

An aerial photograph of a city, likely Rapperswil, showing a dense urban area with many buildings, interspersed with green spaces and forests. A large blue rectangular overlay covers the lower-left portion of the image, containing text.

PARTNERGEMEINDE WETTINGEN

Projektarbeiten aus dem
Studiengang Raumplanung



HSR

HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

FHO Fachhochschule Ostschweiz

| | |
|---------|---|
| Vorwort | 5 |
|---------|---|

Raumplanung

| | |
|----------------------------------|----|
| Bauzonenanalyse | 7 |
| Quartier- und Gestaltungsplan | 10 |
| Machbarkeitsstudie Wettingen-Ost | 13 |
| Kommunale Teilrichtplanung | 16 |
| Nutzungsplanung | 18 |
| Machbarkeitsstudie Messezentrum | 20 |

Verkehrsplanung

| | |
|--|----|
| Tempo 30-Gestaltungskonzepte | 23 |
| Betriebs- und Gestaltungskonzepte | 29 |
| Velokonzepte | 33 |
| Ortsbuskonzepte | 36 |
| Konzepte neue S-Bahn Station Tägerhard | 39 |

Städtebau

| | |
|-------------------------------------|----|
| Projektarbeiten Landstrasse | 42 |
| Siedlungsentwurf «Obere Geisswies» | 47 |
| Siedlungsentwurf «Untere Geisswies» | 50 |

Bachelorarbeiten

| | |
|---|----|
| Übersicht der Bachelorarbeiten von Wettingen 2012–2013 | 55 |
| VerfasserInnen der Projektarbeiten | 57 |

Vorwort

Seit vielen Jahren ist es an der HSR im Bachelor-Studiengang Raumplanung Tradition, während eines ganzen Studienjahrs mit einer Gemeinde in der Deutschschweiz zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit ermöglicht es den Studierenden, ihre Studienarbeiten und Projekte mit einem unmittelbaren Bezug zu konkreten und aktuellen raumplanerischen Fragen und Problemstellungen 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 die Gemeinden selbst von grossem Nutzen. Das beweisen die zahlreichen positiven Reaktionen unserer bisherigen Partner.

Für das Studienjahr 2012 hatten der Studiengang Raumplanung und die Gemeinde Wettingen eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit abgeschlossen. Die Gemeinde steht vor wichtigen raumplanerischen Entscheidungen und hat uns zahlreiche Problem- und Aufgabenstellungen zur Verfügung gestellt, welche die Studierenden bearbeitet haben. Die Studienarbeiten, welche innerhalb des Studienjahrs durchgeführt wurden, waren unterschiedlicher Art und betrafen unterschiedliche Themen und Aspekte: In der vorliegenden Publikation werden sie den drei Schwerpunktbereichen Raumplanung, Städtebau und Verkehrsplanung zugeordnet.

Aus didaktischen Gründen mussten die Rahmenbedingungen mancher Planungsaufgabe etwas vereinfacht werden. Dennoch zeugt die vorliegende Zusammenstellung besonders gelungener Arbeitsergebnisse davon, dass die Studierenden realitätsnahe und praktisch umsetzbare Lösungen ausgearbeitet und akzeptable Massnahmen vorgeschlagen haben.

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

Mit der vorliegenden Publikation möchten wir die Ergebnisse des studentischen Engagements auch über die Gemeinde Wettingen 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 geben.

Der Gemeinde Wettingen, dabei insbesondere Martin Valencak, 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, September 2013



Bauzonenanalyse im Quartier Lindenhof

Semesterarbeit
Raumplanung
FS 2012 | 2. Semester
Modul:
Planungsgrundlagen 3
Dozent:
Walter Ulmann
Verfasser: R11

Die Studierenden des zweiten Semesters hatten im Frühlingssemester 2012 den Auftrag, den Nutzungsplan in verschiedenen Quartieren der Gemeinde Wettingen zu analysieren. Nebst einer umfassenden Analyse der Bauzonen wurden in der Aufgabenstellung auch Vorschläge für eine massvolle Siedlungsverdichtung verlangt. Vorgestellt wird eine Gruppenarbeit für das Quartier Lindenhof. Die Baustruktur ist in diesem Gebiet für Wettingen eher untypisch und deshalb besonders spannend.

Aufgabenstellung

Bereits vor der Pflicht zur Erstellung einer Nutzungsplanung wurden in der Schweiz freiwillig erste Zonenpläne erstellt, so auch in Wettingen. Diese Nutzungspläne wurden laufend immer wieder überarbeitet und so oftmals über die Jahre zum Flickwerk. Im Schweizer Raumplanungsgesetz wird der haushälterische Umgang mit dem Boden explizit gefordert. Eine wichtige Massnahme, um mehr Dichte zu erreichen ist, den Zonenplan zu überarbeiten und damit eine Verdichtung in den bestehenden Strukturen zu ermöglichen.

Abbildung links:
Luftbild
Abbildung rechts:
Gebäudehöhen

Gruppe:
Lukas Fischer
Adrian Grütter
Corinne Hugentobler
Valérie Kappeler
Dominik Kramer



Abbildung:
Lindenhof-Gebäude



Quartier- und Bauzonenanalyse

Abbildung:
Variante 1

Im ersten Aufgabenteil wurde das gewählte Quartier umfassend analysiert. Stärken, Schwächen, Gebäudetypen und -Baujahre wurden erfasst sowie die Übereinstimmung mit der aktuellen Bauordnung überprüft. Für das Quartier Lindenhof wurden zusammengefasst folgende Grundzüge erwähnt:

Das Quartier Lindenhof liegt an zentraler Lage zwischen Bahnhof und Zentrum in der Wohnzone 3. 1949 wurden die ersten Mehrfamilienhäuser gebaut, bis 1963 entstanden weitere teils bis zu 8-geschossige Bauten. Zwischen den Gebäuden bestehen grosszügige Freiräume mit einem attraktiven Baumbestand, ansonsten sind die Grünräume jedoch relativ lieblos gestaltet. Die Anlage ist in sich stimmig, passt sich aber schlecht in die Umgebung ein, welche mehrheitlich Einfamilienhäuser aufweist. Die Siedlung mit ihren Grossformen wäre mit den heutigen herrschenden rechtlichen Grundlagen nicht mehr realisierbar.

Der Zustand der Gebäude ist bautechnisch grösstenteils gut, optisch haben die Bauten im Verlauf der Zeit jedoch an Attraktivität eingebüsst. Die Quartierstrassenräume weisen keine besonderen Qualitäten auf, sie sind mässig stark befahren und als sicher zu bezeichnen. Der ÖV bedient das Quartier mit zwei Bushaltestellen.

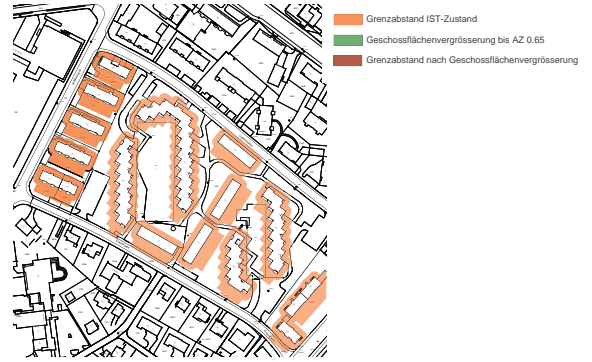


Abbildung:
Variante 2



Abbildung:
Variante 3

Variantenbildung

Im zweiten Teil der Arbeit wurden verschiedene Varianten betrachtet, wie die Siedlung verdichtet werden könnte:

1. Beibehaltung der Parzellenstruktur; Verdichtung der unternutzten Parzellen.
2. Abbruch des gesamten Bestandes, Neuparzellierung, Arealüberbauung mit Ausnutzungsziffer (AZ) = 0.8.
3. Beibehaltung der Überbauung «Lindenhof» von 1963, zusammenfassen der Parzellen östlich und westlich davon zu jeweils einer Parzelle und Neuüberbauung mit AZ = 0.8.
4. Quartier mit Ein- und Zweifamilienhäuser auf Basis einer Neuparzellierung mit AZ = 0.65 gemäss BNO ohne Arealüberbauung.
5. Zusammenlegung aller Parzellen, Umzonung in die Zone WG4, Arealüberbauung mit AZ = 1.4.



Abbildung:
Variante 4

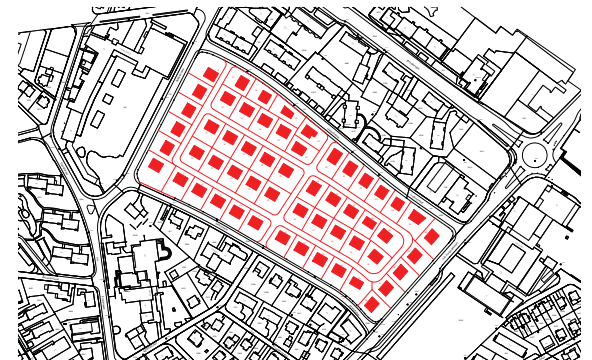
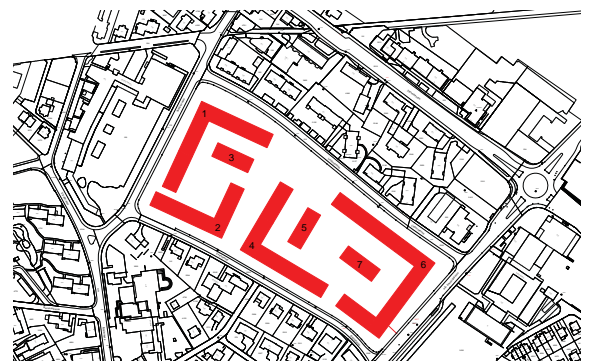


Abbildung:
Variante 5

Nach Vergleich der fünf Varianten gelangte die Arbeitsgruppe zum Schluss, dass eine Verdichtung auf der heutigen Parzellenstruktur nur sehr beschränkt möglich ist. Die Varianten einer kompletten Neuparzellierung und -bebauung führen ebenfalls nicht zu deutlich höherer Ausnutzung, es sei denn, das Areal wird neu eingezont (Variante 5). Mit den so entstehenden Riesenbauten ist allerdings eine Einpassung ins Quartier problematisch. Damit lag der Entscheid nahe, die Variante 3 weiterzuerfolgen, welche die Beibehaltung der Lindenhof-Siedlung und die Zusammenfassung der danebenliegenden Parzellen zu zwei Grossparzellen umfasst. Geprüft wurde in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeit einer Blockrandbebauung, welche jedoch nicht ins bestehende Siedlungsgefüge gepasst hätte. Sie wurde deshalb nicht weiterverfolgt.



Bestvariante

Im letzten Teil der Arbeit wurde die ausgewählte Variante verfeinert, berechnet und in einen baurechtlichen Vorschlag gefasst. Die Massstäblichkeit des Siedlungsentwurfes lehnt sich an die Wohntürme beim Rathaus an. Zwischen den vier Lindenhof-Bauten entsteht ein 20-geschossiges Hochhaus. Entlang der Alberich-Zwysig-Strasse sorgt, ein 15-geschossiges Wohn- und Gewerbehause, für ein städtisches Aussehen. Die Ausnutzungsziffer kann so deutlich gesteigert werden und erreicht auf der Hauptparzelle den Wert 1.3.

Schlussfolgerungen

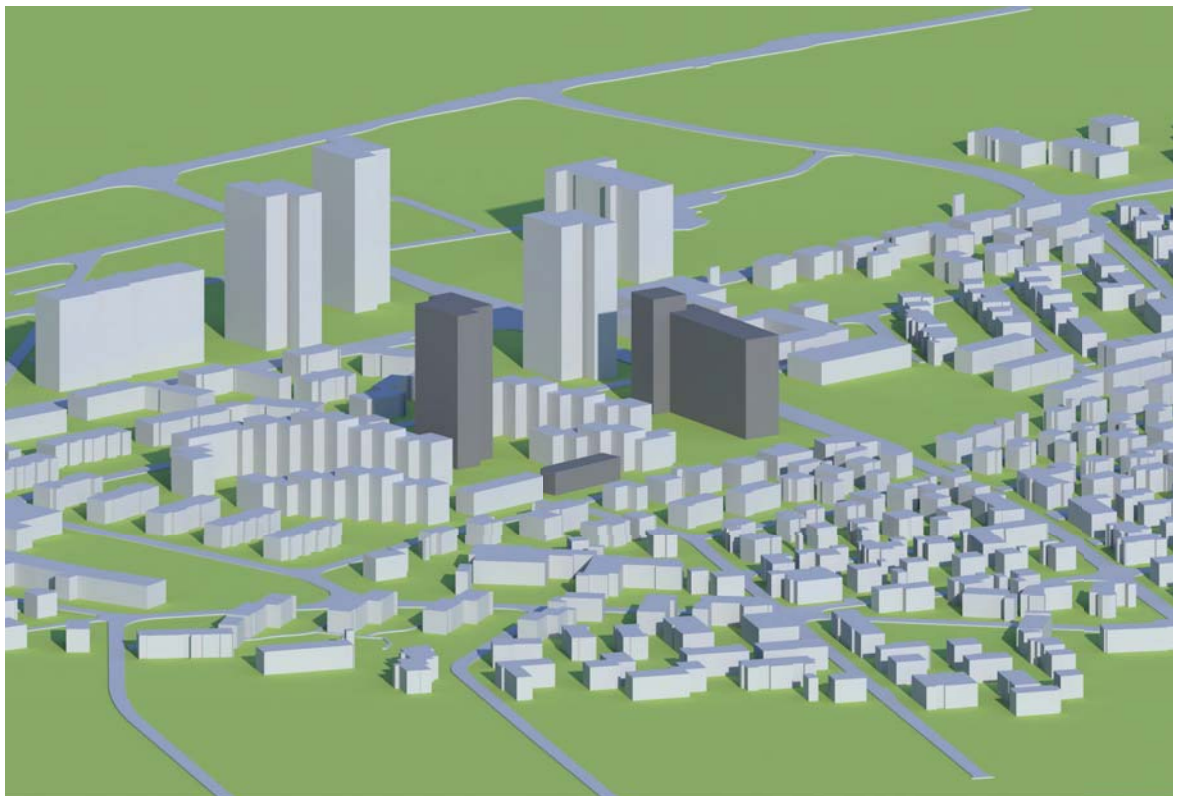
Die Arbeit zeigt schliesslich, dass eine Verdichtung auch auf bereits gut genutzten Parzellen möglich ist, ohne den Bezug zur Umgebung komplett zu verlieren. Allerdings zeigt sie auch die Grenzen der geltenden Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde auf.

Fazit des Dozenten

Bei der vorstehenden Projektarbeit galt es, in einem ausgewählten Gebiet die Möglichkeiten der qualitätsvollen Verdichtung zu überprüfen. Gesucht waren gewachsene Strukturen mit besonderen Identitätsmerkmalen, deren Weiterentwicklung im Spannungsfeld zwischen dem heutigen Bestand und der Ausschöpfung der rechtlichen Möglichkeiten gemäss Bau- und Zonenordnung standen. Im Zentrum stand die Frage, inwieweit die Ausschöpfung sämtlicher baurechtlicher Möglichkeiten zu einer Beeinträchtigung oder Verbesserung des bestehenden Erscheinungsbildes beiträgt.

Gesamthaft haben die Untersuchungen in den verschiedenen Gebieten ergeben, dass bei einer allfälligen Revision der Ortsplanung eine Verdichtung nicht allein über die Erhöhung der Ausnutzungsziffer erreicht werden kann, sondern dass aufgrund der kleinflächigen Parzellenstruktur auch die heute vorgeschriebenen Grenzabstände verringert werden müssten.

Abbildung:
3-D-Ansicht
Bestvariante





Quartier- und Gestaltungsplan

«Untere Geisswies»

Semesterarbeit
Raumplanung
HS 2012 | 3. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 3
Dozent:
Walter Ulmann
Verfasser: R11

Gemäss dem städtebaulichen Leitbild der Gemeinde Wettingen soll zusätzlicher Wohnraum an geeigneten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut bis sehr gut erschlossenen Lagen geschaffen werden.

Aufgabenstellung und Ziele

Das Gebiet Untere Geisswies im Osten von Wettingen wurde für diese Übung als Entwicklungsgebiet definiert, welches neu eingezont werden sollte. In Gruppenarbeiten wurden unterschiedliche Entwicklungskonzepte ausgearbeitet, welche dem erwarteten Siedlungswachstum in Wettingen entsprechen. Dazu erarbeiteten die Gruppen entsprechende Gestaltungspläne und Überbauungsvorschläge, welche als Basis für die Entwicklung von Erschliessung, Gemeinschaftseinrichtungen und Freiflächen dienen.

In einer zweiten Phase wurden mithilfe einer Landumlegung die Planungsergebnisse konkretisiert; die Parzellen wurden neu strukturiert, um so eine Überbauung im Sinne des Gestaltungsplans zu ermöglichen.

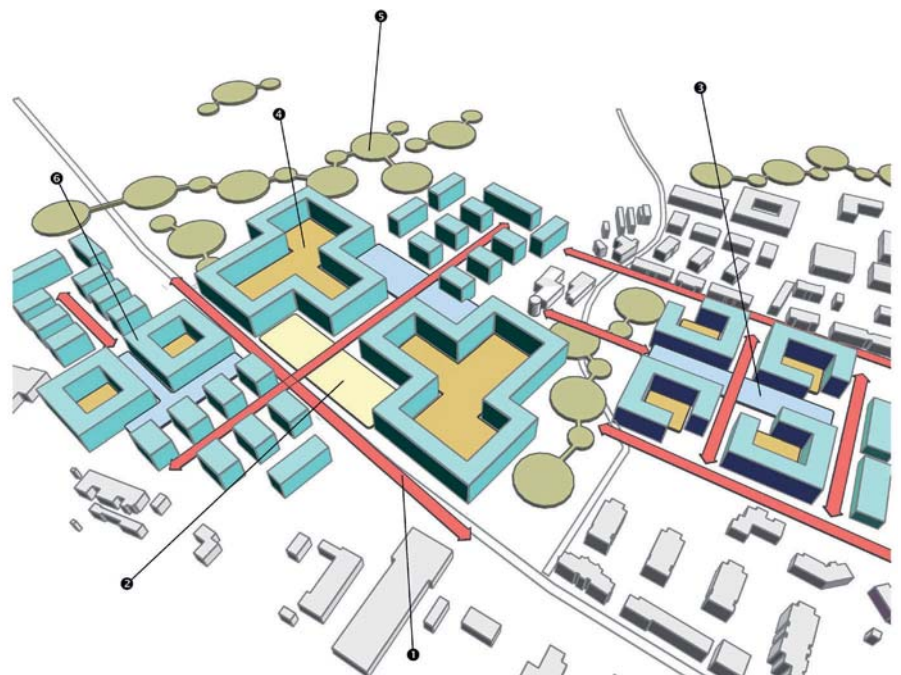
Siedlungsentwurf und Gestaltungsplan

Zwei grosse Blockrandbebauungen machen den Charakter der Siedlung «Kleefeld» aus. Die Gruppe hat sich dabei nicht nur auf den vorgegebenen Perimeter beschränkt, sondern hat die umliegenden freien Baugrundstücke miteinbezogen. Entstanden ist eine grossformatige Überbauung, welche einerseits eine markante Landmarke am Ortseingang zu Wettingen setzt, andererseits aber auch dichte Wohnformen ermöglicht.

Für das Entwicklungskonzept hat sich die Gruppe den folgenden Themen angenommen: Verdichtung, Begegnung, Durchmischung, Vernetzung, Frei- und Grünflächen und Identifikation. Die daraus resultierenden Hauptelemente des Gestaltungsplans sind die Grossvolumen entlang der Landstrasse, ein grosszügiger Platz dazwischen sowie die grossen öffentlichen oder halböffentlichen Freiflächen. Gegen Süden hin werden die Grossvolumen durch kleinere Baufelder ergänzt. Diese Parzellierung soll zu einer aufgelockerten Überbauung mit etwas kleineren Gebäuden führen. Die Landstrasse wird in das Entwicklungskonzept mit einbezogen und soll das neu gestaltete Rückgrat der Siedlung bilden.

Abbildung:
Entwicklungskonzept
für die Überbauung der
Unteren Geisswies

Gruppe:
Lukas Auf der Maur
Bernhard Leder
Philipp Spring



Landumlegungsverfahren

Das Landumlegungsverfahren wurde in Phasen durchgeführt: Nach der Erfassung des Altbestandes wurden die Flurwege aufgeteilt und der Landabzug für die gemeinschaftliche Infrastruktur vorgenommen. Es folgte die Neuzuteilung samt Kostenverleger. Zum Schluss wurden in separaten Plänen die speziellen Benutzungsrechte

und Servitute eingetragen. Die so neu entstandenen Parzellenstrukturen weisen unterschiedliche Grössen auf. Für die detaillierten Bebauungsbestimmungen wurden Regelungen in den neuen Sondernutzungsvorschriften festgelegt, um eine Überbauung im Sinne des Siedlungsentwurfs zu garantieren.

