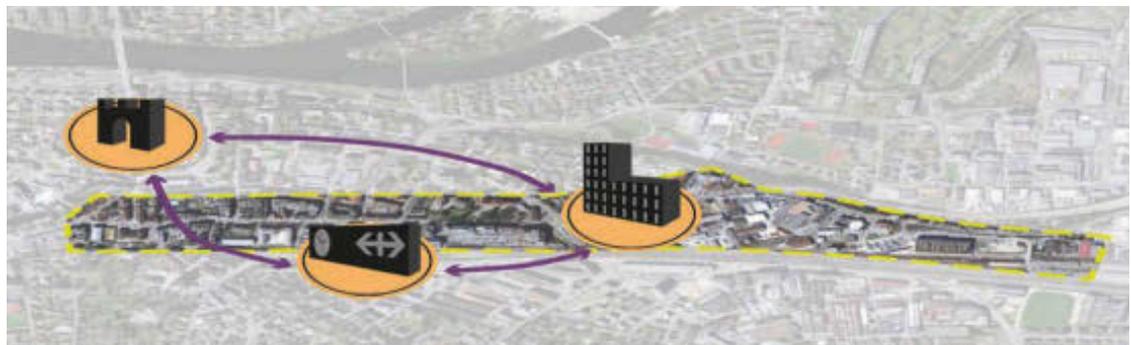
Die historische Altstadt und die Laurenzenvorstadt bilden das bestehende Zentrum. Als neuer Zentrumsteil kommt das Areal Torfeld Nord hinzu.

Dieses Areal liegt an zentraler Lage und soll gut mit Wohn- und Arbeitsnutzungen durchmischt sein, aber auch Zentrumsfunktionen übernehmen. Zwischen den beiden Zentren liegt die Bahnhofstrasse mit vielen öffentlichen Bauten und Dienstleistungsnutzungen.

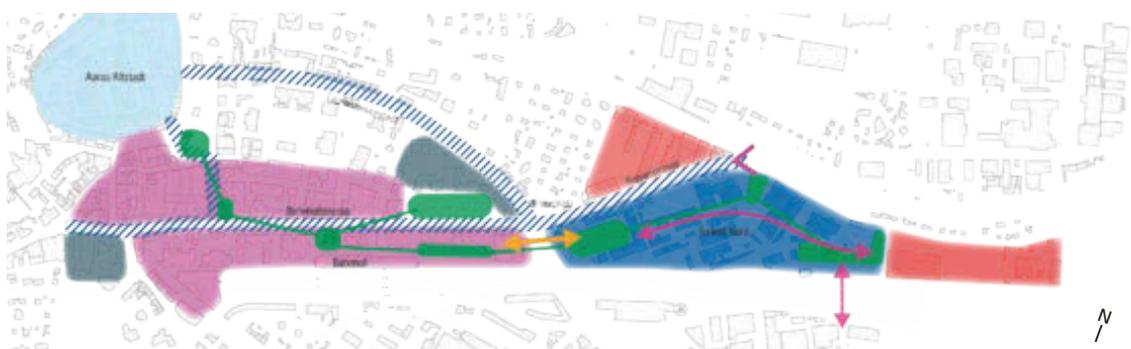
Um den neuen Teil des Stadtzentrums gut mit dem bestehenden Teil zu verbinden, werden die Strassenräume der übergeordneten Strassen (Bahnhof-, Laurenzenorstadt- und Rohrerstrasse) sowie der Kreuzplatz aufgewertet. Die Verbindung zwischen dem Bahnhof Aarau und dem Torfeld Nord soll gestärkt werden, damit das Torfeld Nord gut an den Bahnhof und die Bahnhofstrasse angebunden wird. Zudem wird eine neue Erschliessung im Torfeld Nord geschaffen. Diese soll eine lebendige zentrale Achse im neuen Quartier bilden. Zusätzlich entsteht eine Verbindung über das Gleisfeld zum Torfeld Süd. Dadurch können insbesondere für den Langsamverkehr attraktivere Verbindungen geschaffen werden.

Die Freiräume sollen miteinander vernetzt werden und ein abwechslungsreiches Freiraumsystem bilden. So findet man vom Torfeld Nord bis in die Altstadt genügend attraktive Aufenthaltsorte.

Damit – von der Autobahn her kommend – die Ankunft in die Stadt besser spürbar wird, soll der Stadteingang mit einem entsprechenden baulichen Akzent gekennzeichnet werden.