Abbildung:
Neuparzellierung auf-
grund des Landumle-
gungsverfahrens

Gruppe:
Lukas Auf der Maur
Bernhard Leder
Philipp Spring



Siedlungsentwurf und Gestaltungsplan

Als Vorbild für die «Vision Unteri Geisswies» diente das Projekt «Bächtelenacker» in Köniz und der «Oerliker Park» in Zürich. Diese Überbauungen wurden analysiert und auf den Bearbeitungsperimeter in Wettingen adaptiert. Entstanden ist so ein Bebauungskonzept, welches vielfältige, mehrheitlich freie Geometrien vorsieht. Neben den 3- bis 5-geschossigen Gebäuden markieren drei Hochhäuser die Siedlung. Sie wurden so platziert, dass sie wichtige Sichtbeziehungen ermöglichen. Herzstück im Zentrum der Siedlung ist der offene, städtisch anmutende Platz, welcher gleichwohl passive als auch aktive Freiraumnutzungen zulässt. Gesäumt wird

dieser Platz von Bauten, welche sämtliche öffentlichen Nutzungen der Siedlungen beinhalten.

Die Gebäude werden durch ein rasterartiges Strassennetz erschlossen, welches gleichzeitig als Begegnungsfläche dient. Die Verkehrsanlagen werden in der Siedlung mehrheitlich auf den Langsamverkehr ausgelegt. Einzig um den Platz ist der motorisierte Verkehr zugelassen. Auf diese Weise soll eine hohe Aufenthaltsqualität in der Siedlung gewährleistet werden.

Für das Landumlegungsverfahren wurde ein ähnliches Verfahren gewählt, wie bei den anderen hier vorgestellten Arbeiten.

Abbildung:
Gestaltungsplan für
die Überbauung der
Unteren Geisswies

Student:
Alen Rajic



Siedlungsentwurf und Gestaltungsplan

Die Arbeit lehnt an den Ideenwettbewerb der Siedlung Kleinbruggen in Chur an und wurde in dieser Arbeit den örtlichen Verhältnissen in Wettingen angepasst. Unmissverständliches Hauptmerkmal der Siedlung ist ihre gezackte Form, welche einerseits eine hohe Dichte zulässt, sich andererseits aber nur schwer ins bestehende Siedlungsgefüge einpassen lässt. Für die nördliche Er-

weiterung in einer 2. Etappe wurde deshalb eine zweite Grossform gewählt.

Die Freiflächen zwischen den Zacken wurden abwechselungsweise als Grünräume und städtische, halböffentliche Freiräume ausgebildet. Im Süden der Siedlung wurde statt einer weiteren Bebauung ein Grünstreifen entlang des neu renaturierten Lugibachs ausgeschieden.

Abbildung oben:
Konzeptschema für die
Siedlungserweiterung

Abbildung oben:
Siedlungsentwurf für
die Überbauung

Gruppe:
Simona Kalbermatten
Milena Meier
Daniel Ruiz Gomez

Konzeptskizze

- Bauvolumen
- Städtische Halböffentlichkeit mit Adressfindung
- Grünfläche
- ⇄ Grünkorridor
- ⇄⇄ Wichtige Fussgängerverbindung
- ▨ Platzbereich
- Baumallee
- ▬ Flusslandschaft



Landumlegungsverfahren

Das Vorgehen für das Landumlegungsverfahren wurde ähnlich gewählt wie bei den vorgängig beschriebenen Arbeiten. Der Lugibach wurde dabei als eigene Parzelle ausgeschieden. Gemeinschaftliche Ausstattungen wie

Spielflächen oder Siedlungswege gehen in das Gemeinschaftsgut der Siedlung über. Im Rahmen der Landumlegung wurde weiter ein Durchgangsrecht sowie eine Unterhaltsvereinbarung festgelegt.



Machbarkeitsstudie Wettingen-Ost

Einzonung Gebiet Geisswies/Tägerhard

Semesterarbeit
Raumplanung
FS 2012 | 4. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 4
Dozent:
Andreas Schneider
Verfasser: R10

Die kantonale Bevölkerungsprognose sagt für den Bezirk Baden bis 2013 ein Bevölkerungswachstum von plus 26% voraus. Das entspricht zusätzlichen 5200 EinwohnerInnen in Wettingen. Das Siedlungsgebiet ist zu 98% überbaut. Es stehen heute noch 7ha Bauzonenreserve zur Verfügung. Bei der aktuellen Bebauungsdichte würden in den nächsten 23 Jahren 83ha zusätzliche Bauzonen benötigt, um die zusätzlichen EinwohnerInnen aufnehmen zu können. Als fiktive Übung sollte deshalb geprüft werden, ob sich das knapp 50 ha grosse Gebiet Geisswies/Tägerhard für eine Einzonung eignen würde. Die Studentarbeiten überprüfen die Machbarkeit und die Zweckmässigkeit der beabsichtigten Neueinzonung.

Aufgabenstellung und Ziele

Informationen zu beschaffen und auszuwerten, gehört zum Grundhandwerk eines Raumplaners. Folgend werden zwei Einzelarbeiten dieser «Machbarkeitsstudie Wettingen Ost» vorgestellt.

In Gruppen und nachfolgend als Einzelarbeiten wurden Informationen über das heute unbebaute Gebiet «Geisswies» im Osten Wettingens gesammelt. Dabei galt es in einem ersten Schritt folgendes zu überlegen:

- Welche Informationen werden für die Aufgabenstellung benötigt?
- Wo können diese effizient beschafft werden?

In einem zweiten Schritt galt es, die Analyse, an Hand der gesammelten Informationen, vorzunehmen.

Informationsbeschaffung

Anhand dieser Zusammenstellung konnten die Informationen gezielt recherchiert werden und nachfolgend auf deren Qualität und Vollständigkeit überprüft werden. Dazu gehörten Karten wie:

- Die Hochwassergefahrenkarte
- Kataster der belasteten Standorte
- oder auch der kantonale Richtplan

Abbildung:
Aufteilung der Gebiete
nach Standorteignung

Studentin:
Lea Gwerder

Standorteignung

- 1 gut W3 (11ha)
- 2 gut W2 (2.5ha)
- 3 bedingt W3 (6.2ha)
- 4 nicht (23.8ha)



Informationsanalyse

Eine erste Analyse der Standorteignung ergab, dass sich das Gebiet grundsätzlich in vier verschiedene Eignungsgebiete unterteilen lässt: Die Teilgebiete 1 und 2 mit einer guten Standorteignung, das Teilgebiet 3 mit bedingter Eignung und das Teilgebiet 4, welches als ungeeignet betrachtet wurde.

Eine Grobabschätzung der Einwohnerkapazitäten ergab, dass das Gebiet rund 2000 neue Einwohner fassen könnte. Dabei wurden W2- bzw. W3-Zonen und eine Ausnutzungsziffer von 0.6 bzw. 0.8 angenommen.

Informationsauswertung

In der Bauzonenbedarfs-Abschätzung wurden die Ausnutzungsziffer, die Einwohnerdichte, die Bebauungsdich-

te und der Ausbaugrad sowie das Innenentwicklungspotenzial des Gebiets berechnet.

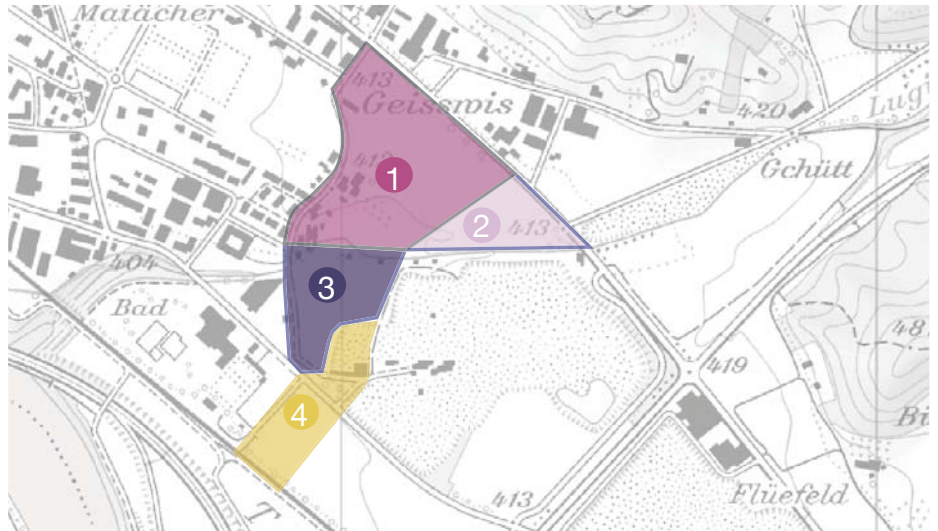
Als Ergebnisse wurde eine benötigte Einzonungsfläche von 17 ha vorgeschlagen, welche gemäss der nachstehenden Grafik auf die gut bzw. bedingt geeigneten Teilgebiete verteilt wurden.

Für das neu einzozonte Gebiet wurde eine mögliche Einwohnerkapazität von 1784 Einwohner berechnet. Mit der Annahme, dass die anderen einzozonten, unüberbauten Gebiete der Gemeinde ebenfalls noch bebaut werden, würde diese Anzahl für die gewünschte Einwohnerentwicklung Wettingens genügen.

Abbildung:
Einzonungsvorschlag

Studentin:
Lea Gwerder

- Einzonung
- 1. 1. Priorität (11ha)
 - 2. 2. Priorität (2.5ha)
 - 3. 3. Priorität (3.5ha)
 - 4. nicht einzonen



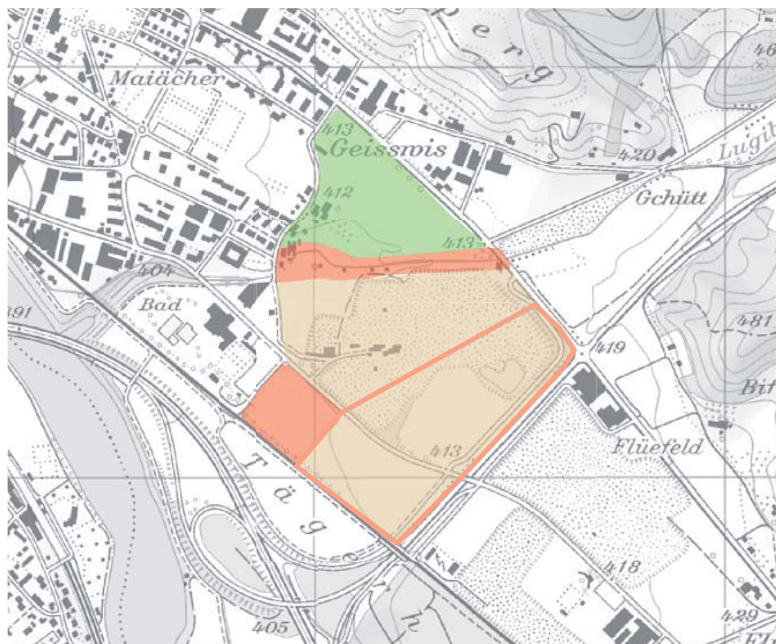
Informationsbeschaffung und -analyse

Auch in dieser Arbeit wurde vorerst eine Liste der benötigten Informationen erstellt. Für die Analyse der Standorteignung wurde das Gebiet «Geisswies» daraufhin

ebenfalls in vier Teilgebiete unterschieden, jedoch in anderer Aufteilung. Der 15 ha grosse Siedlungstrenngürtel wurde dabei speziell behandelt.

Abbildung:
Aufteilung der Teilgebiete nach Standorteignung

Studentin:
Denise Janes



- geeignet
- bedingt geeignet
- nicht geeignet
- Siedlungstrenngürtel

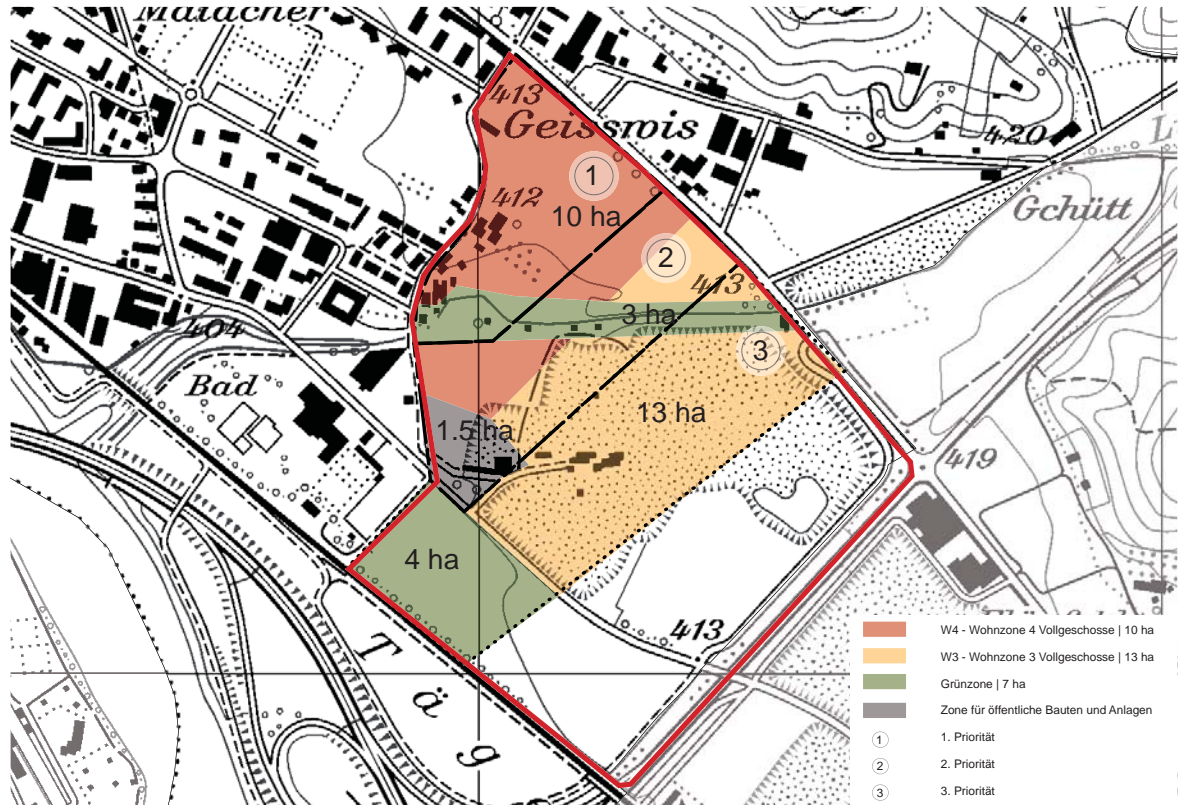
Informationsauswertung

Bei einer Annahme von 5 bis 15 zusätzliche Einwohnern pro ha ergab die Verdichtungspotenzial-Abschätzung rund 1300 bis 4000 zusätzliche Einwohner für das bestehende Siedlungsgebiet. Es wurde allerdings auch davon ausgegangen, dass dieses Potenzial nicht vollständig

ausgeschöpft werden würde und daher eine Einzonung des Gebiets «Geisswies» zusätzlich 2700 Einwohner fassen müsste. Durch diese aus verschiedenen Faktoren bestehende Überlegung entstand der folgende Einzonungsvorschlag:

Abbildung:
Einzonungsvorschlag

Studentin:
Denise Janes



Für das direkt an das bestehende Siedlungsgebiet angrenzende Einzonungsgebiet wurde eine W4-Zone vorgeschlagen, zum Siedlungsrand hin eine W3-Zone. Auf W2-Zonen wurde bewusst verzichtet. Weiter wurden Grünzonen sowie eine Zone für öffentliche Bauten vorgeschlagen.

Fazit

Die Machbarkeitsstudien zeigen, welchen Herausforderungen sich die Agglomerationskerne stellen müssen, wenn eine weitere Zersiedelung vermieden werden soll. Hierbei zeigt sich, dass eine gezielte Verdichtungspolitik im bereits überbauten Gebiet wesentlich mehr Potenzial hat als Siedlungserweiterungen in der üblichen Dichte. Allgemein zeigt sich, dass gewisse Annahmen wie Zonentyp, Ausnutzungsgrad, Verdichtungspotenzial oder auch Wohnflächenverbrauch pro Kopf sehr grossen Einfluss auf das Ergebnis haben.



Kommunale Teilrichtplanung

Entwicklung von kommunalen Leitbildern und Grobkonzepten

Semesterarbeit
Raumplanung
FS 2012 | 4. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 3
Dozent:
Beat Aliesch
Verfasser: R10

Die Gemeinde Wettingen wuchs in den letzten Jahren stetig und zählt heute etwas über 20 000 Einwohner. Das statistische Amt des Kantons prognostiziert für den Bezirk Baden einen weiteren Zuwachs von ca. 26%. Die Bauzonenreserven sind bereits heute zum grössten Teil ausgeschöpft. Mit dem kommunalen Richtplan sollen die zukünftigen räumlichen Entwicklungen koordiniert und die Schwerpunkte in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr aufeinander abgestimmt werden. Zudem sollen darin die Vorgaben der übergeordneten Planungsgrundlagen konkretisiert werden. Das Vorgehen und die Inhalte werden exemplarisch anhand einer Arbeit aufgezeigt.

Aufgabenstellung und Ziele

Aufgabe der Studierenden war es, einen kommunalen Richtplan zu erstellen. Dieser sollte in einer Gesamtschau die künftige räumliche Ordnung und die Zielvorstellungen der anzustrebenden räumlichen Entwicklung der Gemeinde Wettingen aufzeigen.

Räumliches Leitbild und Grobkonzept

In einem ersten Schritt wurde ein räumliches Leitbild formuliert. Dieses beinhaltet Schwerpunktthemen und die dazu formulierten Leitideen sowie die zu deren Umsetzung geeigneten Massnahmen.

Leitidee Identität/Charaktergebiete

Die Bevölkerung soll sich mit ihrem Wohnort identifizieren können. Der Wert der Charaktergebiete soll erkannt und bewahrt werden. Die gartenstadttypischen Siedlungszüge tragen zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei und sollen erhalten werden.

Strategische Massnahmen

- Charaktergebiete erkennen und definieren
- Erarbeitung spezifischer Bauvorschriften zur Identitätserhaltenden Siedlungserneuerung/Verdichtung
- Siedlungsprägende Grünzüge sichern

Leitidee Zentren

Die beiden bestehenden Zentren sollen in ihrer heutigen Funktion weiterentwickelt werden. Durch die Limmattalbahn wird das Zentrum EW noch besser an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die Zentren sollen sich gegenseitig nicht konkurrenzieren.

Strategische Massnahmen

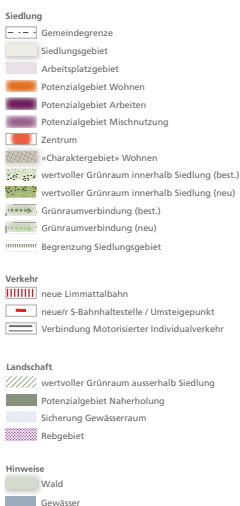
- Funktion der Zentren definieren
- Zentrumsplanung (z. B. Nutzungskonzepte) zusammen mit Eigentümern erarbeiten.
- Anbindung an Öffentlichen Verkehr optimieren.

Leitidee Begrenzung Siedlungsgebiet

Das Siedlungsgebiet soll sich in Richtung Wettingen-Ost erweitern. Ein sinnvoller und gut lesbarer Siedlungsrand soll angestrebt werden.

Strategische Massnahmen

- Siedlungsgebiet nach Osten kontrolliert erweitern
- Siedlungsbegrenzungslinien definieren



Das Grobkonzept dient der Veranschaulichung des Leitbildes.

Gruppe:

Lea Gwerder
Gabriela Keusch
Maria Rota

**Abbildung:
Grobkonzept**

Teilrichtplan Siedlung

Auf der Basis des räumlichen Leitbildes erfolgte anschliessend die Erarbeitung des Teilrichtplans Siedlung. Die Aussagen aus dem Leitbild werden hierfür in sogenannten Massnahmenblättern verfeinert und konkretisiert. In diesem Schritt galt es auch, die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen.

Der Kantonale Richtplan legt nicht nur verbindliche Vorgaben zum Thema «Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung» fest, sondern definiert die Region Baden-Wettingen als urbanen Entwicklungsraum. Das Gebiet zwischen Wettingen und Würenlos als Siedlungstrenngürtel und die Achsen Jura- und Tägerhardstrasse als geeignete Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen.

Nebst den kantonalen Planungen galt es, diverse weitere regionale und kommunale Planungen zu beachten:

- der Sachplan Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler
- das Aggloprogramm Aargau-Ost
- Inventare von Bund und Gemeinde
- das Landschaftsentwicklungs-konzept
- und schliesslich die direkten Vorgaben der Gemeinde. Wettingen verfügt über ein städtebauliches Leitbild aus dem Jahr 2009, in welchem detaillierte Vorstellungen über die Entwicklung der Quartiere definiert sind.

Umsetzung der Leitideen in den kommunalen Richtplan

In den Massnahmenblättern werden jeweils kurz die Ausgangslage und Ziele der entsprechenden Festlegung beschrieben. Ebenfalls werden Inhalte, Handlungsanweisungen sowie ganz wichtig, die jeweils zuständige federführende Amtsstelle definiert. Mittels Koordinationsstand wird der Grad der Abstimmung mit weiteren relevanten raumwirksamen Tätigkeiten aufgezeigt.

**Abbildung:
Massnahmenblatt
Siedlungsbegrenzung**

| S 2.1 Langfristige Siedlungsbegrenzungslinien | |
|--|---|
| Ausgangslage | Die Siedlungsgrenze zwischen Wettingen und Baden ist heute kaum mehr zu erkennen. Natürliche Zäsuren wie die Lägern und Limmat grenzen den Siedlungsraum klar ab. Wettingen wächst in Richtung Osten. Im nordöstlichen Gebiet Mooshalde / Hueb sind Zersiedelungstendenzen festzustellen. Heute liegt ein Grünkorridor zwischen Wettingen und der Nachbargemeinde Würenlos. |
| Gegenstand / Ziel | Ein sinnvoller und gut lesbarer Abschluss des Siedlungsgebiets wird angestrebt. Für Wettingen sollen klare Siedlungsbegrenzungslinien definiert werden. |
| Objektnummer | Richtplaninhalt |
| S 2.1.1 | In Wettingen werden Zäsuren wie Eisenbahnlinien, Waldränder und Gewässer als Siedlungsbegrenzungen verstanden. |
| S 2.1.2 | Wo keine Zäsuren gemäss S 2.1.1 bestehen, sind im Richtplan Siedlungsbegrenzungslinien definiert (Ausnahme Siedlungsgrenze Wettingen-Baden). |
| Handlungsanweisung | Siedlungsbegrenzungslinien festlegen, kantonaler Richtplan anpassen |
| Federführung | Bauverwaltung und Planung |
| involvierte Stellen | Abteilung Raumentwicklung, Kanton Aargau |
| Koordinationsstand | Festsetzung |

Für die Leitidee «Charaktergebiete» sind folgende Richtplaninhalte definiert worden:

S 6.1.1 Die Gemeinde erarbeitet ein wegweisendes Leitbild «Charaktergebiete», das anhand von Vorzeigebspielen Lösungsansätze und Handlungsmassnahmen zur identitätserhaltenden Siedlungserneuerung und -Verdichtung aufzeigt.

S 6.1.2 Die siedlungsprägenden Freiräume sind im übergeordneten Konzept Grünräume/Grünraumverbindungen enthalten.

S 6.1.3 Abgeleitet aus dem Leitbild werden spezifische Bauvorschriften für Charaktergebiete erlassen.

Mit den Handlungsanweisungen wird verlangt, dass ein Leitbild «Charaktergebiete» erarbeitet und dass das be-

stehende Konzept Grünräume/Grünraumverbindungen ergänzt werden soll. Weiter sind für die Erhaltung dieser Charaktergebieten die Bauvorschriften anzupassen.

Für die Leitidee «Zentren» sind folgende Richtplaninhalte definiert worden:

S 4.1.1 Die Gemeinde erarbeitet zusammen mit den Eigentümern eine Zentrumsplanung für die im Richtplan bezeichneten Zentren. Folgende Themen werden behandelt: Funktion, Gestaltung der Aussenräume, Nutzungskonzept, strukturelle Anpassungen, ÖV-Erschliessung, Langsamverkehr und Motorisierter Individualverkehr.

Mit den Handlungsanweisungen wird verlangt, dass ein Zentrumsplan erarbeitet und gegebenenfalls der Nutzungsplan angepasst wird.



Nutzungsplanung

Teilrevision Zonenplan und Bau- und Nutzungsordnung (BNO)

Semesterarbeit
Raumplanung
HS 2012 | 5. Semester
Modul:
Planungsinstrumente
und Methodik 3
Dozent:
Beat Aliesch
Verfasser: R10

Die Projektarbeit befasst sich mit der Erarbeitung einer Teilrevision der Nutzungsplanung von Wettingen. Diese Teilrevision bezieht sich auf fiktive kommunale Teilrichtpläne, welche im Frühjahr 2012 (Broschüre Seite 15–16) ebenfalls von Raumplanungsstudenten der HSR verfasst wurden. Die Teilrevisionen umfassen die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Ausstattung. Diese Folgearbeit soll aufzeigen, wie die Vorgaben des kommunalen Richtplanes grundeigentümergebunden in der Nutzungsplanung festgesetzt werden können.

Aufgabenstellung und Ziele

Ziel der Semesterarbeit ist die Erarbeitung eines rechtmässigen Planungs- und Mitwirkungsberichts nach Artikel 47 RPV, inklusive der Erstellung aller Planungsinstrumente, welche zur Vorprüfung bei der zuständigen Amtsstelle eingereicht werden sollten. Dafür müssen sich die Studenten intensiv mit der Nutzungsplanung von Wettingen auseinandersetzen. Die bestehenden Planungsinstrumente und Gesetze sind dazu auf allen Ebenen (Bund, Kanton, Region, Gemeinde) sorgfältig zu analysieren. Die Massnahmenblätter aus dem kommunalen Teilrichtplan müssen mit geeigneten Planungsinstrumenten auf Stufe Nutzungsplanung umgesetzt werden. Die Studenten sollen lernen, welcher Arbeitsaufwand anfällt und welche Arbeitsschritte für eine solche Nutzungsplanungsrevision notwendig sind.

Ausgangslage

Für die Teilrevisionen konnten sich die Studenten auf Massnahmenblätter aus den bestehenden kommunalen Richtplänen (ebenfalls Studentenarbeiten FS13) beziehen. In den nachfolgenden Kapiteln wird Bezug genommen zu drei verschiedene Problemstellungen aus drei verschiedenen Arbeiten.

Bereich «Gartenstadtgebiet»

Der kommunale Richtplan macht Vorgaben für das «Gartenstadtgebiet» von Wettingen. Diese bestehende Siedlungs- und Freiraumstruktur soll erhalten bleiben. Dafür soll die Ausnutzungsziffer nicht erhöht werden, die Strukturen entlang der Strassen sind zu sichern und der Charakter der Gebäude soll bei allfälligen Um- und Neubauten erhalten bleiben.

Bereich «Zentrumsgebiet Landstrasse und Bahnhof»

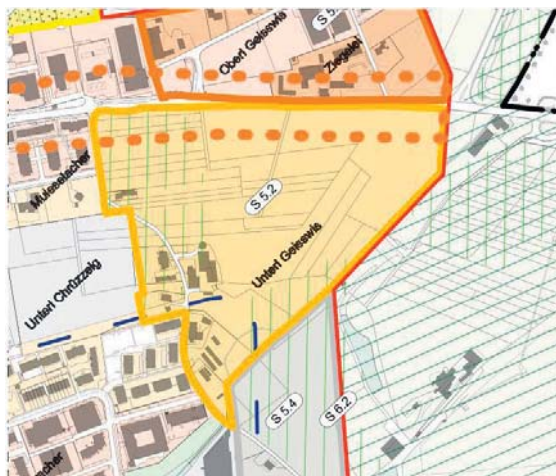
Diese Arbeit befasst sich mit der Entwicklung des Zentrumsgebietes Landstrasse und der Stärkung des Gebietes Bahnhof als nichtkonkurrierendes Nebenzentrum. Dazu gilt es, die bestehenden Planungsmittel entsprechend diesem Anliegen zu aktualisieren.

Bereich «Unteri Geisswies/Tägerhard»

Auf dem Ackerland «Unteri Geisswies» soll gemäss kommunalem Richtplan ein neues Wohngebiet entstehen. Zusätzlich ist eine Erweiterung des Sportzentrums Tägerhard geplant. Weiter ist eine klare Definition und Sicherung des östlichen Siedlungsrandes vorzunehmen.

Abbildung:
Ausschnitt Unteri
Geisswies/Tägerhard,
Kommunaler Richtplan
Teil Siedlung

Studenten:
Stefan Kienzl
Silvan Nigg
Markus Zannantonio



| Bestand | Planung | Bezeichnung (Nr. Massnahmenblatt) |
|---------|---------|--|
| | | Wohngebiet mit mittlerer u. hoher Dichte (S 3.2, 3.3, 5.2) |
| | | Entwicklung entlang Hauptverkehrsachsen (S 3.5) |
| | | Mischgebiet (S 5.1) |
| | | Gebiet für öffentliche Bauten und Anlagen (S 5.4) |
| | | Siedlungsrand (S 6.1, 6.2) |
| | | Linienführung LTB (Annahme) |
| | | Fruchtfolgefleichen |
| | | Siedlungstrenngürtel |

Abbildung rechts:
Neuer Artikel 13

Studenten:
Luigi Poppa
Moritz Setz
Elena Wiss

Umsetzung Teilrevision Bereich «Gartenstadtgebiet»

Um die vorgeschriebenen Massnahmen des kommunalen Richtplans umzusetzen, wird der bestehende § 13 aus der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) überarbeitet. Die Zone «Gartenstadt» wird erweitert. Es werden insbesondere genauere Definitionen zur vorgeschriebenen Bebauungs- und Freiraumstruktur festgelegt und die Parkierungsregeln verschärft. Für zukünftige Bauvorhaben besteht neu eine Anzeigepflicht. Die Ausnützungsziffer darf nicht überschritten werden. Arealüberbauungen sind aus diesem Grund nicht mehr erlaubt.

Bereich «Zentrumsgebiet Landstrasse und Bahnhof»

Um das Zentrumsgebiet «Landstrasse» und das Nebenzentrum «Bahnhof» in ihren unterschiedlichen Funktionen schärfen zu können, sind Änderungen in der BNO und im zugehörigen Bauzonenplan vorzunehmen. Konkret wird die bestehende Zentrumszone Z (§8 BNO) durch die Zentrumszonen ZA und ZB ersetzt. Der zentrale Bereich der Landstrasse wird der Zentrumszone ZA zugewiesen. In der ZA sind im Vergleich zur ZB eine höhere bauliche Dichte und publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vorgeschrieben.

Bereich «Unteri Geisswies / Tägerhard»

Im Gebiet «Unteri Geisswies» wird der nördliche Bereich entlang der Landstrasse der Wohn- und Gewerbezone 4 (WG4) zugewiesen. Das restliche Gebiet entspricht neu einer Wohnzone 3 (W3). Zusätzlich wird über das Gebiet eine Sondernutzungsplanpflicht festgesetzt, um die Landumlegung, die Erschliessung und die Gestaltung differenziert regeln zu können. Um mögliche Erweiterungen des Sportzentrums Tägerhard zu gewährleisten, werden neu die östlich liegende Flächen der Zone für öffentliche Anlagen und der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zugewiesen. Um ein Zusammenwachsen mit der

§ 13 neu (ersetzt §13 bisher)

- Das im Bauzonenplan mit einer weissen Schraffur bezeichnete Gebiet der Wohnzone W3 weist mit seiner baulichen Struktur sowie der Gestaltung der Aussenräume eine hohe Wohn- und Siedlungsqualität auf.
- Neu-, Um- und Ersatzbauten haben sich bezüglich ihrer Stellung und ihrer Form gut in die bestehende Bebauungsstruktur zu integrieren.
- Die Häuser tragen den Charakter von Punkthäusern und weisen einen quaderförmigen Grundriss auf. Allfällige Doppelhäuser sind mit der längeren Fassade zur massgebenden Strasse hin auszurichten. Eine weitergehende geschlossene Bauweise ist nicht erlaubt.
- Die Überbauungsziffer überschreitet das Mass von 0.25 nicht.
- Die Hauptfassade muss parallel zur massgebenden Strasse erstellt werden. Anbauten dürfen diese Parallelbeziehung nicht stören. Der Hauptbau muss klar erkennbar sein.
- Näherbaurechte sind nur zulässig, wenn eine zweckmässige Nutzung des Grundstückes nicht möglich ist.
- Das Gartenstadtgebiet zeichnet sich durch die Individualität der Gartenflächen und deren direkte Zuordnung zu den Wohneinheiten aus. Die Gärten haben das traditionelle Erscheinungsbild zu wahren. Die Durchsicht von der Strasse in den Garten muss gewährt sein.

Abbildung rechts:
Teilzonenplan, neue
Zentrumszone ZB,
Bahnhof

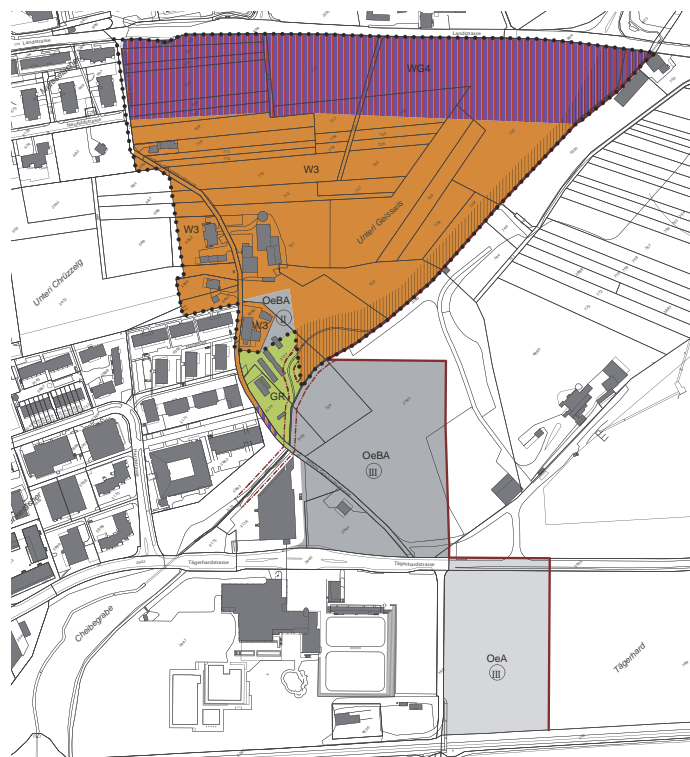
Studenten:
Sarah Keller
Rebekka Künzli
Jonas Schaufelberger



Gemeinde Würenlos zu verhindern, wird eine Siedlungsbegrenzungslinie im Sinne des kommunalen Richtplans festgesetzt. Diese gewährleistet die langfristige Trennung der beiden Siedlungsgebiete, die Erhaltung von Fruchtfolgeflechte und den Schutz des Landschaftsbildes.

Abbildung:
Neueinzonungen
Tägerhard

Studenten:
Simona Kalbermatten
Milena Meier
Danielle Meyer



Genehmigungsinhalt

| Grundnutzungszone | Lärm-ES | Abkürzung |
|---|-------------|-----------|
| Wohnzonen | | |
| 3-geschossige Wohnzone | ES II | W3 |
| Wohn-Gewerbezone 3-geschossig | ES III | WG3 |
| Wohn-Gewerbezone 4-geschossig | ES III | WG4 |
| Weitere Zonen | | |
| Zone für öffentliche Anlagen | ES II / III | OeA |
| Zone für öffentliche Bauten und Anlagen | ES I / III | OeBA |
| Grünzone | | GR |
| Überlagerte Festlegung | | |
| Hochbauverbot | | |
| Sondernutzungsplanpflicht | | |
| Gewässerabstandslinie | | |
| Siedlungsbegrenzungslinie | | |



Machbarkeitsstudie Messezentrum

Messezentrum «Kreuzzelg»

Semesterarbeit
Raumplanung
HS 2012 | 5. Semester
Modul:
Raumplanungsprojekt
Dozenten:
Dirk Engelke,
Andreas Schneider
Verfasser: R10

Titelbild:
Christoph Stahel

Im Wettinger Sportzentrum Tägerhard finden jährlich drei Messen statt. Mit der Sanierung des Sportzentrums sind diese in Frage gestellt. Könnte in Wettingen dafür ein Regionales Messezentrum entstehen? Ist das zur Debatte stehende Areal Kreuzzelg dafür geeignet? Mit dieser Frage befassten sich im Herbst 2012 die Studierenden des 5. Semesters.

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Das Sport- und Kongresszentrum Tägerhard beherbergt drei grössere jährliche Messen in Wettingen; Dafür stehen rund 15 000 Quadratmeter Fläche zur Verfügung. Ob diese Fläche auch nach der Sanierung der Anlage zur Verfügung stehen wird, ist ungewiss. Es bestehen Überlegungen in Zusammenarbeit mit einem privaten Unternehmen, ein regionales Messezentrum zu erstellen. Die Gemeinde könnte sich dafür das Areal Kreuzzelg vorstellen.

Die Aufgabe der Studenten war es, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Dabei stellten sich insbesondere die Fragen nach Grösse, Ausstattung und Erschliessung der Messehalle, ihrer Einpassung in das Siedlungsgebiet und der nötigen Anpassungen der Planungsinstrumente.

Analyse

Das Gebiet Kreuzzelg wird heute als Sportplatz-Anlage sowie für landwirtschaftliche Zwecke genutzt. Ein kleiner Teil des Gebietes liegt in den Wohn- und Gewerbezone W3 und WG3, zum grössten Teil jedoch ist das Areal der Zone für Öffentliche Bauten und Anlagen (OeBA)

zugeteilt. Die Entwicklungsabsichten des Gemeinderats sehen das Gebiet westlich der Halbartenstrasse, die sogenannte die Zirkuswiese, als Areal für zukünftige Schulausbauelemente vor. Westlich der Halbartenstrasse wird mit der geplanten Verlegung der Sportplätze ins neue Sportzentrum Tägerhard mittelfristig ein grösseres Areal frei, dessen Zukunft noch unklar ist und welches für eine Messe geeignet sein könnte.

Die Erschliessung für den Langsamverkehr ist sehr gut, diejenige für den Öffentlichen Verkehr ausreichend. Fragezeichen bestehen allerdings bezüglich der Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr: Das Strassennetz ist heute bereits teilweise überlastet. Ein Ausbau ist aktuell jedoch nicht vorgesehen oder nicht möglich. Für einen grossen Besucheransturm am Wochenende dürfte die Kapazität ausreichen; Werktags kann jedoch eine grosse Verkehrszunahme kaum verkraftet werden. Rund um das Areal befinden sich Wohnnutzungen in unterschiedlichen Dichten. Die Entwicklungsabsichten für Wettingen-Ost sehen für die un bebauten Gebiete im Osten des Perimeters ebenfalls Wohnnutzung vor. Die Messe würde also isoliert zwischen Wohnnutzungen stehen. Dies bedeutet auch, dass die Messe insbesondere bezüglich Erschliessung, Anlieferung und Freiräumen sehr sorgfältig in das Quartier eingepasst werden müsste. Gemäss Kantonalem Richtplan befindet sich das Areal Kreuzzelg im Siedlungsgebiet, allerdings nicht als Zentrumsgbiet noch als Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen. Für eine Messe der vorgesehenen Grössenordnung wäre deshalb eine Anpassung des Richtplans nötig.