Grossvision



- | | | | | | |
|--|---------------------|--|------------------------|--|--------------------|
| | Verbindung stärken | | Strassenraum aufwerten | | Wohnen |
| | Neue Verbindung | | Stadteingang | | Dienstleistung |
| | Freiräume vernetzen | | Neues Zentrum | | Öffentliche Bauten |
| | | | Altstadt | | |

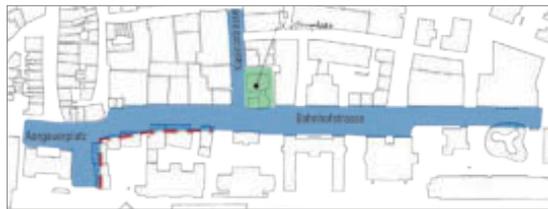
Gesamtleitbild

Teilleitbilder

Die Teilleitbilder wurden für die drei Teilgebiete Bahnhofstrasse West und Ost und das Torfeld Nord ausgearbeitet. Jedes Teilleitbild verfügt über Vision und Plan und wird mit Referenzbildern veranschaulicht. Der Bebauungsvorschlag zeigt eine mögliche Bebauung.

• Bahnhofstrasse West

Die Bahnhofstrasse wird vom Aargauerplatz bis zum Bahnhof eine attraktive Promenade für den Langsamverkehr. Durch Grünstrukturen und Infrastruktur-Elemente findet man eine lebendige und aufgewertete Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt vor.

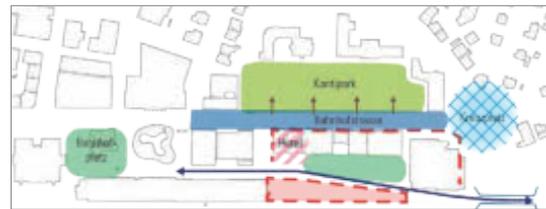


• Bahnhofstrasse Ost

Mit einer neuen Verbindungsbrücke entlang der Geleise werden der Bahnhof und das Zeughausareal im Torfeld Nord neu miteinander verknüpft. Diese Brücke ist insbesondere für den Langsamverkehr eine attraktive Verbindung.

• Torfeld Nord

Der Kreuzplatz wird neu stadtverträglich gestaltet und als Teil des Stadtzentrums erkennbar. Das Torfeld Nord ist ein attraktiver neuer Teil des Stadtzentrums mit einer ausgewogenen Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen. Es bildet neben der Altstadt ein weiteres Zentrum und ist ein attraktives Wohn- und Gewerbequartier an ausgezeichneter Lage.



links:
Teilleitbild
Bahnhofstrasse
West

rechts:
Teilleitbild
Bahnhofstrasse Ost



	Baufelder		Stadteingang		Parkanlage
	Baulinie		Strassenraum aufwerten		öffnen der Parkanlage
	Pflichtbaulinie		Strassenraumgestaltung		Platzgestaltung
	Sichtachsen		Neue Verbindung		Grünstreifen
	Standort für Hotel		Kreuzplatz aufwerten		
	Umnutzung Zeughaus		Brücke		

Teilleitbild
Torfeld Nord



Bebauungsvor-
schlag

Handlungsempfehlungen

Flächen sichern

Die Stadt Aarau muss die Flächen und Parzellen sichern, die für die neuen Plätze und die Erschliessung benötigt werden. Den Ansprüchen der Grundeigentümer ist dabei Rechnung zu tragen, damit ihnen bei Bedarf Ersatz geboten werden kann.

Grundeigentümerverbindlichkeit herstellen

Damit die Bestimmungen wie gewünscht umgesetzt werden, ist eine grundeigentümerverbindliche Festlegung in verschiedenen Instrumenten erforderlich.

Die Zonierung muss angepasst werden. Zudem müssen die Vorgaben für die Folgeplanungen im Torfeld Nord festgelegt werden.

Verkehrliche Entlastung anstreben

Die Verkehrsbelastung in Aarau zu reduzieren, ist nicht alleine Aufgabe der kommunalen Behörden. Die Stadt Aarau muss sich gegenüber den kantonalen Behörden für entlastende Massnahmen im übergeordneten Strassennetz einsetzen.

Ergänzend dazu sind jedoch auch Projekte auf kommunaler Ebene nötig, die eine siedlungsverträgliche Abwicklung des Binnenverkehrs unterstützen.