Abbildung:
Analyse
Christoph Stahel

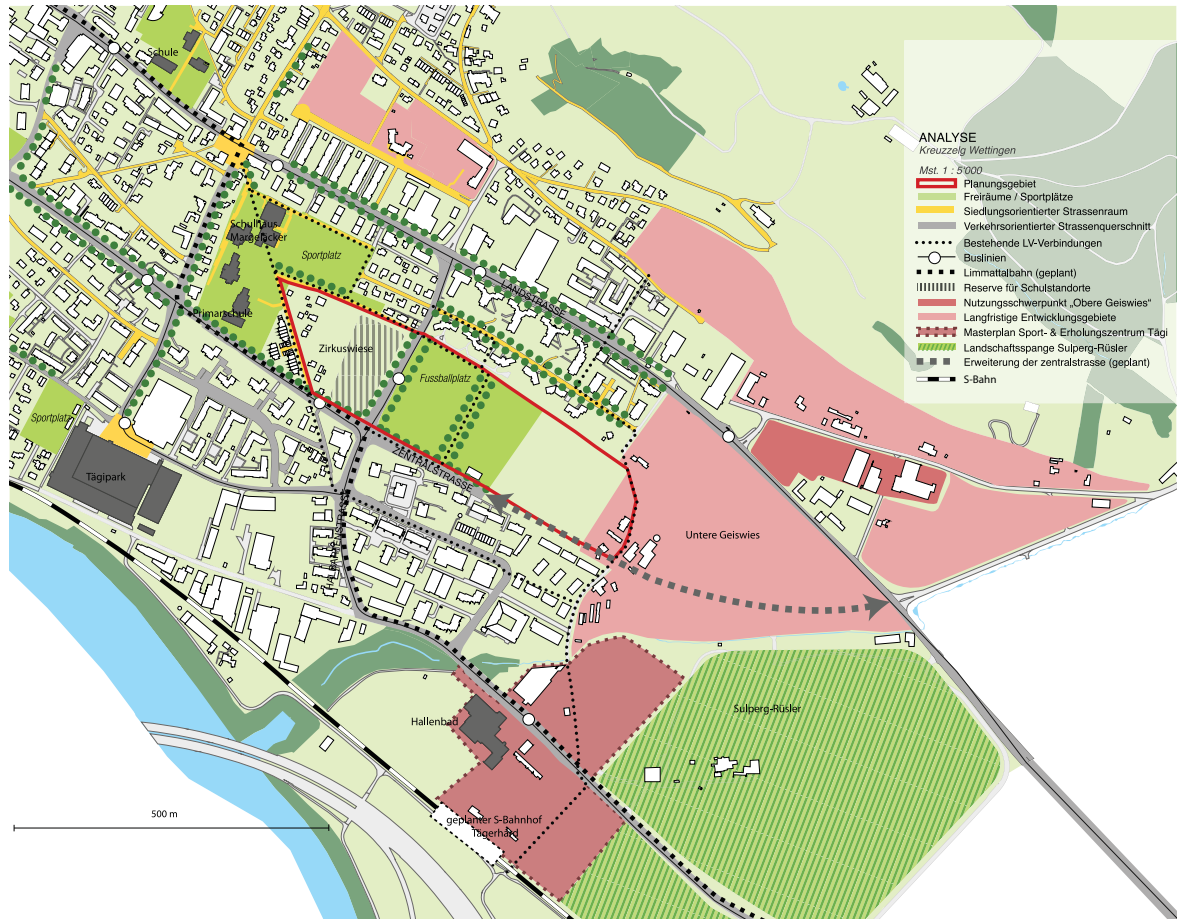
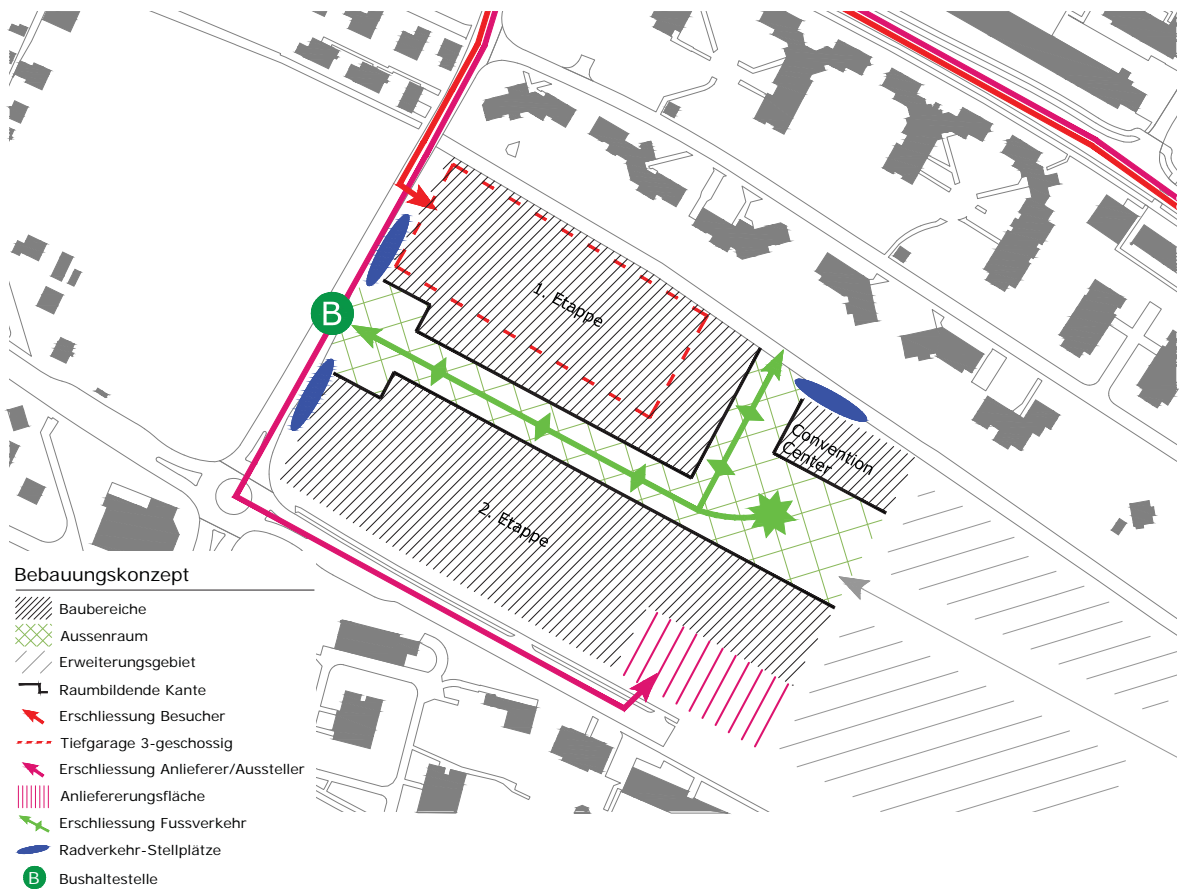


Abbildung:
Konzept
Matthias Ott



Resultate

Alle Verfasser kommen zum Schluss, dass Potential für eine Messe in Wettingen vorhanden sei. Eine solche ist am Standort Kreuzzelg möglich, wobei mehrere Studien das Areal als Bestlösung in Frage stellen und eine Überprüfung weiterer Standorte, insbesondere in der Geisswies, empfehlen.

Einig ist man sich, dass das Verkehrsaufkommen der 700–1000 Parkplätze im Detail betrachtet werden muss und dass die Anpassung des Strassennetzes und der Umgang mit dem Verkehrslärm im Wohnquartier grosse Problempunkte sind. Klar ist auch, dass der Kantonale Richtplan wie auch die Nutzungsplanung angepasst werden muss, um die Messe zu ermöglichen. Das Areal

soll im Besitz der Gemeinde bleiben und im Baurecht an einen privaten Investor abgegeben werden, auch darüber herrscht Einigkeit unter den Verfassern. Unklar ist lediglich, ob ein privates Vorhaben im öffentlichen Baurecht dem Zweck einer OeBA entspricht oder ob dafür eine Umzonung in eine Arbeitszone notwendig ist.

Basierend auf den gewählten Annahmen, Thesen und Schwerpunkte der Analyse sind verschiedene Bebauungsvorschläge entstanden, deren Gemeinsamkeiten sich in den schlichten Grundrissen und den grosszügigen Freiräumen zeigen. Die Abbildungen sollen gleichzeitig den Weg vom groben Bebauungskonzept zum fertigen Planungsinstrument, aber auch die Vielfalt der Lösungen zeigen.

Abbildung:
Situationsplan
Christoph Stahel



Abbildung:
Gestaltungsplan
Samuel Barben

- Genehmigungsinhalt**
- Baubereich
 - Öffentlicher Freiraum
 - Grünfläche
 - Unterirdischer Baubereich
 - Pflichtbaulinie Auskrägung
 - Pflichtbaulinie Fassade
 - Fuss- und Veloverbindungen
 - Ein- und Ausfahrten Tiefgarage
 - Entsorgungssammelstelle
 - gedeckte Veloabstellplätze
 - Einzelbaum (Lage schematisch)
 - Platanenallee (Lage schematisch)
 - Perimeter





Tempo 30-Gestaltungskonzepte für verschiedene Strassen-/Quartiertypen

Semesterarbeit
Verkehr
HS 2012 | 1. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 1a
Dozent:
Klaus Zweibrücken
Verfasser: R12

Wettingen verfolgt das Konzept einer konsequenten Einführung von Tempo-30 Zonen in Wohnquartieren. Der Auftrag an die Studierenden war es deshalb, für fünf Strassenabschnitte entsprechende Vorschläge zur Umgestaltung auszuarbeiten.

Aufgabenstellung

Die Neugestaltung der Quartierstrassen soll mehr Aufenthaltsqualität, Komfort und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bieten. Dabei galt es, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen und so Mängel und Qualitäten zu formulieren und zu analysieren. Aufbauend auf diesen Erkenntnissen folgte der Entwurf eines neuen Gestaltungskonzeptes mit Projektplänen inkl. Massnahmen.

Bearbeitet wurden folgende Quartierstrassen:

- Mattenstrasse
- Winkelriedstrasse
- Staffelstrasse/Lindenstrasse
- Etzelstrasse/Erlenstrasse

Nachfolgend wird pro Quartierstrasse je eine besonders interessante Arbeit detailliert vorgestellt.

Titelbild:
Visualisierung
Lägernstrasse / Etzelstrasse
Gruppe:
Christian Svec
Benjamin Müller
Andreas Möckli

Bearbeitungsbereich: Mattenstrasse

Gruppe:

Benno Ender
Gianna Müller
Dario Zallot

Analyse

Allgemein wird in den Strassen rund um die Mattenbachstrasse dem MIV viel Platz eingeräumt. Es gibt viele versiegelte Flächen und wenig Grünelemente. Ein Quartiercharakter ist nicht erkennbar.

Die bereits getroffenen Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (Bereich Spielplatz Knoten Mattenstrasse/Altenburgstrasse und Bereich Bibliothek) sind nicht einheitlich. Die dort markierten Parkplätze gefährden die Verkehrssicherheit.

Zwischen der Mattenstrasse und der nördlichen Landstrasse befindet sich ein grosser Parkplatz für die Geschäfte entlang der Landstrasse. Die Zufahrt ist von beiden Strassen aus möglich, die Wegfahrt aber nur über die Mattenstrasse.

Der dadurch entstehende Fremdverkehr belastet das Quartier unnötig. Die Sackgasse in der Altenburgerstrasse hat mehrheitlich negative Folgen auf das Verkehrsaufkommen und den Komfort für den Langsamverkehr.

Die Fussgängerübergänge am Knoten Staffelstrasse/Mattenstrasse gestaltet mit Pflastersteinen sind ungenügend erkennbar. Die Verkehrssicherheit innerhalb des gesamten Betrachtungsperimeters ist heute nicht optimal. Die Bereiche für den Langsamverkehr sind zu wenig attraktiv. Des Weiteren ist die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 50 im Bereich des Kindergartens nicht angemessen.

Abbildung: Projektplan



Abbildung: Signalisationsplan



Massnahmen

Eingangssituation Alberich Zwysigstrasse/Mattenstrasse

- Einführung Tempo 30-Zone und Neugestaltung eines «Einfahrtstors»
 - Neuordnung der Parkfelder
- Platzbereich Spielplatz und Bibliothek
- Platzgestaltung mit Niveaueinpassung
 - Der Aufenthaltsbereich wird mit Bepflanzung und einem gefassten Kiesplatz aufgewertet
- Quartierfremder Verkehr aufgrund Parkierungsanlagen
- Ein- und Ausfahrten werden neu organisiert zur Minderung des MIV im Quartier.
 - Einbahnverkehr durch die Parkierungsanlage
- Mehrverkehr Altenburgstrasse

- Die geplante Überbauung an der Altenburgerstrasse wird zu Mehrverkehr führen. Damit der MIV gezielt auf die übergeordneten Strassennetze abgeleitet werden kann, wird die Altenburgstrasse unterbrochen, wobei sie für den Radverkehr offen bleibt.

- Die Einfahrt aus der Zentralstrasse wird wieder aktiviert.
- Neben dem Fussgängerstreifen in der Zentralstrasse soll eine Abbiegespur für Radfahrer realisiert werden.

Eingangssituation Staffelstrasse/Mattenstrasse

- Das Trottoir entlang der Staffelstrasse wird im Bereich der Mattenstrasse durchgezogen und grosszügig gestaltet.

Signalisierung

- Alle Zoneneingänge werden mit Ein-/Ausgangssignal der «Tempo-30-Zone» und mit Ein-/Ausgangssignal der Zone «Parkieren mit Parkscheibe» versehen.

Abbildungen:
Platz vor und nach der
Neugestaltung



Bearbeitungsbereich: Winkelriedstrasse

Gruppe:

Tabea Marfurt

Elio Pescatore

Cornelia Senn

Analyse

Die Winkelriedstrasse wird heute vom MIV zu schnell befahren. Die vorherrschende Längsparkierung birgt Gefahren für den Langsamverkehr. Die Sicherheit für die sensiblen Nutzungen wie Bildung, Sport, Wohnen sowie für die eingetragene Radroute ist nicht optimal. Das Angebot für den Fussverkehr ist generell ungenügend und führt zu Konflikten im Strassenraum.

Abbildung rechts:
neue Aufteilung des
Strassenquerschnittes



Massnahmen

- Alle Knoten inkl. die Quartiereinfahrten werden angehoben und damit verlangsamt
- Die Parkplatzsituationen werden mit Bäumen ergänzt
- Es wird generell Tempo 30 eingeführt
- Im Schulhausbereich wird eine Begegnungszone (Tempo 20) eingerichtet
- Die Parkplatz- und Einfahrtssituation bei der Sammelstelle wird neu organisiert
- Die Unterführung beim Schulhaus wird grosszügiger und klarer signalisiert

- Die Fahrbahnen für den MIV werden schmaler
- 80% der Parkplätze bleiben erhalten, werden aber neu bewirtschaftet (blaue Zone)
- Der gesamte Strassenraum wird durch Bepflanzung, neue Beleuchtung und Belagsanpassungen attraktiver gestaltet

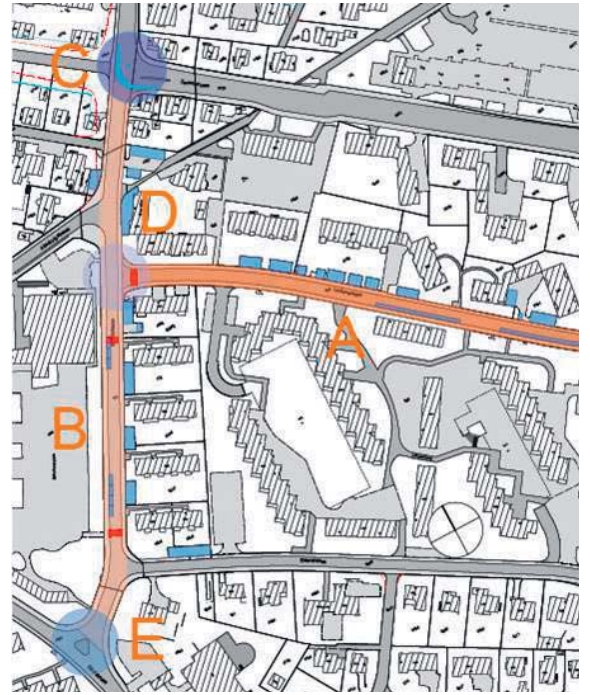
Bearbeitungsbereich:
Staffelstrasse / Lindenstrasse

Gruppe:
 Luca D'Ascanio
 Roman Fehr
 Yannik Marti

Abbildung:
 Analyseplan

Analyse

Die beiden beurteilten Strassenabschnitte sind teils unübersichtlich, werden zu schnell befahren und haben unklare Verkehrsregime. Dies ist speziell im Bereich der Schule problematisch. Einige Parkplätze auf den Grundstücken sind durch Bäume nicht einsehbar. Die Längsparkierung trägt zusätzlich zur Unübersichtlichkeit bei. Am Knotenpunkt Staffel–Zentralstrasse ist die Verkehrsführung irreführend, es kommt zu Konflikten zwischen dem MIV und dem Veloverkehr auf der Radwegachse. Beim Knoten Staffelstrasse–Lindenstrasse sorgt die Gestaltung des Trottoirs für unklare Vortrittsverhältnisse. Fehlende Zebrastreifen verleiten viele Schüler dazu, die Abkürzung diagonal über die Staffelstrasse zu nehmen.



Massnahmen

Lindenstrasse

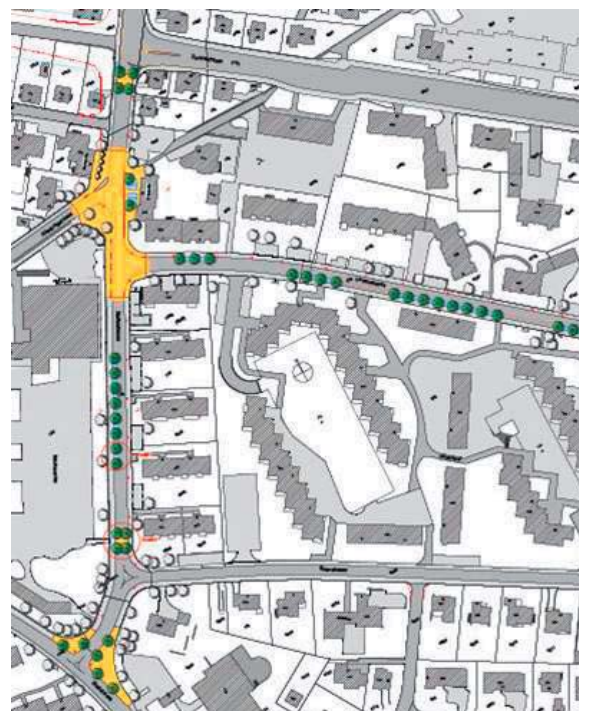
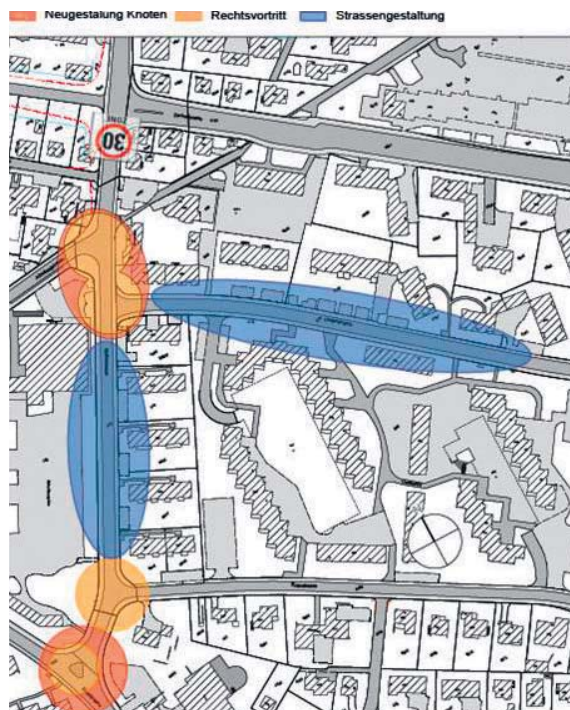
- Durch vier neue Parkplatzelemente wird die Lindenstrasse optisch verengt, was zu erhöhter Aufmerksamkeit des MIV führt.
- Der durchgezogene Bundstein bringt eine klare Linienführung für den Veloverkehr

Staffelstrasse

- Wie bei der Lindenstrasse sollen die Parkplätze entlang der Staffelstrasse zur Verkehrsberuhigung beitragen.
- Die Auframpung bietet den Schulkindern eine sichere Strassenquerung.
- Das bei der Zentralstrasse vorgeschlagene Eingangstor weist auf die 30er Zone hin

- Die Veloführung verläuft neu entlang der Staffelstrasse und nicht mehr über die Zentralstrasse, die Markierungen werden angepasst.
- Knoten Lindenstrasse–Staffelstrasse–Altenburgerstrasse
 - Durch die Auframpung entsteht ein Platz mit Begegnungszonecharakter
- Einmündung Staffelstrasse–Ettelstrasse
 - Durch eine neue Strassenführung wird einerseits Platz gewonnen und andererseits die Sicherheit sowie Übersichtlichkeit erhöht.
- Beleuchtung
 - Durch das neue Gestaltungskonzept erfüllen die bestehenden Kandelaber ihren Zweck nicht mehr. Sie werden im gesamten Perimeter erneuert.

Abbildungen:
 Konzept und
 Massnahmenplan



Bearbeitungsbereich: Etzelstrasse / Erlenstrasse

Gruppe:

Lukas Kleiner

Stefan Pfister

Martin Lutz

Analyse

Die Etzelstrasse und die Erlenstrasse sind wichtige Fuss- und Veloachsen. Von dem breiten Strassenquerschnitt profitiert zurzeit nur der motorisierte Individualverkehr (MIV). Die grosszügigen Dimensionen der Fahrbahn verleitet auch zu hohen Fahrgeschwindigkeiten. Dies führt zu einer geringen Aufenthaltsqualität im Strassenraum, welche noch durch fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten verstärkt wird. Der Veloverkehr wird vielerorts benachteiligt. Die Verkehrsführung am Knoten Lägern-/Säntis-/Etzelstrasse ist unübersichtlich. An der Kreuzung Bernina-/Etzelstrasse fehlt eine Fussgängerquerung und es gibt einige problematische Hindernisse für Mobilitätsbehinderte. Die Verkehrsführung am Knoten Etzel-/Staffelstrasse ist unübersichtlich und die Verkehrsfläche für den MIV überdimensioniert. Für die Schulkinder fehlt an der Staffelstrasse eine Fussgängerquerung.

Massnahmen

Generell:

- Tempo-30-Zonen in den Quartierstrassen.
- Strassenraum verengen und gestalten eines sichtbaren «Eingangstors» für die Einfahrt in die Tempo-30-Zone.
- Strassen an wichtigen Querungsstellen verengen.
- Bodenmarkierungen im Bereich der Kindergärten und Schulen.
- Aufwertung des Strassenraums durch Grünelemente



Konkret:

- Neue Platzgestaltung am 5-Arm-Knoten
- Erhöhte Aufenthaltsqualität für den Langsamverkehr
- Fussgängerverbindung parallel zur Etzelstrasse.
- Vereinfachte Verkehrsführung durch eine neue T-Kreuzung am Knoten Etzel-/Staffelstrasse.
- Neue Fussgängerquerung für den einmündenden Schulweg.
- Neue Fussgängerquerung gegenüber Kindergarten

Bearbeitungsbereich: Lägerstrasse / Etzelstrasse

Gruppe:

Christian Svec
Benjamin Müller
Andreas Möckli

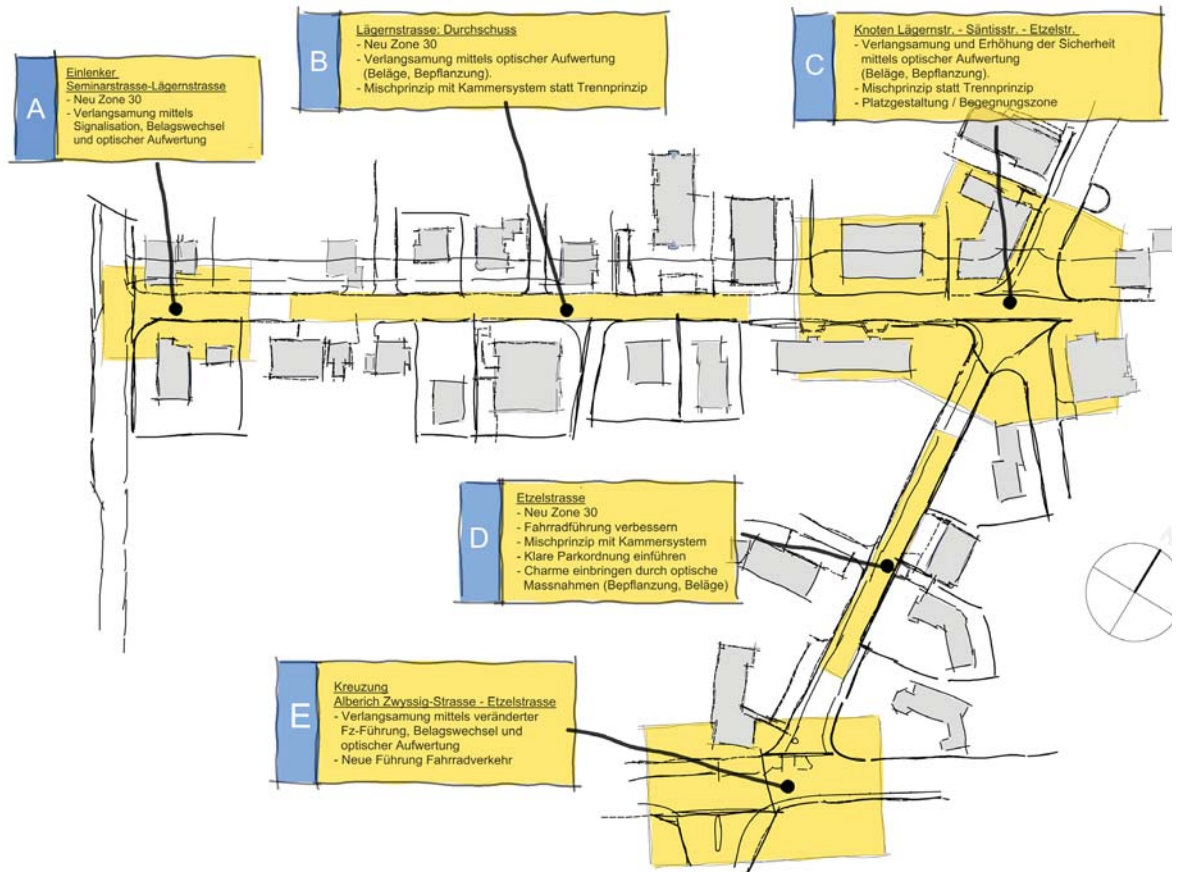
Analyse

Die Einfahrt in die Lägerstrasse ist sehr offen gestaltet. Der Übergang von der Hauptstrasse ins Wohnquartier ist schlecht zu erkennen. Aufgrund ihrer geraden und übersichtlichen Führung wird die Lägerstrasse zu schnell befahren. Die 5-Arm-Kreuzung Läger-Säntis-Etzelstrasse ist sehr unübersichtlich. Vor allem motorisierte Verkehrsteilnehmer – von der Säntisstrasse in Richtung Etzelstrasse fahrend – erhalten durch die bestehende Strassenmarkierung eine ungehinderte Fahrt über die Kreuzung.

Die Etzelstrasse ab Einlenker A.-Zwyszigstrasse bis zur ersten Kreuzung weist keine öffentlichen Parkplätze auf. Trotzdem ist die Strasse mit parkierten Autos überstellt, was der Strasse ihren Quartiercharme gänzlich nimmt und die Durchfahrt für Fahrradfahrer erschwert. Die Etzelstrasse ist eine wichtige Fahrradachse. Die Querung für Velofahrer über die A.-Zwyszigstrasse ist jedoch uneinheitlich und unübersichtlich gelöst.

Abbildung:

Konzeptplan



Massnahmen

Einlenker Seminarstrasse/Lägerstrasse

- Einführung einer Tempo-30-Zone
- Das Trottoir der Seminarstrasse wird beim Einlenker durchgezogen. Es entsteht ein sichtbares Eingangstor und erhöht die Sicherheit.

Strassenraum Lägerstrasse/Etzelstrasse

- Das Trottoir wird entfernt und neu ein Mischsystem eingeführt. Es werden überschaubare Kammern geschaffen, welche die Aufmerksamkeit der MIV-Teilnehmer erhöhen. FussgängerInnen sind so sicherer.

Knoten Lägerstrasse/Säntisstrasse/Etzelstrasse

- Mittels Schwellen wird die Kreuzung auf Trottoirniveau angehoben. Durch diese Massnahme ist eine Platzgestaltung möglich. Die Verkehrsführung des Knotenpunktes wird mittels Kreisverkehr geregelt.

Parkordnung Etzelstrasse

- Das Trottoir wird entfernt und neu ein Mischsystem eingeführt. Es gibt nur noch eine Niveau, auf dem sämtliche verkehrstechnischen Bedürfnisse abgedeckt werden.

Velo-Einlenker Etzelstrasse–A.-Zwyszigstrasse

- Die Verkehrsinseln in der Strassenmitte werden erweitert und klarer markiert. Die Velos erhalten auf dem Mittelstreifen Platz zum Anhalten.

Gestaltung

- Die Umgestaltung bildet eine Einheit und führt zu mehr Sicherheit, und somit zu besserem Wohlbefinden und mehr sozialen Kontakten. Pflasterungen und Bäume übernehmen zugleich die Verkehrsführung und die Gestaltung. Grossflächige Beläge werden asphaltiert, die Randzonen, Übergänge und Abschlüsse gepflästert. Die Wahl einer geeigneten Beleuchtung macht die Quartierstrassen freundlicher und spart Energiekosten ein.



Betriebs- und Gestaltungskonzepte einer innerörtlichen Hauptstrasse

Semesterarbeit
Verkehr
FS 2012 | 2. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 2a
Dozent:
Michael Liebi
Klaus Zweibrücken
Verfasser: R11

Bei der Landstrasse in Wettingen wurde in den vergangenen Jahren die Priorität stets stark auf den motorisierten Verkehr gelegt, was sich heute durch deutliche Einbussen in der Aufenthaltsqualität für Fussgänger bemerkbar macht. Die Dorfstrasse hingegen weist ein eher geringes Verkehrsaufkommen auf, konnte diese Qualität bis anhin jedoch nicht genügend nutzen. Für beide Strassen wurden deshalb Konzepte zur Optimierung des Zusammenspiels von Funktion und Qualität im vorhandenen Strassenraum erarbeitet.

Aufgabenstellung und Ziele

Die Landstrasse wurde für die Bearbeitung in drei Teilabschnitte gegliedert: West, Mitte und Ost. Die Ziele waren für alle Abschnitte nebst der Verbesserung der Flächeneinteilungen und der Sicherheit auch die Befriedigung von ästhetischen Ansprüchen und eine Stärkung des Ortszentrums.

Bei der Dorfstrasse lag der Bearbeitungsschwerpunkt bei der Überführung der Ortsdurchfahrt in eine Tempo-30-Zone. Die Strasse bildet den historischen Ortskern von Wettingen und sollte gestalterisch mitunter durch die Freilegung des Dorfbaches aufgewertet werden.

Fazit des Dozenten

In den Semesterarbeiten wurden für zwei exemplarische Strassenräume – einmal eine strukturgebende, stark belastete Hauptachse, einmal ein rückwärtiger dörflicher Strassenraum – auf Basis einer Bestandesaufnahme zeitgemässe Entwürfe entwickelt. Beide Strassenräume weisen typische Charakteristiken auf, welche sowohl hinsichtlich der Problemerkennung als auch der Lösungsfindung hervorragende Bearbeitungsbeispiele darstellen.

In den Betriebs- und Gestaltungskonzepten der Landstrasse wird aufgezeigt, wie trotz einer hohen Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden können, und wie der Strassenraum als Teil eines lebendigen Ortszentrums gestalterisch aufgewertet werden kann. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte zeigen einen Fächer von Möglichkeiten, aber auch Grenzen der Verkehrsführung auf, welche sich in dichten, intensiv genutzten Hauptstrassenräumen ergeben.

Ganz anders stellte sich die Ausgangslage der Dorfstrasse dar: im Vordergrund stand die Erweiterung der Tempo-30-Zone sowie die Offenlegung des Dorfbaches. Die Herausforderungen bestanden hier weniger in verkehrstechnischen als vielmehr in Fragen der Strassenraumgestaltung. Die Studenten der HSR konnten hier ihre interdisziplinären Fähigkeiten im Spannungsfeld Verkehr-Freiraum-Städtebau entwickeln und unter Beweis stellen.

Der Gemeinde Wettingen steht somit eine breite Auswahl von neuen Ideen zum Betrieb und Gestaltung von zwei unterschiedlichen, aber gleichermassen wichtigen Strassenräumen zur Verfügung, die zur Bereicherung der Diskussion beitragen können.

Landstrasse Abschnitt West

Gruppe:

Luigi Poppa

Moritz Setz

Philip Spring

Ausgangslage und Analyse

Der Westabschnitt der Landstrasse erstreckt sich von der Kreuzung Schönaustrasse bis zum Kreisel Staffelstrasse. Diese beiden Knoten werden stark frequentiert und teilweise zu schnell befahren. Für die Fussgänger nötige sichere Quer- und Längsverbindungen sind mangelhaft. Die Lage der Parkplätze ist teilweise ungünstig und die Bushaltestellen sind ungenügend gross ausgebildet. Insgesamt weist dieser Strassenabschnitt ein grosses gestalterisches Aufwertungspotenzial auf.

Abbildungen rechts:

Visualisierungen der neuen Abschnitte

Massnahmen

Der Bearbeitungsperimeter wurde weiter in drei Teilabschnitte unterteilt: Im Abschnitt «Kreisel» war das Hauptaugenmerk auf die Neugestaltung der bestehenden Kreuzung gerichtet. Ein neuer Kreisel mit einer ÖV-priorisierenden separaten Spur soll eine Eingangstorwirkung erzielen und gleichzeitig die Geschwindigkeit der von Baden her kommenden Fahrzeuge mindern.



Der Abschnitt «Kernfahrbahn» stellt den Übergang vom Kreisel zum Abschnitt «Mittelstreifen» dar. Hier wurde aufgrund der engen Platzverhältnisse und daraus resultierenden mangelhaften Sicherheit zugunsten der Fussgänger das Prinzip der Kernfahrbahn gewählt.



Im Abschnitt «Mittelstreifen» stellt der Mittelbereich eine wichtige Querungs- und Abbiegehilfe für Fussgänger und Radfahrer dar. Die bestehenden Bushaltebuchten wurden zu Fahrbahnhaltestellen umfunktioniert um durchgehende und grosszügigere Fussgängeraufenthaltsbereiche zu schaffen.



Landstrasse Abschnitt Mitte

Gruppe:

Lukas Auf der Maur
Bernhard Leder
Anna Menti

Ausgangslage und Analyse

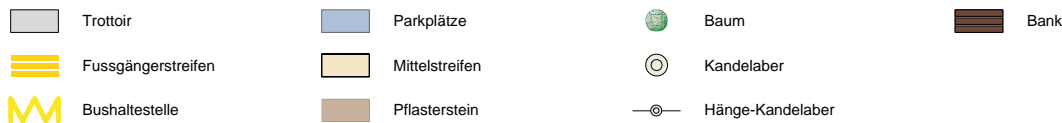
Im mittleren Abschnitt der Landstrasse sind mehrheitlich Zentrumsfunktionen angesiedelt, wodurch in diesem Abschnitt hohe Ansprüche an die Aufenthaltsqualität und die Begegnungsräume gestellt werden. Diesen wird heute zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, der Abschnitt weist kaum identitätsbildende Elemente auf. Hohe Defizite weisen die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr sowie die Führung des Radverkehrs auf.

Massnahmen

In diesem Konzept wurde bewusst auf eine Abschnittsbildung verzichtet. Um die Priorisierung des MIV zu mindern, wurde durch einen Mittelstreifen eine flächige Querungsmöglichkeit für den Fussverkehr geschaffen. Tempo 30 im gesamten Abschnitt sollte zur Erhöhung der Sicherheit und Lärminderung beitragen. Auf einen Ausbau der Parkierungsmöglichkeiten wurde aufgrund bestehender Parkgaragen verzichtet. Durch gestalterische Massnahmen und einem durchgehenden Bepflanzungskonzept wurden die Seitenstrassen in den Strassenraum eingebunden.

Abbildung unten:

Massnahmenplan
Landstrasse
Abschnitt Mitte



Landstrasse Abschnitt Ost

Gruppe:

Corinne Hugentobler
Adrian Grütter
Valérie Kappeler

Ausgangslage und Analyse

Der gesamte Abschnitt weist durch die starke MIV-Belastung ähnliche Defizite auf wie die Abschnitte West und Mitte. Besondere Beachtung erhielt dabei die anliegende Schule und der damit verbundene Fussverkehr.

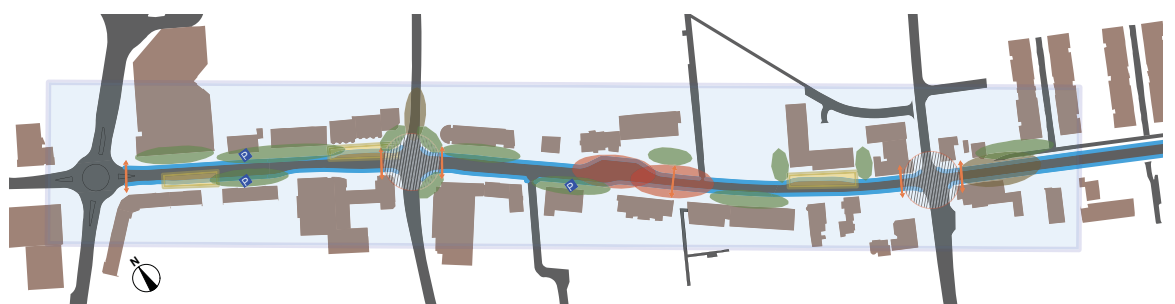
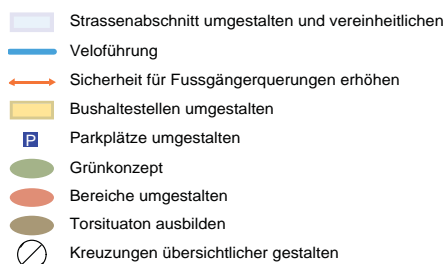
Massnahmen

Eine Kernfahrbahn mit 5,50 m Fahrbahnbreite und beidseitig je 1,50 m Velostreifen wurde für den Abschnitt Ost gewählt, um die Geschwindigkeit des MIV zu reduzieren und dem Veloverkehr mehr Sicherheit zu geben. Eine direkte Fussgängerführung mit genügend Querungsmöglichkeiten sollten sowohl Sicherheit als auch Komfort erhöhen. Ebenso wurde das Trottoir im Bereich der Avia-Tankstelle ergänzt und die Befahrbarkeit für Autos zugunsten der Fussgängersicherheit erschwert. Im Bereich der Schule wurde der Fahrbahnbelag eingefärbt, um die Fahrzeuglenker für die erhöhte Gefahr zu sensibilisieren.

Abbildung unten:

Konzeptschema
Landstrasse
Abschnitt Ost

Grobkonzept



Dorfstrasse

Gruppe:

Milena Meier

Nicole Jenni

Nils Hviid

Ausgangslage und Analyse

Das Gebiet rund um die Dorfstrasse ist das historische Dorfzentrum von Wettingen. Als Zentrum hat es heute seine Bedeutung verloren, die Strasse weist jedoch durch die grosse Anzahl ursprünglicher Elemente dennoch eine gewisse Bedeutsamkeit auf. Einige Bereiche der Dorfstrasse weisen heute bereits Tempo 30 auf, jedoch wurde das Tempo-Konzept nicht konsequent angewendet. Diese Lücken sollen nun geschlossen werden. Gleichzeitig wurde in der Bearbeitung Wert auf eine hohe Aufenthaltsqualität und die Betonung der historischen Elemente gelegt.

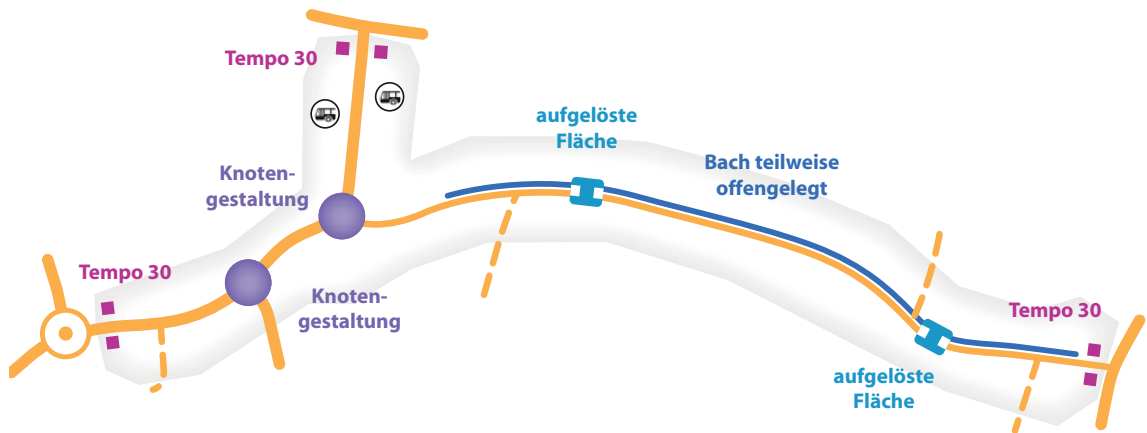
Massnahmen


Ein Schwerpunkt in der Konzeptbearbeitung wurde auf die Offenlegung des Baches gelegt. Dieser sollte die Aufenthaltsqualität steigern und das Ortsbild in diesem Abschnitt neu prägen. Im gesamten Perimeter wurde eine Tempo-30-Zone eingeführt, welche bei der Einfahrt durch eine Torsituation betont werden sollte. Für den Bereich, in welchem Busse verkehren, wurde ein Querschnitt von 6 m gewählt, in den übrigen Bereichen eine Fahrbahnbreite von 3,80 m. Die bewusst schmal gewählte Fahrbahnbreite sollte die MIV-Geschwindigkeit drosseln und dem Fussverkehr mehr Platz einräumen.

Abbildungen rechts:
Visualisierung des
offengelegten Baches,
Knotengestaltung



Abbildung rechts:
Konzeptschema
Dorfstrasse



Konzeptschema (massstabslos) 



Velokonzepte

Gestaltungskonzept für Velorouten

Semesterarbeit
Verkehr
HS 2012 | 3. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 3a
Dozent:
Carsten Hagedorn
Verfasser: R11

Titelbild:
Fischer, Meier, Setz
Visualisierung Querung
über die Zentralstrasse
Diagonale 1

Dem Veloverkehr kommt als umweltschonendes, gesundheitsförderndes, kostengünstiges und flexibles Verkehrsmittel grosse Bedeutung im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zu. Für viele Wege in der Gemeinde ist das Velo das schnellste Verkehrsmittel. Die Gemeinde Wettingen will den Veloverkehr fördern, um mehr Menschen vom Velofahren zu überzeugen. Dazu soll das Velonetz weiterentwickelt werden. Zentraler Bestandteil ist dabei die Ausbildung von attraktiven und zusammenhängenden Velorouten.

Aufgabenstellung

Für vier Velorouten wird im Rahmen dieser Semesterarbeit aufgezeigt, wie die betrieblichen und gestalterischen Anforderungen in einem Gestaltungsentwurf konkret umgesetzt werden können.