ENTWICKLUNGSKONZEPT

GEBIET BAHNHOF

Projektarbeit
FS 2015
6. Semester
Modul:
Städtebau 7
Freiraumplanung 5
Dozenten:
Prof.
Markus Gasser
Prof.
Susanne Karn
Prof.
Joachim Schöffel
Markus Pfyl

Das Raumentwicklungs-Leitbild der Stadt Aarau (REL, Juni 2014) dient als Strategie der räumlichen und städtebaulichen Entwicklung. Die darin enthaltene Strategie der räumlichen Entwicklung nennt als ersten Punkt «Verdichten am richtigen Ort, qualitativ und massgeschneidert». Im Gebiet Bahnhof sind zwei städtebauliche Schwerpunkte definiert. Aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung des Bahnhofgebiets, den städtebaulichen Defiziten beidseits der Gleise sowie den Aufforderungen des REL steht das Gebiet Bahnhof im Fokus der Betrachtung.

Ausgangslage

Aarau erwartet eine starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in den kommenden Jahren. gemäss Richtplan des Kantons Aargau wird der Stadt eine Bevölkerungszunahme auf 27010 Personen vorausgesagt. Aarau möchte sich in diesem Sinn entwickeln. Die erwartete grosse Nachfrage nach Wohnraum und Büroraum soll in zentralen Gebieten der Stadt erfüllt werden.

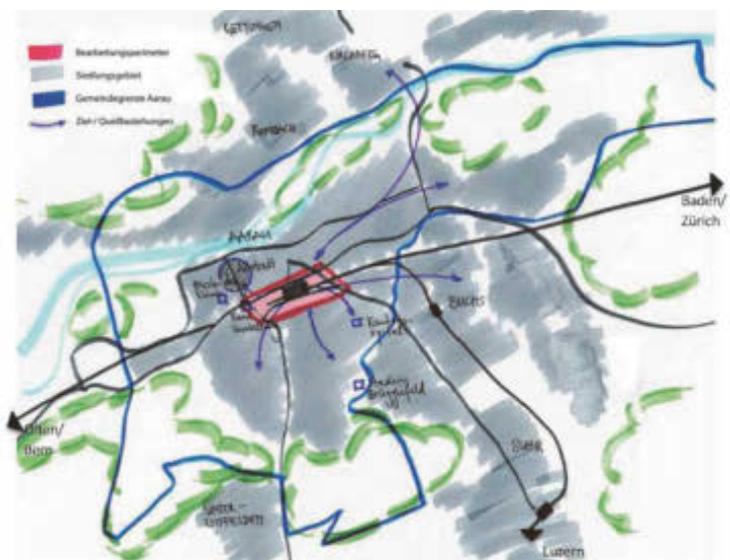
Die ÖV-Knotenpunkte sind schweizweit in den Fokus der Betrachtung gerückt. Die unmittelbar umliegenden Gebiete – auf beiden Seiten der Gleise – erfahren eine grosse Nachfrage für Gewerbe- und Wohnnutzungen. Als Beispiele seien der Bahnhof Oerlikon und der Bahnhof Chur erwähnt, die sich zur «anderen» Bahnhofseite hin geöffnet haben, mit attraktiver Unterführung und verdichteten Gewerbe- und Wohnbauprojekten.

Dass das Gebiet um den Bahnhof begehrt ist und hohes Verdichtungspotenzial aufweist, zeigt sich auch in der Entwicklung Europaallee und Zollstrasse in Zürich.

In Aarau sind die funktionalen und baulichen Unterschiede zwischen der nördlichen und südlichen Seite des Bahnhofs klar erkennbar: Wo im Norden die historisch gewachsene Stadt durch ihre kompakte Bauweise und vielfältigen Nutzungen Zentrumscharakter aufweist, ist der südliche Teil durch eine lockere Wohnbebauung, eine Bahn-Werkstätte und Fabrikhallen geprägt. Beide Seiten des Bahnhofs haben indes Nachholbedarf, wenn es darum geht, an zentralem Ort mehr Stadt zu werden. Der Bahnhof ist ein zentrales Element im städtischen Gefüge: Er übernimmt nicht nur eine wichtige Orientierungsfunktion, sondern erfüllt auch eine Ziel- und Quellfunktion zwischen Altstadt, Innenstadt und Wohngebieten sowie als regionaler Verkehrsknotenpunkt mit Anbindung an die Grosszentren.

Aufgabenstellung

Ziel ist die städtebauliche Betrachtung mit fokussierter Themenbehandlung. Die zentralen Themen des Städtebaus Siedlung, Freiraum, Verkehr, Nutzungen, Gesellschaft und Zentralität sind fachkompetent zu bearbeiten, Entwürfe aufzuzeichnen und die relevanten Kennzahlen und Leistungsfähigkeiten auszuweisen. Die Projektarbeit umfasst ein Entwicklungskonzept Städtebau im Gebiet Bahnhof.



Einbettung Gebiet
Bahnhof im
gesamtstädtischen
Kontext und
Umgebung.