Folgende Routen sind von jeweils drei Teams bearbeitet worden:

- Eine Ost-West-Verbindung auf der Landstrasse
- Eine südlich der Landstrasse verlaufende Ost-West-Verbindung
- Diagonale 1 von der Limmat bei Baden Richtung Brunnenwiese
- Diagonale 2 vom Lägernhang zum Tägi

Nach einer umfassenden Analyse wird für die verschiedenen Routen ein Grobkonzept erstellt. Mit diesem Grobkonzept wird die definitive Linienführung festgelegt und die Routen in verschiedene Abschnitte eingeteilt. Für jeden Abschnitt werden Prinzipien und Grundsätze zur Gestaltung sowie die Veloführung bestimmt. Mit diesen Festlegungen wird für die gesamte Route ein konkretes Nutzungskonzept entworfen. Für fünf Bereiche werden vertiefte Gestaltungsentwürfe erarbeitet.

Resultat der Arbeiten sind: Ein Grobkonzept, ein Nutzungskonzept im Massstab 1:2000, Detailpläne im Massstab 1:500 sowie Querschnitte 1:200 von den einzelnen Konzeptabschnitten.

Da die Landstrasse bereits in diversen anderen Arbeiten ausführlich betrachtet wurde, wird im Folgenden der Fokus auf die drei anderen Routen gelegt.

Analyse

Für die drei abseits der Landstrasse verlaufenden Routen ergibt sich aus der Analyse eine ähnliche Ausgangslage. Die Wege verlaufen hauptsächlich auf Quartierstrassen, die häufig schon in Tempo 30-Zonen liegen oder beidene die Absicht dazu besteht, ein Tempo 30 Regime in den nächsten Jahren einzuführen.

Auf allen drei Routen gibt es Abschnitte mit Mängeln für den Veloverkehr: auf den MIV ausgerichtete Quartierstrassen und Knoten, gefährliche Ausfahrten, aber auch gemeinsame Fuss- und Radwege, die zu schmal sind, oder Fusswege, die eine kurze und attraktive Verbindung darstellen würden, jedoch heute mit einem Fahrverbot für Velos belegt sind.

Bei beiden Diagonalen ist die Frage nach Querungsmöglichkeiten der Landstrasse ein wichtiges Thema.

In der Analyse werden auch die wichtigen Quell- und Zielorte festgehalten:

- Die Ost-West-Route verläuft durch die Wohnquartiere südlich der Landstrasse und verbindet diese mit anderen Velorouten, dem Einkaufszentrum Tägi-Park, dem Sportzentrum Tägerhard und der Industriezone Jura-/Hardstrasse.
- Die Diagonale 1 schliesst insbesondere Zentrum und Dorfkern an die Wohnquartiere im Nordosten und Südwesten der Stadt an.
- Die Diagonale 2 verbindet Wohnquartiere mit den Schulanlagen Dorf und Margeläcker (als Oberstufenzentrum) sowie dem Sportzentrum Tägerhard. Im Gegensatz zu den anderen Routen erschliesst sie kaum Einkaufsnutzungen. Diese Route ist auch als Zubringer zu anderen Routen zu sehen.

Gruppe Ost-West:
Menti, Auf der Maue,
Beck

Abbildungen:
links, Visualisierung;
neuer Linksabbiege-
streifen Erlenstrasse /
Alberich-Zwyssig /
Sonnegstrasse
rechts: Radwege
Sorgen für mehr
Sicherheit beim Kreisel
Jurastrasse

Resultate

Ost-West

Für die Ost-West-Route wird durchgehend ein Tempo Regime von 30 km/h auf den Quartiersstrassen vorgeschlagen. Damit können auf weitere Infrastrukturmassnahmen für den Veloverkehr verzichtet und der Veloverkehr im Mischverkehr geführt werden. Anpassungen müssen an der Fahrbahn grundsätzlich nicht vorgenommen werden.

Folgende Knoten sollen für eine bessere Velotauglichkeit angepasst werden: Die Querung über die Alberich-Zwyssig-Strasse wird mit Linksabbiegestreifen für Velos ergänzt. Die Eingangs- und Ausgangsbereiche der Ost-West Route bei der Halbarten- und Staffelstrasse wird klarer signalisiert.

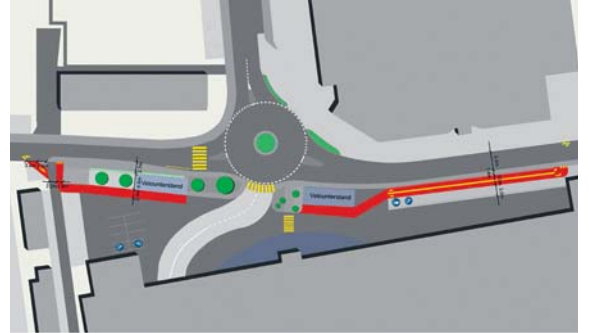
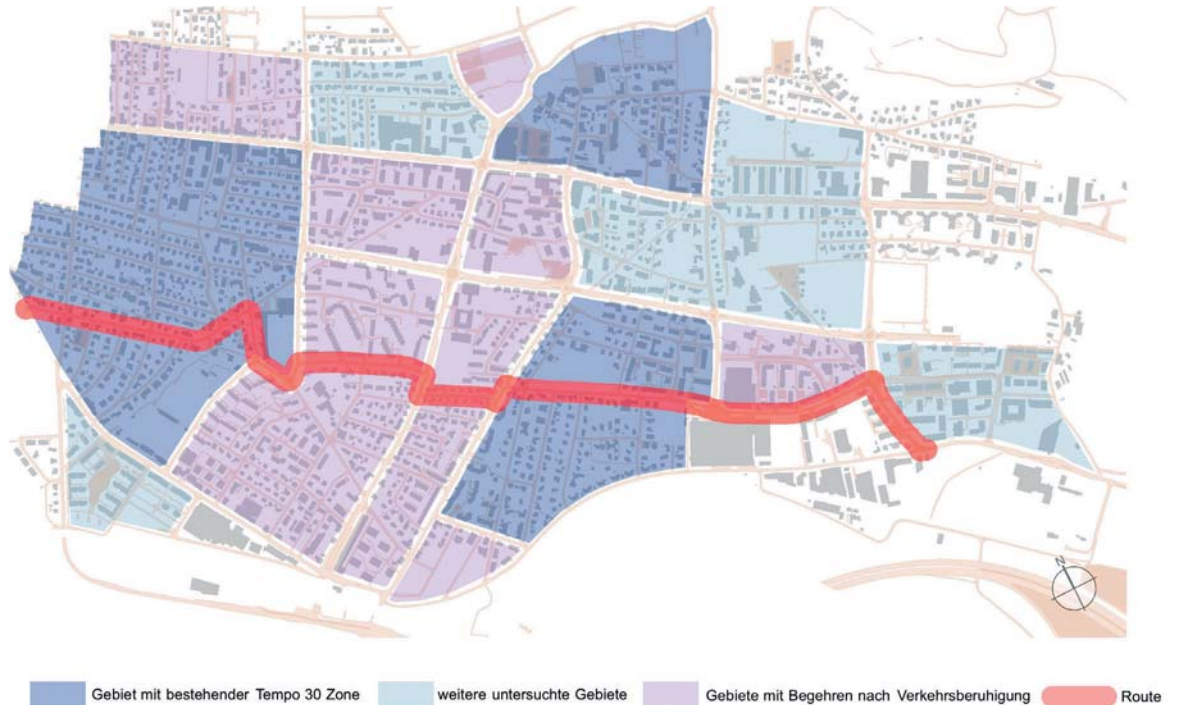


Abbildung:
Planung der Tempo 30
Zonen

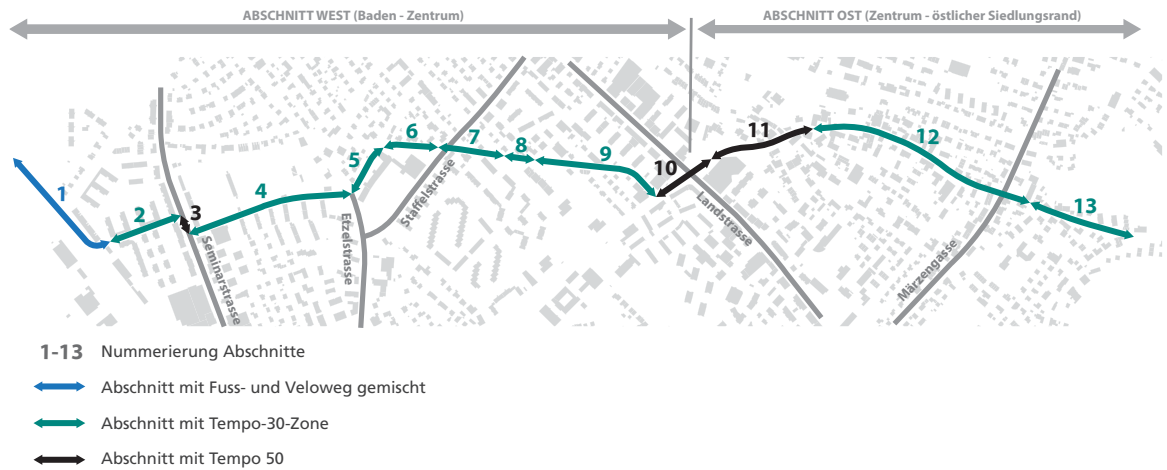


Diagonale 1

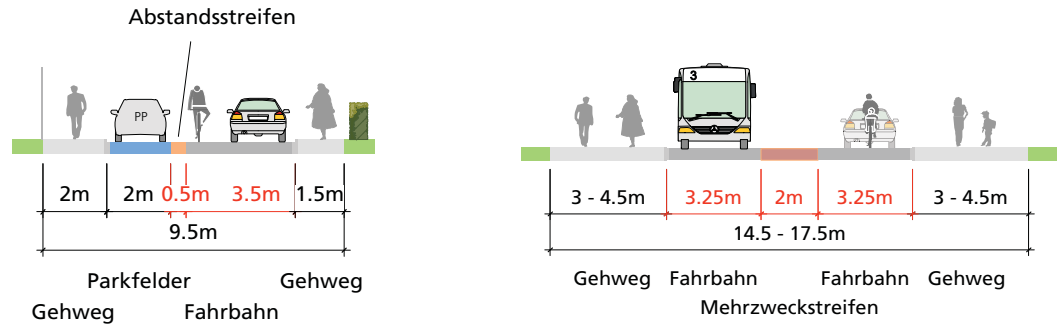
Auf der Route Diagonale 1 soll mit verschiedenen Gestaltungselementen die Verkehrsführung für den Veloverkehr verbessert werden. So wird mit unterschiedlichen Markierungen und Belägen gearbeitet: Abstandstreifen

sorgen dafür, dass die Velofahrer genügend Sicherheitsraum gegenüber parkierten Autos einhalten. Zudem wird mittels Einrichten von Mehrzweckstreifen in der Mitte von breiten Fahrbahnen das Linksabbiegen vereinfacht.

Abbildung:
Fischer, Meier, Setz
Verlauf und
Abschnittsbildung



Abbildungen:
links: Querschnitt
Abschnitt 4
rechts: Querschnitt
Abschnitt 10



Diagonale 2

Die direkteste Führung der Diagonale 2 verläuft über beide Schulhausplätze. Die Führung über diese Plätze wird diskutiert. Dazu müssten die Fahrverbote für Velos aufgehoben werden und die heutigen Fusswege als gemeinsame Rad- und Fusswege betrieben werden. Während eine Linienführung über den Schulhausplatz der Primarschule Dorf noch von einigen Gruppen ausserhalb der Schulzeiten befürwortet wird, wird von einer Linienführung über den Schulhausplatz Margeläcker

abgesehen. Die östliche Umfahrung dieses Platzes erfolgt entlang der Zirkuswiese auf die Halbartenstrasse. Der Knoten der Halbartenstrasse/Hardstrasse soll wie auch in den Arbeiten für die Ost-West-Route redimensioniert werden. Entlang der Halbarten- und Tägerhardstrasse sollen Velostreifen eingerichtet werden, da diese Strassen relativ stark befahren werden.

Abbildungen:
Hugentobler, Keller
Schaufelberger
Linienführung über
den Schulhausplatz
Schnitt und Situation





Ortsbuskonzepte

Buskonzept im Kontext der Limmattalbahn

Semesterarbeit
Verkehr
FS 2012 | 4. Semester
Modul:
Verkehrsplanung 4a
Dozent:
Carsten Hagedorn
Verfasser: R10

Die Studierenden des vierten Semesters haben im Frühjahr 2012 das Ortsbusnetz der Gemeinde Wettingen unter die Lupe genommen. Konkret wird das heutige Netz analysiert und auf die ca. 2025 nach Wettingen kommende Limmattalbahn (LTB) abgestimmt. Mit den Semesterarbeiten wird ein breites Spektrum von Lösungsmöglichkeiten gezeigt. Die Arbeiten untersuchen verschiedene Linienführungen der LTB und entwickeln ein auf die Vorzugsvariante abgestimmtes Busnetz.

Aufgabenstellung

Ziel der Arbeiten ist die vertiefte Auseinandersetzung mit der Planung von Ortsbusnetzen am Beispiel des Wettingen Busnetzes. Das heutige Busnetz der Gemeinde Wettingen ist schon weitgehend optimiert. Daher werden in der Semesterarbeit die Auswirkungen der geplanten Verlängerung der Limmattalbahn ab Spreitenbach über Wettingen nach Baden auf das Busnetz untersucht. In den Arbeiten werden folgende Teilschritte durchgeführt:

- Analyse des heutigen Busnetzes
- Identifizierung von möglichem Parallelverkehr Bus–Limmattalbahn
- Aufzeigen von Verknüpfungspunkten zwischen Bus und Limmattalbahn
- Analyse der Nachfragepotenziale durch Darstellung der Anzahl Einwohner, der Anzahl Arbeitsplätze und der öffentlichen Bauten und Anlagen als wichtige Quellen und Ziele
- Identifizierung von Entwicklungsschwerpunkten der Gemeinde
- Entwicklung von Angebotsvarianten in Form von Linienkonzepthen und Auswahl einer geeigneten Variante anhand von Bewertungskriterien.
- Entwicklung eines Linien- und Fahrplankonzeptes für die ausgewählte Variante.
- Nachweis der Umläufe, des Fahrzeugbedarfs und der groben Betriebskosten.

Ausgangslage

Die Ausgangslage wird auf der Grundlage eigener Bestandsaufnahmen und diverser Unterlagen von Kanton und Gemeinden analysiert.

Das heutige Busnetz der Gemeinde Wettingen ist Teil der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden–Wettingen, die neben den Städten Baden und Wettingen weitere Gemeinden im Umland erschliessen. Die Gemeinde Wettingen wird mit sechs Buslinien erschlossen, vier davon ab Baden. Die meisten Linien verlaufen zumindest teilweise über die Landstrasse. Zwischen den Linien existieren verschiedene Umsteigepunkte auf dem Gemeindegebiet. Durch die Ausrichtung des Netzes nach Baden sind viele Wunschlinien innerhalb der Gemeinde Wettingen nicht umsteigefrei und zeitlich attraktiv befahrbar. Weiter sind dadurch am Bahnhof Wettingen die Anschlüsse nach Zürich nur teilweise gewährleistet. Die Fahrplanstabilität ist wegen des stark befahrenen Schulhausplatzes in Baden während den Spitzenzeiten nur bedingt gegeben. Zur Hauptverkehrszeit wird der westliche Teil der Landstrasse bis zum Zentrumsplatz alle 7,5 Minuten befahren, die übrigen Gebiete sind im Viertelstundentakt erschlossen. Mehrere Linien fahren nicht bis Betriebsschluss. Die Direktverbindung Bahnhof–Sportzentrum Tägerhard wird nur in Spitzenzeiten angeboten.

Erschliessungslücken gibt es einerseits im Osten der Gemeinde, andererseits im zentral gelegenen Quartier Altenburg sowie im Norden der Gemeinde am Längernhang. Das Hauptpotential an zukünftigen Einwohnern, Arbeitsplätzen und Dienstleistungen liegt entlang der Landstrasse und im südlichen Bereich der Strasse. Diese Gebiete sind bereits heute gut erschlossen. Die mittelfristig wichtigsten Entwicklungsgebiete liegen am Ostrand von Wettingen, dort ist die ÖV-Erschliessung heute noch nicht ausreichend. Eine Verbesserung ist durch die neue S-Bahn-Haltestelle Tägerhard zu erwarten, die halbstündlich Anschluss an die S6 nach Zürich bietet.

Fazit

Die Arbeiten zeigen für alle diskutierten LTB-Varianten auf, wie das Busnetz an die LTB angepasst werden könnte. Es zeigt sich aber auch, dass die Erschliessungslücken im Bereich Altenburg und am Lägernhang bestehen bleiben würden. Mit den Arbeiten steht der Gemeinde eine Entscheidungsgrundlage für die Führung der LTB durch Wettingen aus betrieblicher Sicht zur Verfügung.

Variantenbildung

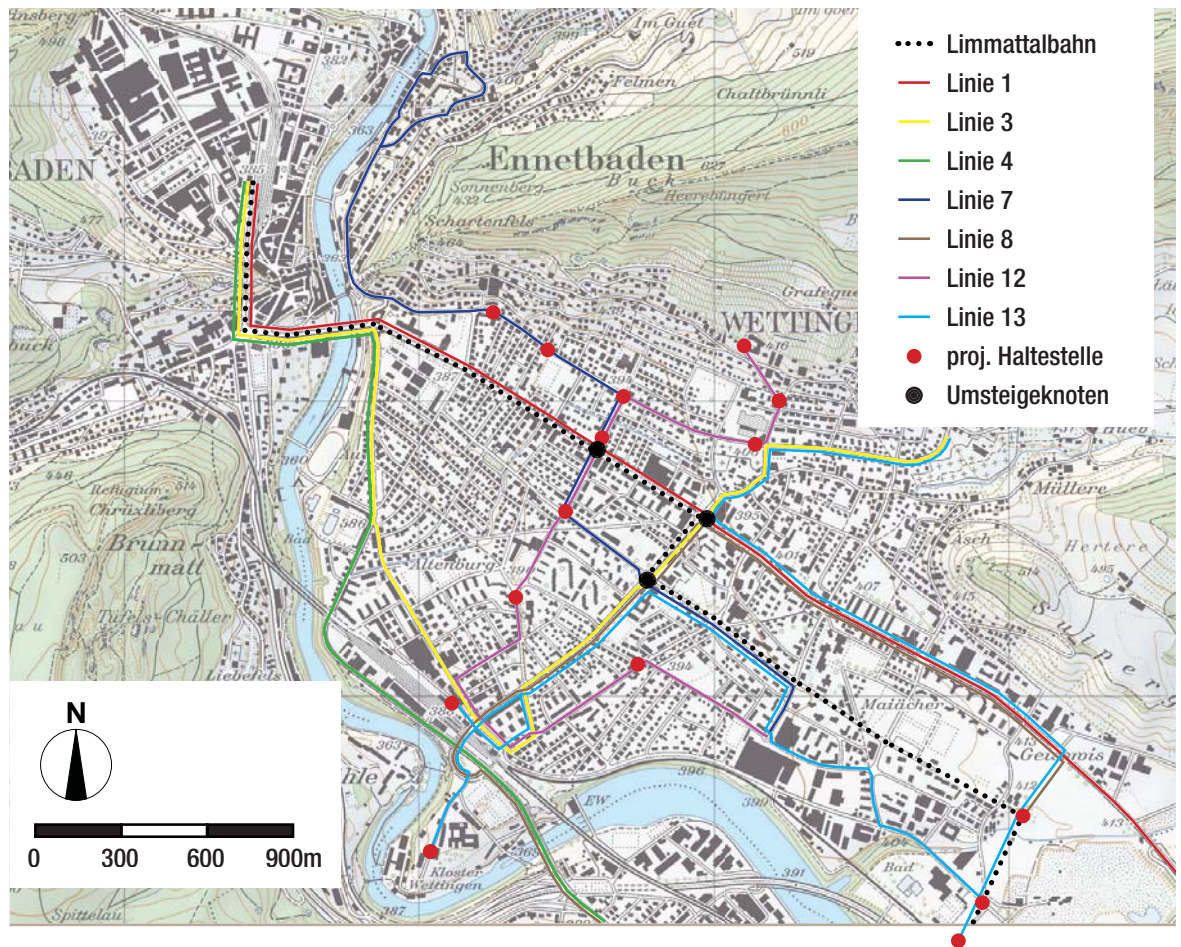
Die Bildung von Varianten gehen die einzelnen Teams sehr unterschiedlich an. Das Team Bissegger/Honegger/Ott setzt von Beginn weg auf zwei Netzvarianten, das Team Städler/Oberer prüft zudem noch die Übernahme des heutigen Busnetzes. Das Team Erismann/Kalberer/Tobler befasst sich mit den möglichen Führungen der bestehenden Linien und deren bestmöglichen Kombination.

Die Konzepte

Die von den Teams erarbeiteten Konzepte unterscheiden sich deutlich. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse kurz erläutert:

Das Team Städler/Oberer arbeitet mit drei Ortsbuslinien für eine direktere Erschliessung der Gemeinde. Die Betriebsmittel dafür werden teils durch die Aufhebung der Linie 7 frei, welche in diesem Konzept mit der Einführung der Limmattalbahn überflüssig wird. Das Konzept ermöglicht die Erschliessung aller aktuellen Erschliessungslücken und des Entwicklungsgebietes im Osten der Gemeinde sowie den Ausbau des 7,5-Minuten-Taktes auf weiteren Streckenabschnitten. Die direkte Erschliessung der Klosterhalbinsel bleibt erhalten. Zusätzlich kann mit diesem Konzept eine direkte Linie nach Ennetbaden geführt werden. Die gute Erschliessung hat allerdings ihren Preis: Im Vergleich zu heute würden mit diesem Vorschlag über ein Drittel mehr Fahrplankilometer gefahren – die Limmattalbahn ist dabei noch nicht eingerechnet.