ENTWICKLUNGSKONZEPT BAHNHOF «1»

Beitrag von:

Anja Mühlhaupt
Kevin Cavelti
Dario Zallot
Marco Ötterli

Analyse-Resultate und Ziele

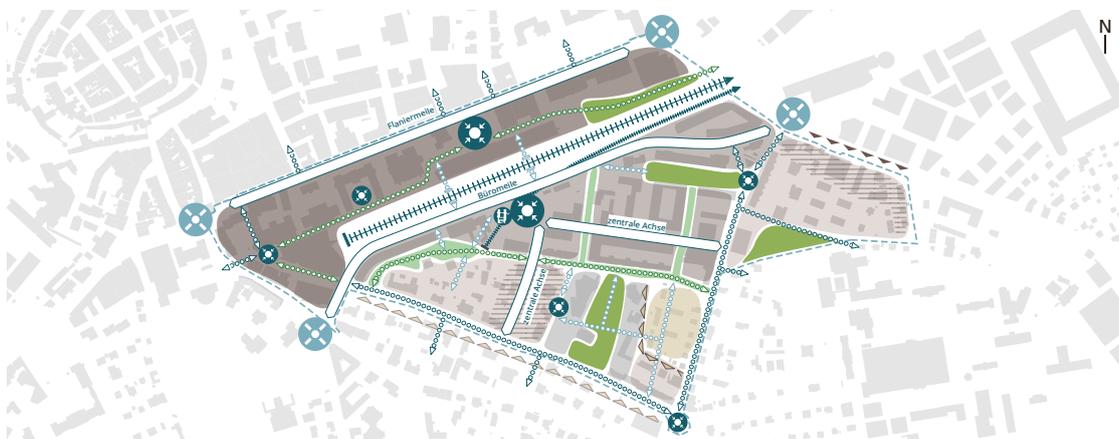
In diesem Kapitel werden die zentralen Erkenntnisse aus der Analyse kurz zusammengefasst.

- Erscheinungsbild der Bahnhofstrasse entspricht nicht ihrer Bedeutung
- Im Süden fehlen städtische Nutzungen und Begegnungsräume
- Lücken im Langsamverkehrsnetz und problematische Situation Bahnhof WSB
- Perimeter bietet grosses Potenzial für bauliche Verdichtungen
- Eingeschränkte Nutzung der öffentlichen Grünräume

Aus den Erkenntnissen der Analyse sind Ziele formuliert worden, welche nicht nur die in der Analyse festgestellten Defizite beheben, sondern auch allgemeine Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofgebiets definieren:

- Bahnhof Nord und Bahnhof Süd erhalten eigenständige und sich ergänzende Charaktere.
- Um den Bahnhof WSB entsteht ein attraktiver Auftakt zum Bahnhofgebiet Süd. Der Zugang zum Gebiet wird erleichtert.
- Öffentliche Grünräume sind vielfältig nutzbar.

Leitidee



Zentrumsgebiet Bahnhof Nord	Halböffentlicher Grünraum	Ruhige Achse
Zentrumsgebiet Bahnhof Süd	Abstimmen auf tiefere Dichte	Verbessern Zugänglichkeit
Umgebungsbereich	Abstimmen auf höhere Dichte	Haltestelle WSB
Herzoggut	Verkehrsknoten	Verkehrsberuhigter Strassenraum
Altersheim	Stadt Platz	Zentrale Langsamverkehrsachse
Öffentlicher Grünraum	Zurückversetzter Platz	

Plan Leitidee

Aufbauend auf den Zielsetzungen des Entwicklungskonzepts ist eine Leitidee für das Bahnhofgebiet ausgearbeitet worden.

Das Zentrumsgebiet Nord soll durch eine neue Gestaltung des Bahnhofplatz mit mehr Raum für den Aufenthalt aufgewertet werden. Um der Bahnhofstrasse ein einheitlicheres Erscheinungsbild zu verleihen, sind die Enden bzw. die Auftakte der Strasse neu zu strukturieren und die prägnante Punktbau-Struktur konsequent über das gesamte Gebiet durchzuziehen.

Im Zentrumsgebiet Bahnhof Süd sollen grössere Eingriffe in die bauliche Struktur vorgenommen werden. Im Sinne der Gesamtstrategie (REL) soll hier «mehr Stadt» entstehen.

Der Bahnhof Süd soll städtebaulich eine deutlich urbanere Struktur erhalten und somit als echtes städtisches Zentrum wahrgenommen werden.