Abbildung:
Städler, Oberer
Buskonzept mit drei
Ortsbuslinien



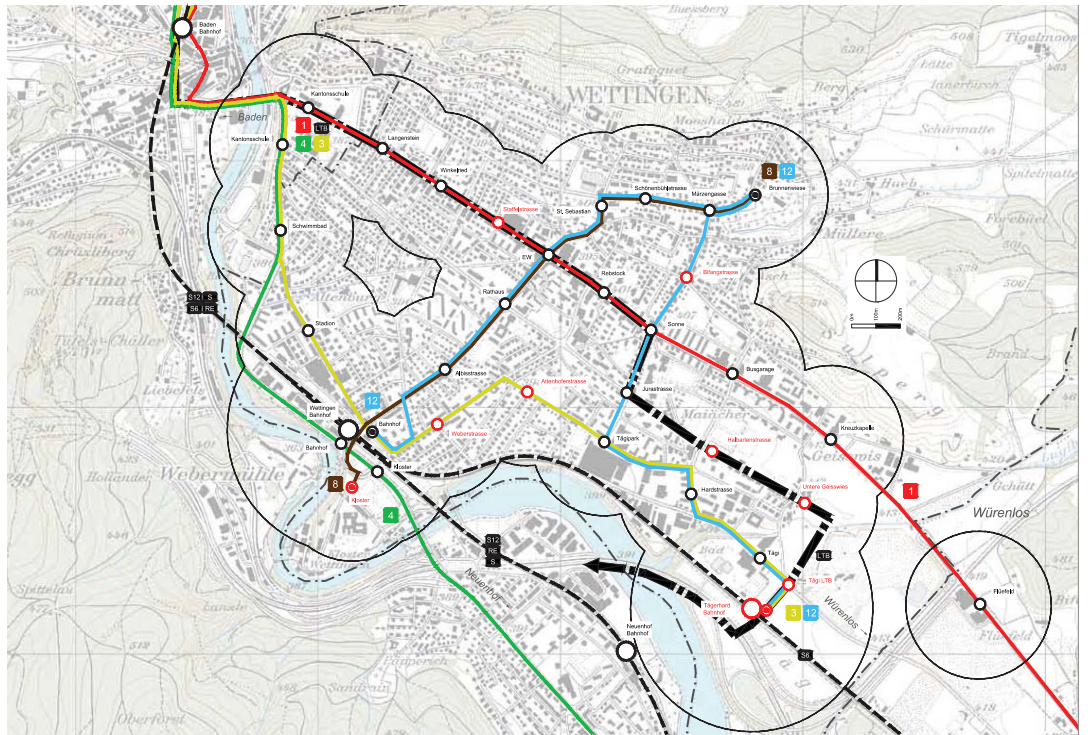
Das Team Bissegger/Honegger/Ott setzt sich mit einer einzelnen Ortsbuslinie und dem Abtausch von Linienästen auseinander. Diese führt vom Bahnhof über die Brunnenwiese zum Sportzentrum Tägerhard und sorgt so für mehr Direktverbindungen. Im Übrigen wird mit dem Abtausch von Linienästen gearbeitet: so führt neu die Linie 3 vom Bahnhof direkt zum Sportzentrum Tägerhard, die Linie 8 dagegen neu zur Brunnenwiese. Die

Linie 7 wird durch die Limmattalbahn ersetzt, die Linien 1 und 4 bleiben unangetastet. Im Gegensatz zu heute werden mit dem Konzept bei unveränderten Kosten für das Busnetz (Limmattalbahn exklusive) die Verbindungen innerorts und insbesondere zum Tägerhard massiv verbessert. Allerdings bleiben die Erschliessungslücken am Lägerhang und in der Altenburg bestehen.

Abbildung:
**Bissegger, Honegger,
 Ott**
**Neues Linienkonzept
 mit mehr Direktverbindungen**

Legende

- Bus**
- best. neu
- Haltestelle
- Endhaltestelle
- Linienverlauf
- Linienbezeichnung
- Einzugsbereich 300m
- Limmattalbahn**
- Haltestelle
- Linienverlauf
- Linienbezeichnung
- Einzugsbereich 300m
- Bahn**
- Bahnhof
- Linienverlauf
- Linienbezeichnung
- Einzugsbereich 500m
- Sonstige**
- Gemeindegrenze



Das Team Erismann/Kalberer/Tobler hat dem Buskonzept eine andere Variante der LTB zugrunde gelegt, damit ist die Linie 7 auch in Zukunft nicht überflüssig. Sie übernimmt weiterhin die Erschliessung des Ostteils der Gemeinde, da die Limmattalbahn durchgehend entlang der Landstrasse fährt und so zusammen mit der Linie 1 auch für das Entwicklungsgebiet im Osten einen 7,5-Minuten-Takt ermöglicht. Da die Linie 7 entlang der Landstrasse

nicht mehr benötigt wird, kann sie mit kurzen Schlaufen die Erschliessungslücken am Lägerhang und im Quartier Altenburg deutlich verkleinern – das Konzept kommt damit ohne neue Linie aus. Die Anschlüsse zwischen den Linien beim Rathaus und zur S-Bahn beim Sportzentrum Tägerhard ermöglichen gute Umsteigeverbindungen innerorts. Diese Variante liegt aufwandmässig für den Busbetrieb wenig über dem heutigen Stand.

Abbildung
**Erismann, Kalberer,
 Tobler**
**Neues Linienkonzept:
 Die Linie 7 schliesst die
 Lücken am Längernhang
 und im Quartier
 Altenburg**





Konzepte neue S-Bahn Station Tägerhard

Multimodaler Umsteigepunkt Tägerhard

Projektarbeit
Verkehr
FS 2012 | 5. Semester
Modul:
Verkehr 6
Dozent:
Carsten Hagedorn
Verfasser: R09

Für die geplante S-Bahn-Station Tägerhard in Wettingen an der ZVV-Linie S6 soll mit dieser Projektarbeit ein Haltestellenkonzept entwickelt werden. Es beinhaltet die Darstellung der eigentlichen S-Bahnstation, ihrer Verknüpfung mit der ebenfalls geplanten Limmattalbahn sowie dem Fuss- und Radverkehrsnetz und der Erschliessung des regional bedeutsamen Sportzentrums Tägerhard. Die Projektarbeit wurde im Rahmen des Moduls Verkehr 6 erarbeitet.

die genaue Lage und Ausdehnung der Haltestelle sowie die Einbettung in die Netze des Fuss- und Veloverkehrs bestimmt. Ziel ist ein optimal organisierter Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn und LTB, der auf die Erschliessungsvorstellungen des SEZ tägi abgestimmt ist. Die vier Arbeiten behandeln jeweils eine andere LTB-Linienführungsvariante und setzen sich mit den jeweiligen Vorteilen und Schwachpunkten auseinander. Was die Führung der LTB angeht, sollen die Arbeiten aufzeigen, wo Vorteile und Schwachpunkte je nach LTB-Linienführungsvarianten (rot, blau, grün, orange) liegen. Je Bearbeitungsteam ist die Auseinandersetzung mit einer der vier LTB-Linienführungsvarianten vorgesehen.

Titelbild:
Standort für die S-Bahn-Haltestelle (mit bestehender Überführung)

Ausgangslage

Die Projektarbeit berücksichtigt die Sanierung und den Ausbau des Sport- und Erholungszentrums «Tägerhard» (SEZ tägi) gemäss dem Siegerprojekt «Morailon», den Ausbau des SBB-Trasses auf Doppelspur, die Planung einer neuen S-Bahn-Haltestelle und die Weiterführung der Limmattalbahn (LTB) von Killwangen-Spreitenbach nach Baden. Diese Weiterführung wurde bis zum heutigen Zeitpunkt in Form von Korridor- und Trasseestudien geprüft. Zurzeit gibt es für die Führung durch die Gemeinde Wettingen noch vier mögliche Trassevarianten. Bei jeder ist eine Haltestelle beim «SEZ tägi» vorgesehen. Für jede der möglichen Trassevarianten der LTB wurde ein Haltestellenkonzept erarbeitet.

Fazit

Die vier Arbeiten zeigen für die diskutierten Linienführungsvarianten der LTB auf, wie ein multimodaler Umsteigepunkt am geplanten S-Bahn-Halt Tägerhard ausgestaltet werden könnte. Die Arbeiten stellen eine weitere Entscheidungshilfe für die Führung der LTB dar und können als Grundlage für weitere Planungen verwendet werden. Die Arbeiten zeigen deutlich auf, dass eine optimale Verknüpfung der LTB mit der S-Bahn nur bei einer Linienführungsvariante möglich wäre, da bei den anderen Varianten die Haltestelle der LTB und der S-Bahn-Halt zu weit auseinander liegen. Die geplante S-Bahn-Station Tägerhard ist daher in das Wettinger Busnetz zu integrieren, eine Verknüpfung der LTB mit der S-Bahn müsste an anderen S-Bahn-Stationen erfolgen.

Aufgabenstellung und Ziele

Mit der Arbeit soll die Haltestellenidee für die S-Bahn-Station Tägerhard konkretisiert werden. Dazu werden

Abbildung:
Linienführungsvarianten der LTB

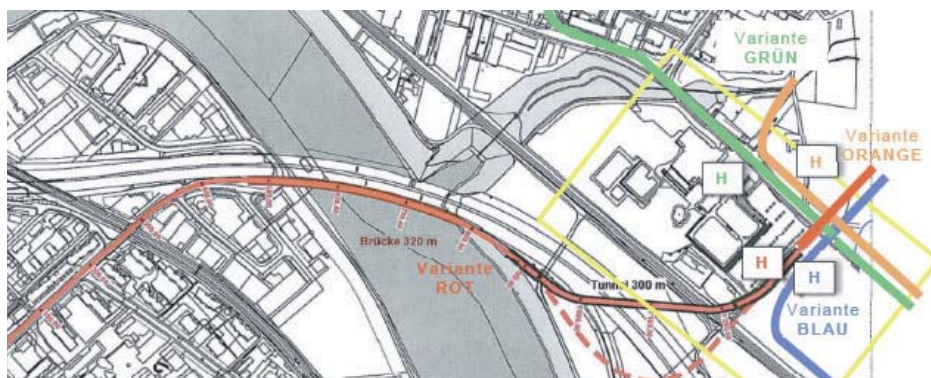


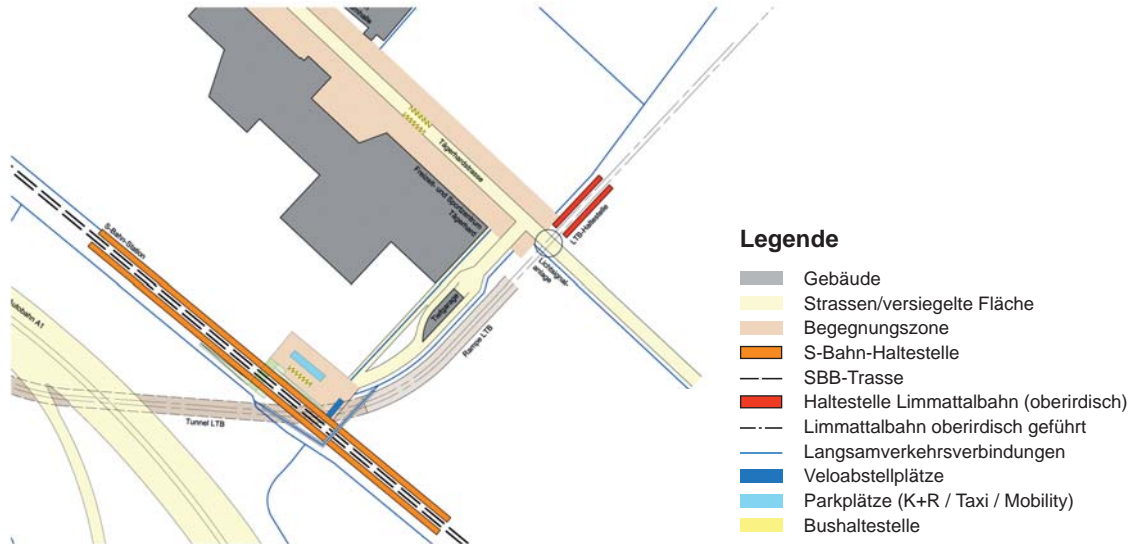
Abbildung:
Konzept
Müller / Weber

Konzepte

Das Konzept des Teams Müller/Weber zeigt die Variante, welche ab Neuenhof die Limmat entlang der Autobahnbrücke überquert und anschliessend die Autobahn und das SBB-Trasse unterquert. Die LTB erreicht beim «Tägi» wieder das Terrainniveau und fährt weiter zur Landstrasse.

Mit dieser Variante der LTB ist es aufgrund des Tunnels und der Rampe nicht möglich, die Haltestelle der LTB und

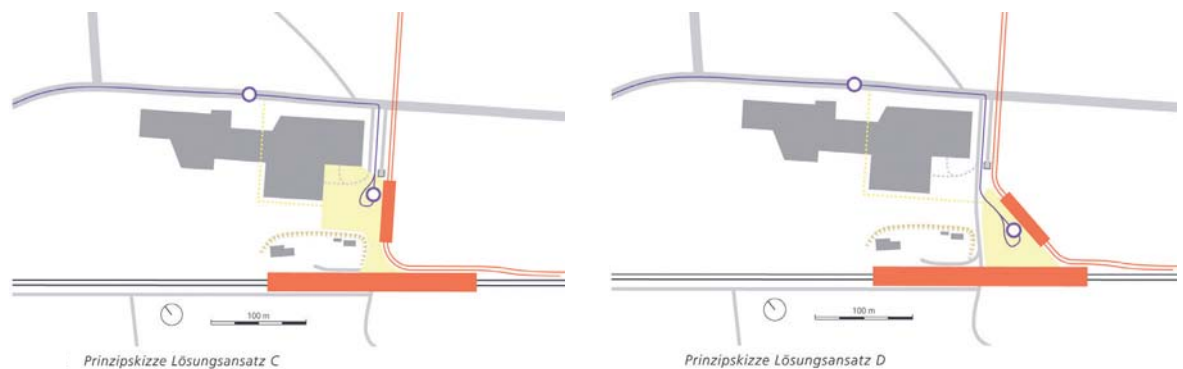
die S-Bahn- Station in einem Knoten zu verknüpfen. Aus diesem Grund wird versucht, die drei Zielpunkte S-Bahn-Station, LTB-Haltestelle sowie Sport- und Freizeitzentrum «tägi» optimal für den Langsamverkehr zu verbinden. Die Verbindung zwischen LTB (Tägerhardstrasse) und S-Bahn-Station wird mit grosszügig dimensionierten Gehwegen ausgestaltet. Ansonsten sorgen Begegnungszonen für eine Priorisierung des Langsamverkehrs.



Den anderen drei Arbeiten liegt eine Linienführung über Würenlos zugrunde. Das Team Güntensperger/Reinhard hinterfragt auf einer übergeordneten Ebene die Trassevariante an sich, denn sie bringt mit sich, dass zwischen Killwangen-Spreitenbach und Wettingen eine längere Strecke ohne Zwischenstationen gefahren werden muss. Dabei bewerten sie diese Trassevariante der LTB aus Sicht der Gemeinde Wettingen als Vorteile, aus regionaler Sicht hingegen beurteilen sie eine Führung via Neuenhof (wie sie der Kanton favorisiert) als sinnvoller, da deutlich mehr Fahrgastpotentiale erschlossen werden können. Aufbauend auf ihren Analysen erarbeiten die Studierenden vier Varianten und wägen die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten ab. Zentrale Themen der Abwägung sind Qualität des Umsteigeknotens, Erschliessung des SEZ tägi, Vermeidung von Konflikten, Flächenverbrauch und klare Linienführung.

Mit der ausgewählten Variante spannen die neuen Haltestellen einen Platz auf, welcher «Tägiplatz» getauft werden soll. Der im Siegerprojekt der Sanierung und Erweiterung SEZ tägi geplante Platz vor dem SEZ soll indes nicht umgesetzt werden. Für die S-Bahn-Haltestelle sehen die Studierenden ein Perron nordseitig des Trassees vor mit dem vorläufigen Verzicht auf ein zweites Gleis. Die LTB-Haltestellen verfügen gemäss Projektarbeit über Seitenperrons. Die Bushaltestelle wird vor der Wendeschleife platziert, um Konflikte der Umsteigebeziehungen zu verhindern. Die Bushaltestelle vor dem SEZ tägi wird belassen. Für Velofahrer stehen nahe den Haltestellen Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Die Studierenden erarbeiteten zudem ein Fahrplankonzept, welches das Potential eines Umsteigeknotens beim SEZ tägi nachweist.

Abbildung:
Favorisierte Varianten
Güntensperger / Reinhard

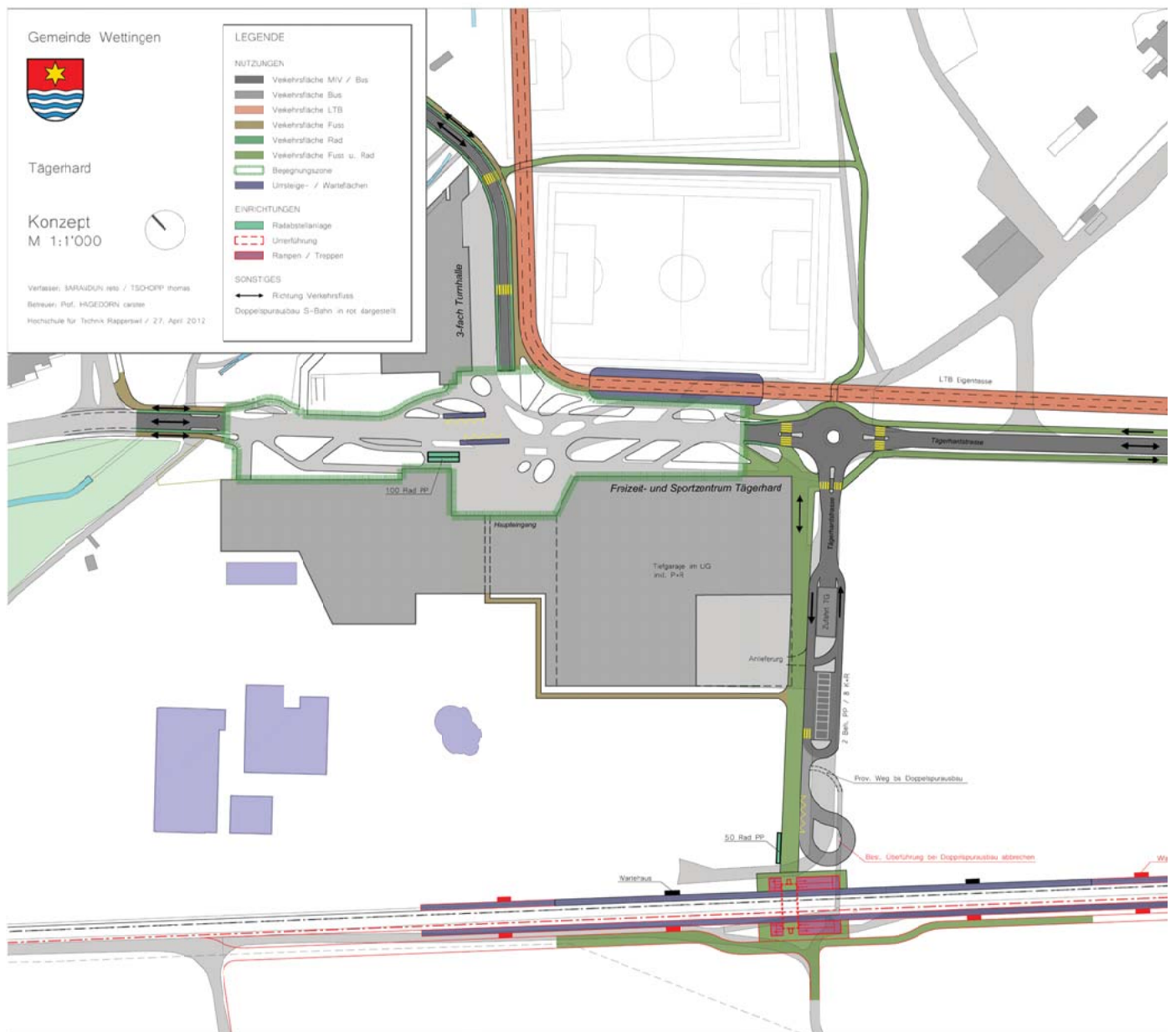


Bei den anderen beiden Arbeiten ist eine direkte Verknüpfung zwischen S-Bahn und LTB nicht möglich, da die LTB auf der Tägerhardstrasse geführt wird.