Ein wichtiges Element dieses Gebiets ist die neu zu gestaltende Platzsituation um den Bahnhof WSB. Dabei ist die Haltestelle der WSB in die Platzgestaltung zu integrieren. Im gesamten Gebiet wird ein ausgewogener Nutzungsmix zwischen Wohnen und Dienstleistung/Gewerbe angestrebt. Dabei fokussieren sich entlang der Strassenräume Dienstleistungen und andere Gewerbenutzungen.

Die Wohnkolonie Herzoggut soll in ihrer Substanz erhalten bleiben. Jedoch soll eine massvolle Verdichtung stattfinden

Der heutige Standort des Altersheims soll erhalten bleiben, denn er befindet sich an einer guten Lage.

Aufgrund der nicht zeitgemässen Wohnformen und des wachsenden Anteils an über 65-Jährigen ist das Altersheim um den Park herum weiter zu entwickeln.

Städtebauliches Konzept

Baustruktur und Nutzungsverteilung:

Die Bahnhofstrasse erhält durch die Positionierung neuer Punktbauten ein einheitliches und strukturiertes Erscheinungsbild. Die gewählte Punktbautypologie orientiert sich bezüglich Abmessung an den bestehenden Typologien. Zum Strassenraum (Bahnhofstrasse) hin sind die Geschosse mehrheitlich für Gewerbe und Dienstleistung vorgesehen. In den Erdgeschossen finden sich zudem Flächen für publikumsorientierte Nutzungen wie Verkauf oder Gastronomie. Einen Akzent wird in diesem Gebiet durch ein Hochhaus mit gemäss Konzept 19 Geschossen gesetzt, welches eine Ergänzung des Bahnhofsgebäudes Richtung Osten darstellt. Dadurch entsteht eine markante Auftaktsituation, welche den Bahnhof gerade auch für Reisende ankündigen soll.

Die Bautypologie im Gebiet Bahnhof Süd wurde an die Typologie der Bahnhofstrasse angeschlossen. Die Punktbauten bzw. kleinen Blockränder wurden teilweise aufgebrochen und anhand der Geometrie stärker auf den Bestand ausgerichtet. Durch die gewählte Setzung der Gebäude entlang der Hinteren Bahnhofstrasse wird die Stadtfront südlich der Geleise beruhigt und geschlossen. Auch dort finden sich entlang der Strassenräume hauptsächlich Gewerbe und Dienstleistungen. Ein besonderes Bauwerk entsteht am früheren Bahnhof WSB, welches die Haltestelle der WSB in einer Art Tramhalle aufnimmt.

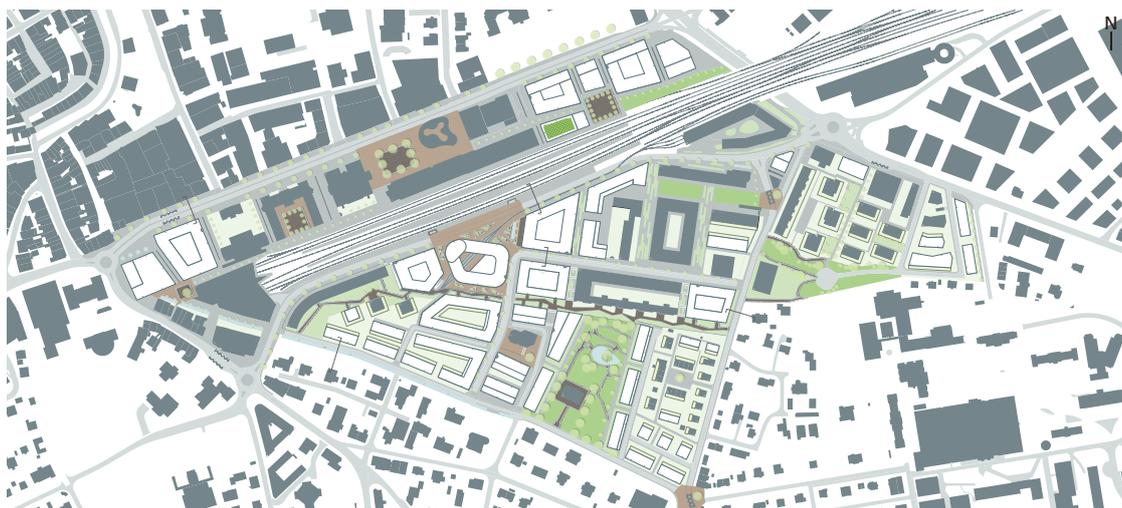
Eine attraktive Langsamverkehrsverbindung entsteht an der Schnittstelle zwischen dichter Bauweise und Gartenstadtstrukturen.

Zur Bachstrasse hin (Anfang der Gartenstadtstrukturen) reduziert sich neben der Geschossigkeit auch der Fussabdruck der Bauten. Auch die Punktbau- und Blockrand-Strukturen lösen sich weiter auf.

Freiraum:

Im nördlichen Teilgebiet reihen sich Plätze an der dortigen Langsamverkehrsverbindung auf. Der Bahnhofsplatz hingegen bildet als städtischer Platz ein zentraler Ort im nördlichen Gebiet. Er wird zusammen mit der Bahnhofstrasse neben der Verkehrsfunktion durch eine grosse Besucherfrequenz und angrenzende publikumsorientierte Nutzungen geprägt. Das Hotel Aargauerhof wird vom Bahnhofsplatz auf die Südseite des Bahnhofs umgelagert. Das «Pendant» zum Bahnhofsplatz bildet im südlichen Teilgebiet der Bahnhofsplatz Süd (WSB). Daneben finden sich südlich punktuell kleinere Plätze, welche sich in Bezug auf die Charakteristika stark unterscheiden und jeweils durch eine spezielle Nutzung (Kirche, Kreuzung, Einkaufsläden) geprägt werden.

Der Grünraum des Altersheims wird mit dem Ziel umgestaltet, einen öffentlicheren Charakter zu erhalten. Dieser zentrale Grünraum dient der Erholung und dem Aufenthalt der Bewohner und Besucher des Altersheims sowie den Bewohnern des Quartiers. Weiter findet sich eine ruhige Achse (halböffentlicher Grünraum) im südlichen Teilgebiet, welche von den Hauptverkehrsachsen zurückversetzt verläuft. Es steht nicht das möglichst schnelle Vorankommen im Vordergrund, sondern die kontemplative Fortbewegung.



Städtebaulicher Entwurf

Handlungsempfehlungen

Die folgenden Handlungsempfehlungen ermöglichen die Umsetzung des vorliegenden Entwicklungskonzeptes. Dabei können folgende Oberthemen zusammengefasst werden:

- Bauzonen auf Entwicklungskonzept abstimmen
- Baustruktur der Bahnhofstrasse sichern
- Raum für «ruhige Achse» im Süden sichern
- Umgang mit Gartenstadtstrukturen überdenken
- Umgestaltung des Betriebs der WSB

ENTWICKLUNGSKONZEPT BAHNHOF «2»

Beitrag von:
 Rahel Muff
 Lea Scheidegger
 Clelia Bertini
 Till Carrard

Grobkonzept

Zusammen mit der Altstadt ist das Gebiet Bahnhof Nord das Zentrum und Identitätsmerkmal von Aarau. Entlang der Bahnhofstrasse ist deshalb das vielfältige Angebot an Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten im Erdgeschoss sowie Dienstleistungen im Obergeschoss zu erhalten.

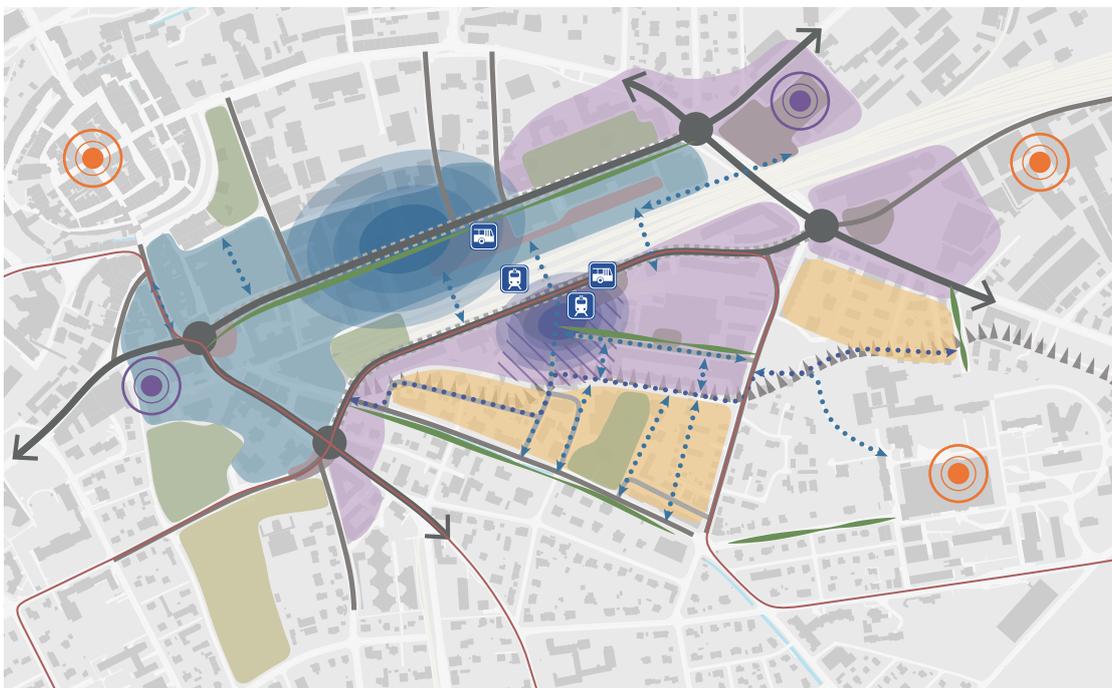
Das Gebiet Bahnhof Süd soll zukünftig das Zentrum für den südlichen Bereich von Aarau werden. Deshalb soll eine hohe bauliche und soziale Dichte mit einem hohen Anteil an Büros und Dienstleistungen sowie publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss für die Belebung angestrebt werden. Eine verdichtete Siedlungsstruktur mit Wohnnutzung aufgrund der guten Erschliessung oberhalb der Hangkante bildet den Übergang zur Gartenstadt. Die Plätze und die linearen Freiräume in den in ihrer Ausdehnung unterschiedlichen Zentren werden mit ihren umliegenden und belebenden Gewerbeeinrichtungen zu wichtigen Aufenthaltsorten. Die Hauptanziehungspunkte sind die Altstadt, das Spital und das voraussichtlich neue Stadion im Torfeld Süd. Das umgenutzte Zeughausareal, die Bibliothek und das Kunsthaus sind mit ihren kulturellen Angeboten Magnete.

Die Bahnhofstrasse und die Hintere Bahnhofstrasse bilden zusammen mit der Strasse Obere Vorstadt und der Buchserstrasse weiterhin den Hauptträger des motorisierten Verkehrs. Über die vier Knotenpunkte gelangt der Verkehr von den Einfallsachsen in das Bahnhofsgebiet.

Mit einem dichten Langsamverkehrsnetz und den attraktiven städtischen Verkehrsachsen Bahnhofstrasse, hintere Bahnhofstrasse und Obere Vorstadt gelangt man direkt zu den Anziehungspunkten. Eine Unterführung östlich des Bahnhofes für Velofahrer und Fussgänger soll eine direkte Verbindung vom Süden ins Stadtzentrum gewährleisten.

Zur Entlastung und effizienten sowie logischen Abwicklung des Busbetriebs von Aarau erhält der Bahnhof Süd einen Busbahnhof. Die WSB-Bahn wird daran angegliedert.

Ein dichtes Netz an Freiräumen mit nutzbaren Grünräumen und Hartplätzen dient der Bevölkerung für die Naherholung und wird mit für den Langsamverkehr wichtigen linearen Freiräumen ergänzt.



Grobkonzept

- | | | |
|--------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Sozialräumliches Zentrum | Öffentlicher Hartplatz | Städtische Hauptstrasse |
| Zielort | Sondergrünraum | Hauptverkehrsachse |
| Kultur | Strassenbegrünung | Zufahrtsstrasse |
| Wohnen | Buslinien | Innere Erschliessung |
| Einkauf | Busbahnhof | Knotenpunkte |
| Büro | Bahnhof | Hangkante |
| Wohnen/Büro | Langsamverkehrsverbinding | |
| Öffentlicher Grünraum | Hangweg | |

Entwurf

Wie im Grobkonzept beschrieben entsteht auf der Südseite des Bahnhofs ein neues urbanes Zentrum. Der Ausgang der Unterführung, welche die Gebiete Bahnhof Nord und Bahnhof Süd miteinander verbindet, befindet sich in mitten des neuen Bahnhofplatz Süd. Der Platz wird durch sieben- bis achtgeschossige Bauten gefasst und durch zwei Hochhäuser gekennzeichnet.

Entlang der verkehrsberuhigten Bleichmattstrasse prägen Blockrandstrukturen das Erscheinungsbild des neue Dienstleistungs- und Büroquartiers von Aarau. Oberhalb der Hangkante werden die alten Einfamilienhausstrukturen durch grössere Zeilen und Punktbauten ersetzt. Damit ein fließender Übergang von der Gartenstadt zum Stadtzentrum entsteht, sind die Zeilenbauten aufgebrochen. Dadurch werden Sichtachsen und Langsamverkehrsverbindungen geschaffen.

Das Altersheimgebäude am Villenpark wird durch einen zeitgenössischen Neubau ersetzt. Durch Positionierung dieses Neubaus wird die Hangkante besser in Szene gesetzt. Die neuen Mehrfamilienhausquartiere entlang der Buchserstrasse werden durch ein neues

Quartier ergänzt. Die ehemaligen Einfamilienhäuser werden durch sechsgeschossige Mehrfamilienhäuser ersetzt.

Die bestehende Bebauungsstruktur an der Bahnhofstrasse wird mehrheitlich belassen. An der Kreuzung beim Regierungsgebäude wird durch den Ersatzneubau der Strassenraum geöffnet und das Strassenbild beruhigt. Durch eine ergänzende Baute beim Zeughaus wird eine neue städtebauliche Situation bzw. ein Eingangstor in das Stadtzentrum geschaffen. Die projektierte Verlängerung des Bahnhofgebäudes wird ins Konzept übernommen.

Freiraum

Im Konzept wird die Aufwertung von bestehenden Räumen sowie die Schaffung von neuen Räumen vorgeschlagen. Der öffentliche Raum im Bearbeitungsperimeter soll grosszügig durchgrünt werden. Das Grünraumnetz wird durch die Verlängerung des Tunnelportals um einen neuen Platz ergänzt. Der neuen urbane Platz im Süden besticht durch eine transparente Gestaltung und soll Drehscheibe für das neue Zentrum werden.



städtebaulicher Entwurf

Handlungsansätze

In der Bahnhofstrasse ist belebendes Gewerbe im Erdgeschoss zu sichern. Ebenfalls ist eine Aufstockung der Gebäude zu prüfen sowie ein höherer Wohnanteil anzustreben. Für einen gefassten Strassenraum ist eine Pflichtbaulinie festzulegen

Im Gebiet Bahnhof Süd unterhalb der Hangkante sind im Zentrum im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln und sechs bis acht Geschosse zu erlauben. Insgesamt sollen in diesem Bereich sechs Geschosse realisierbar sein. Als städtebaulicher Akzent sollen in einem bestimmten Perimeter zwei Hochhäuser möglich sein. Für einen gesunden Nutzungsmix ist der Wohnanteil auf mindestens 25% festzusetzen. Mit

einer Wohnfläche von 35 Quadratmeter pro Person gerechnet können insgesamt rund 700 Einwohner und Beschäftigte pro Hektare angesiedelt werden. Damit eine ebenerdige Ausgestaltung der WSB-Bahn möglich ist, muss eine Spezialregelung angestrebt werden, um der Bahn zu ermöglichen, im Bereich Bahnhof Süd auf Sicht statt nach Signal zu fahren.

Im Gebiet oberhalb der Hangkante sind vier bis fünf Geschosse zu erlauben. Aufgrund der guten Erschliessung und der zentralen Lage ist in diesem Bereich die Gartenstadt-Richtlinie zu überprüfen. Damit die hohe Verkehrsmenge reduziert werden kann, ist ein Mobilitätsmanagement auf regionaler Ebene auszuarbeiten.

In der Partnerstadt Aarau angefertigte Bachelorarbeiten

RAUMPLANUNG

Arealentwicklung Kunath

Anderer Anja

Baur Philipp

Cavelti Kevin

Ende Benno

Kalbermatten Simona

Lutz Martin

Marti Yannick

Meier Sandrina

Muff Rahel

Pfister Stefa

Svec Christian

Wyss David

Zallot Dario

Zonenplanänderung Gartenstadt

Marfurt Tabea

Müller Benjamin

Pescatore Elio

VERKEHR

Lokale Verkehrsstrategie

Bertini Clelia

D'Ascanio Luca

Kleiner Lukas

Lüdi Christian

Spielmann Tobias

STÄDTEBAU

Kasernenareal

Müller Jakob

Scheidegger Lea Anita

IMPRESSUM

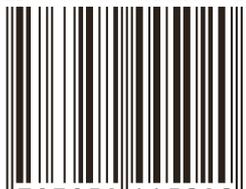
Herausgeber	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Stadt Aarau
Koordination	Martin Schlatter, Nicola Roggo
Redaktion	Projektverfasser und Projektverfasserinnen der Studienarbeiten, Martin Schlatter
Layout	Mirjam Landwehr
Druck	Spälti Druck AG, 8750 Glarus
Copyright	HSR Hochschule für Technik Rapperswil und ProjektverfasserInnen Titelbild: Von der Stadt Aarau zur Verfügung gestellt ISBN 978-3-9524450-2-0 2015

STUDIENGANG RAUMPLANUNG

HSR Hochschule für Technik ■ Oberseestrasse 10 ■ Postfach 1475 ■ CH-8640 Rapperswil

Telefon +41 (0)55 222 41 11 ■ office@hs.ch ■ www.hsr.ch

ISBN 978-3-9524450-2-0



9 783952 445020 >