Das vom Team Klein/Studer vorgeschlagene Konzept greift wenig in den Bestand ein, der Flächenverbrauch ist daher gering. Sämtliche Haltestellen werden räumlich miteinander verknüpft, es bestehen folglich durchgehende Verbindungen für den Langsamverkehr. Die S-Bahn und der Bus werden zeitlich aufeinander abgestimmt. Die Limmattalbahn verkehrt unabhängig, da in dieser Arbeit zwischen der LTB und dem übrigen öffentlichen Verkehr keine Umsteigebeziehungen bestehen.

Das Team Baradun/Tschopp hat ein Projekt ausgearbeitet, welches kaum in die vorhandenen Planungen eingreift. Die Begegnungszone mit den geplanten Inseln wird fast vollständig erhalten und die LTB in die Begegnungszone integriert. Die LTB ist mit ihrer Haltestelle nahe dem Haupteingang optimal für das SEZ tägi. Auch bei diesem Projekt ist die Verbindung zwischen LTB und S-Bahn durch die relativ grosse Distanz nicht optimal. Hier wurden daher der Bus und die S-Bahn miteinander verknüpft. Die Haltestellen wurden alle behindertengerecht ausgestaltet, so dass eine Nutzung für alle möglich wäre.

Abbildung:
Konzept
Baradun, Tschopp





Projektarbeiten Landstrasse

Kinderpartizipation und soziologische Evaluation

Projekt
Siedlungssoziologie
FS 2012 | 2. Semester
Modul:
Siedlungssoziologie II
und
Planungsstatistik II
Dozent:
Michal Arend
Verfasser: R11

Im Rahmen der Kurse Siedlungssoziologie II und Planungsstatistik II wurden vielseitige Projektthemen entwickelt. Die Arbeit «Die Landstrasse aus Sicht von Kindern – Pilotprojekt zur Kinderpartizipation» sowie Die Arbeit «Soziologische Evaluation Landstrasse, Wettingen» zeigen eine kleine Bandbreite daraus.

Ausgangslage

Die Aufgabenstellung für die Projektarbeit war sehr offen und musste von den Studenten selbstständig formuliert werden. Wichtig war lediglich, dass die Arbeit inhaltliche Bezüge zum Fach Siedlungssoziologie und methodische Bezüge zum Fach Planungsstatistik enthielt. Ein wichtiger Aspekt der Arbeit war, konkrete Erfahrungen mit Datenerhebungstechniken zu sammeln und selbstständig empirische Datenerhebungen durchzuführen.

Titelbild:
Kinderzeichnung
zur Landstrasse

Gruppe:
Sarah Keller,
Nicole Jenni,
Michael Städler

Im vorliegenden ersten Beispiel entschlossen sich die Studierenden, ein Pilotprojekt zur Kinderpartizipation zu machen. Die Kinderpartizipation wurde zu verschiedenen Fragestellungen rund um die Landstrasse durchgeführt. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit Frau Ruth Bee und ihrer Primarschulklasse 4b des Schulhauses Mergelacker erarbeitet.

Im zweiten Beispiel wählte die Projektgruppe als Projektthema, die Erstellung einer soziologischen Evaluation über die Landstrasse. Die Verfasser teilten sich in drei Gruppen ein, die jeweils einen Abschnitt der Landstrasse (Ost, Mitte und West) evaluierten.

Aufgabenstellung und Ziele

Die Arbeit soll aufzeigen, dass Kinder eine andere Wahrnehmung der Umwelt haben als Erwachsene. Die Landstrasse sollte aus Kinder-Sicht analysiert und ihre Wünsche aufgenommen und dargestellt werden. Die Arbeit soll auch der Gemeinde zeigen, wie Kinderpartizipation in Projekte integriert werden kann und welche Erkenntnisse daraus gezogen werden können. Weiter galt es den Nachweis zu erbringen, dass Kinder gerne bereit sind, ihrer Gemeinde zur Verfügung zu stehen, und dass es ihnen Spass macht, mitzudenken und mitzureden.

Die Arbeit trägt den Charakter eines kleinen Pilotprojektes, welches den Behörden zeigen soll, dass sich Kinderpartizipation beim späteren Planungsprojekt der Gemeinde lohnt. So soll es auch Ideen aufzeigen, wie solche Prozesse durchgeführt werden können.

Projekt

Die Durchführung der Partizipation bestand aus zwei Phasen. In der ersten Phase führten die Studierenden mit der Schulklasse einen Workshop durch. Dieser dauerte einen halben Tag und es wurden zwei Themen bearbeitet: «Verkehr + Sicherheit + Zukunft – Verkehrsprofi» und «Architektur + Umgebung – Architekturkenner». Nach einer allgemeinen Einleitung zur Raum- und Verkehrsplanung wurde in Gruppen gearbeitet: Je zehn Mädchen und zehn Knaben konnten ihre Wünsche und Anregungen zu den Themen einbringen.

Beim Posten Architekturkenner wurde zuerst abgefragt, wie gut die Kinder die Landstrasse kennen. Fotos von verschiedenen Nutzungen (Restaurant, Geschäfte, Tankstellen usw.) wurden ausgeteilt und mussten von den

Schülern und Schülerinnen am richtigen Ort platziert werden. Die Kinder orientierten sich dazu an den Verkehrskreuzungen sowie an der Center Passage. Die meisten Fotos lagen am Ende der Übung nahe an den richtigen Stellen. Anschliessend hatte jedes Kind die Möglichkeit, je zwei Gebäude abzubauen und zwei unter Schutz zu stellen. Die Gründe für Abbruch oder Schutz waren vielfältig wie neu, kinderfreundlich, notwendig, nützlich, schön, hässlich und unnötig. Auf die Frage, was nach einem Abbruch mit der freien Fläche passieren könnte, kamen unter anderem folgende Vorschläge: Museum, Karaokegeschäft, Park, Zoo, Hochhäuser, Natur und ein Fussballplatz. Die Frage «was bräuchte es damit du dich gerne an der Landstrasse aufhältst», wurde von ganz phantasievoll (Seilbahn, Kinderdisco, Achterbahn etc.) bis pragmatisch (Bänkli, Spielplatz, Brunnen etc.) beantwortet.

Beim Posten Verkehrsprofis wurde ebenfalls zuerst geschaut, wie gut diese die Landstrasse kennen. Fussgängerstreifen, Bushaltestellen und Lichtsignalanlagen mussten zugeordnet werden. Anschliessend wurden die Kinder gefragt, wo ihrer Meinung nach Fussgängerstreifen fehlen und welche Übergänge sie als gefährlich einschätzen.

Am Schluss dieser ersten Phase des Mitwirkungsprozesses wurden die Kinder aufgefordert, sich in Form von Zeichnungen oder Texten nochmals Gedanken zur Landstrasse zu machen. Diese Bilder wurden dann zwei Wochen später in der zweiten Phase, vorgestellt. Neben den Ideen der Kinder gaben die Studierenden den Schülern Rückmeldung zu den Erkenntnissen aus dem Workshop.

Abbildungen:
Kinder am Workshop



Abbildung:
Kinderzeichnung zur
Landstrasse



Schlussfolgerungen

Die Kinder zeigten sich sehr interessiert. Die Kinder kannten die Landstrasse erstaunlich gut, auch wenn einige Gebäude falsch platziert wurden. Bei der Übung zu Schutz und Abbruch waren die Meinungen der Kinder teilweise recht kontrovers: Es gab Gebäude die von den einen unter Schutz gestellt währenddem sie von anderen abgerissen wurden. Beim Posten Verkehrsprofis stellte sich heraus, dass die Kinder Fussgängerstreifen an Kreiseln besonders gut finden, da die Autos langsamer fahren. Kritisiert wurden fehlende Fussgängerstreifen bei Bushaltestellen sowie unsichere Kreuzungen. Es hat sich gezeigt, dass Kinder sich gerne und mit grosser Begeisterung an der Entwicklung ihrer «Räume» beteiligen.

Aufgrund der Erfahrung mit der Kinderpartizipation empfiehlt die Studentengruppe folgende Handlungsempfehlungen:

- Bei Projekten in zentralen öffentlichen Räumen in der Umgebung von Schulhäusern oder bei Projekten, wo Kinder in irgendeiner Weise direkt betroffen sind, wird empfohlen, die Partizipation von Kindern umzusetzen. Wichtig dabei ist, dass Kinder ihre Vorstellungen und Bedürfnisse offen äussern können und dass sie Infos über das Geplante und auch über die Verwendung ihrer Vorschläge erhalten.

- Bei öffentlichen Aufgaben sollten folgende Fragen gestellt werden: Werden Räume durch Kindern genutzt? Besteht die Möglichkeit, Kinder am Projekt zu beteiligen?
- Es gilt die Aktivitätsangebote zu schaffen oder zu ergänzen.
- Die Kinderpartizipation mit Hilfe der Lehrkräfte und Elternforum institutionalisieren. «Kinder wollen mitreden!»
- Leitsätze für Kinderpartizipation entwickeln.

Mögliche Leitsätze können sein:

- Wettingen denkt und handelt kindergerecht.
- Wettingen fördert die Gesundheit und Sicherheit der Kinder.
- Wettingen setzt sich für eine kindergerechte Planung und Gestaltung der Aussenräume ein.
- Wettingen fördert die Mitsprache und Mitbestimmung der Kinder.

Gruppe:

Kerstin Bendixen
Paolo Deta
Fischer Lukas
Brändle Fabienne
Valérie Kappeler
Artan Morina
Jonas Schaufelberger
Adrian Marty

Aufgabenstellung

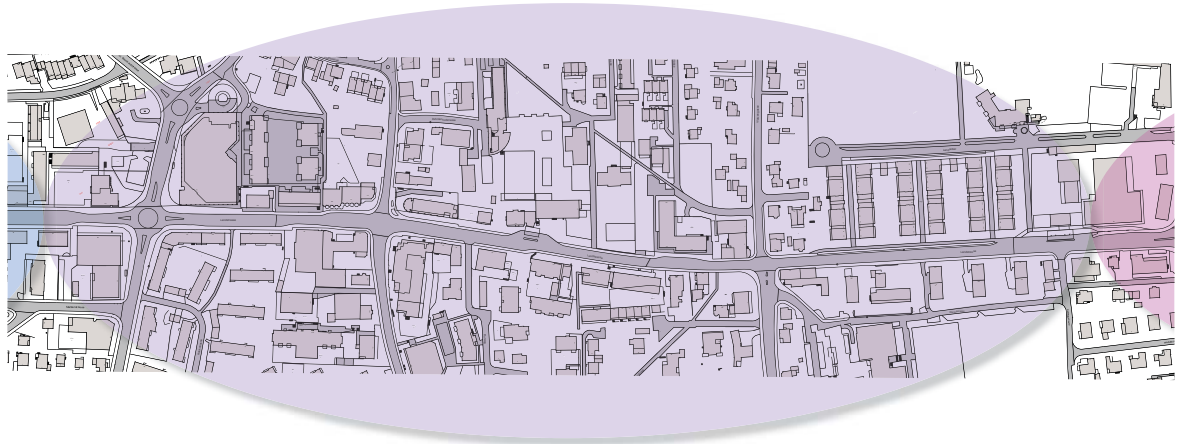
Mit der SWOT-Analyse werden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken im Perimeter rund um die Landstrasse untersucht. Die SWOT-Analyse ist ein Instrument der strategischen Planung und stammt ursprünglich aus dem Management-Bereich. Sie dient grundsätzlich zur Positionsbestimmung eines Betriebs im Zusammenhang mit der Entwicklung einer neuen Strategie. Die klassische SWOT-Darstellungsart wurde deshalb auch leicht abgeändert und auf die Bedürfnisse einer Raum- und Sozialanalyse angepasst.

Vorgehen:

In einem ersten Arbeitsschritt wurden Arbeitshypothesen formuliert. Hypothesen sind Annahmen, welche mittels Ergebnis der SWOT-Analyse überprüft werden sollen. Aus den gewonnenen Erkenntnissen wurden anschliessend Handlungsempfehlungen formuliert. Als Beispiel für alle Arbeiten wird das Vorgehen einer Gruppe aufgezeigt.

Hypothesen Landstrasse Bereich Mitte:

Abbildung:
«Bereich Mitte»



Hypothese 1: Die Landstrasse ist nutzungs- und nicht aufenthaltsorientiert.

Hypothese 2: Die Landstrasse ist für Fussgänger eine wichtige Verkehrsachse und hat entsprechend viel Potenzial für Begegnungsbereiche. Das hohe Strassenverkehrsaufkommen und die fehlende durchgehende Gestaltung machen den Raum als Begegnungsort aber unattraktiv. Der motorisierte Verkehr wird auf dem gesamten Abschnitt auf Kosten der Aufenthaltsqualität für Fussgänger priorisiert.

Hypothese 3: Der Abschnitt Zentrum birgt aufgrund seiner bestehenden Nutzungen das grösste Potenzial für soziale Begegnungen. Restaurants, Zentrumsplatz und Einkaufsmöglichkeiten sollen deshalb beibehalten werden.

Hypothese 4: Die Begegnungsorte/Nutzungen sind dispers verteilt und nicht konzentriert.

Hypothese 5: Die baulichen und gestalterischen Aufwertungen erfolgen konzentriert an vereinzelt Orten und in kleinem Massstab. Es fehlt ein Gesamtkonzept. Der Abschnitt «erweitertes Zentrum» wird punktuell und mehrheitlich von Privaten aufgewertet. Dies zeigt sich in einem Gestaltungsmosaik ohne Gesamtkonzept.

Bei der Begehung vor Ort wurde nicht nur die Landstrasse sondern auch die nähere Umgebung wie zum Beispiel Innenhöfe der Siedlungen, Seitenstrassen und Parkplätze betrachtet.

Die SWOT-Analyse wurde vor Ort vorgenommen. In jedem der drei Teams war eine Person, welche den Abschnitt ausführlich in Bildern festhielt.

Abbildung:
Impressionen aus dem
«Bereich Mitte»



Nebst dem Gesamteindruck wurden insbesondere die Aufenthaltsqualität für Fussgänger, die bauliche Qualität bzw. Struktur, der Verkehr, die Nutzungsstruktur und die

Points of Interest untersucht. Während der Analysearbeit waren auch immer die aufgestellten Hypothesen im Hinterkopf.

Abbildung:
SWOT-Tabelle des
«Bereichs Mitte»

| | Stärken | Schwächen | Chancen | Gefahren |
|--|---|---|--|--|
| Aufenthaltsqualität (Lärm, Gestaltung, Fussgängerführung, Signalisierung, Orientierung) | relativ geradlinige Fussgängerführung, teilweise grosszügige Flächen, viele Läden | wenig Begrünung am/im Strassenraum, sehr schlechte Signalisierung (vor Schulhaus aber auch allgemein). Viele Läden, aber Nutzungen sehr dispers (Autohandel, Mode, Restaurant nebeneinander), wenig Sitz-/Verweilmöglichkeiten (ausser in Restaurant) | teilweise grosszügige Flächen, welche momentan noch schlecht genutzt werden. Vereinzelt Parkbänke vorhanden, aber lieblos gestaltet. Läden mehr nutzungsbezogen anordnen. | Signalisation/Verkehrsberuhigung vor Schulhaus mangelhaft |
| Bauliche Qualität/Struktur (Gebäudezustand, Optisches Erscheinungsbild, Pflege der Vorflächen, Wirkung, Zusammenhänge/Stadtbild) | Teilweise Sanierungen und Neubauten mit neu gestaltetem Aussenraum, viele Gebäude mit Schaufenster direkt an Trottoir | Keine konzentrierten Aufwertungen, sondern nur punktuell. Z.T. Neubau neben Bruchbude, kein Gesamtkonzept. Einige Läden und Wohnhäuser mit baulichen Massnahmen zur Abgrenzung vom Strassenraum. Im Abschnitt Mitte auch starke Trennung Wohnen-Gewerbe | Neubauten und sanierte Bauten könnten andere (Nachbarn) zur optischen Aufwertung ihrer eigenen Gebäude animieren. Bei Sanierung jeweils auch Aussenraumaufwertung > viel Potenzial da grosszügige Flächen. | Abwärtsspirale möglich: Autohandel macht Lage für andere Nutzungen unattraktiv, es folgen weitere Garagen, etc. |
| Verkehr (Emissionen, Trennwirkung, Strassengeometrie/Flächenverbrauch, Sicherheit) | Breiter Stassenraum | Stark befahren und vor allem sehr lärmig (Regen). Strassenquerung z.T. ungenügend, Schaufensterbummel wird so unattraktiv. | Bei Neugestaltung der Stasse ist wegen grosszügiger bestehender Breite eine optimierte Dimensionierung gut möglich. | Bei zunehmendem Verkehr könnte Strasse weiter an Attraktivität für Fussgänger und damit für Geschäfte verlieren. |
| Nutzungsstruktur (Konflikte, Synergien, Angebot/Nachfrage, Anordnung/Zugänge, Durchmischung) | Sehr breites Spektrum an Nutzungen (Angebote), die meisten direkt an Strassenraum anliegend | Viele Nutzungen, aber sehr unübersichtlich und unlogisch verteilt. Keine Zentren. | Durch grosse Vielfalt ein "gedeihendes" erweitertes Zentrum möglich. | . |
| Brennpunkte (Hotspots, Anziehungspunkte, Besondere Qualitäten, Attraktionen, "verlorene" Plätze, offensichtliche Problemzonen) | (kaum offensichtliche Attraktionen erkennbar) | viele verlorene Vorplätze, die sich bei entsprechender Gestaltung zu Aufenthaltsräumen entwickeln könnten. | Bestehende Aufenthaltsorte beibehalten und fördern (z.B. durch Erweiterung des vorhandenen und genutzten Raumes) | Verdrängung der Menschen und Abnahme der Aussenraumqualität durch Mehrverkehr und Lärm |

Die Hypothesen konnten grösstenteils bestätigt werden. Mit Ausnahme der Hypothese 4. Die Annahme, dass die Begegnungsorte/Nutzungen dispers verteilt und unkonzentriert sind, stimmt so nicht. Die Nutzungen konzentrieren sich im Zentrumsbereich. Kleinere Gewerbebetriebe schwächen diese Konzentration zwar etwas ab, stören aber nicht. Einziger Begegnungsort ist der grosse Platz beim Kreisel. Beobachtungen im erweiterten Zentrum zeigten allerdings ein anderes Bild: trotz der hohen Vielfalt an Nutzungen sind diese hier schlechter verteilt und bilden wenige Konzentrationspunkte.

Handlungsempfehlungen

Ein durchgehendes Gestaltungskonzept für den öffentlichen Strassenraum könnte der Landstrasse eine stärkere Identität geben und den Abschnitt als Wohn- und Aufenthaltsraum attraktiver machen. Öffentliche Infrastrukturen wie Parkbänke sollten sorgfältiger gestaltet und allenfalls deren Standort überprüft werden.

Ebenfalls in dieses Konzept einbezogen werden sollte eine Optimierung der Verkehrsflächen. So kann der Lärm reduziert, die Aufenthaltsqualität und Sicherheit gesteigert und die Trennwirkung minimiert werden.

Gewerblich genutzte Bauten sollen durch geeignete Massnahmen im Rahmen der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung gefördert werden. Mittels Gestaltungsplan könnten einheitliche Regeln für die Vorplatzbereiche festgesetzt werden.

Die Fussgängerführung und dazugehörige Signalisation muss in gewissen Bereichen überarbeitet und optimiert werden. Dies betrifft vor allem den Strassenabschnitt vor dem Schulhaus, welcher heute ungenügend abgesichert ist.



Siedlungsentwurf «Obere Geisswies»

Planen und Bauen für zukünftige Bewohner

Semesterarbeit
Städtebau
FS 2012 | 2. Semester
Modul:
Städtebau 2
Dozent:
Lucas Steiner
Verfasser: R11

Für die Entwicklungsmöglichkeiten einer Stadt ist die Thematik des Wohnens von zentraler Bedeutung. Die Auseinandersetzung mit dem Thema Wohnungsbau steht deshalb im Zentrum des Kurses Siedlungsentwurf. Mittels einer zweistufigen Projektarbeit 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.

Ausgangslage

Für den Siedlungsentwurf wurde ein fiktives Planungsa-real im Südosten der Gemeinde ausgewählt. Im Gebiet «obere Geisswies», in einem städtebaulichen Entwicklungsgebiet am Fuss des Sulpergs, soll eine architektonisch städtebaulich überzeugende Wohnüberbauung geplant werden. Das ca. 11 000 m² grosse Areal ist als Gestaltungsplangebiet innerhalb einer dreigeschossigen Wohn- und Gewerbezone ausgewiesen.

Aufgabenstellung

Die Aufgabe umfasst den kritischen und qualitätsvollen Umgang mit dem Thema «Wohnen». Dabei sollen den spezifischen Qualitäten des Ortes Rechnung getragen werden. Ziel ist es, eine Siedlung zu entwickeln, welche einen eigenständigen Charakter besitzt, in das bestehende Umfeld eingebunden ist und das Potenzial besitzt, von den Bewohnerinnen und Bewohnern als hochwertige Wohnumgebung wahrgenommen und geschätzt zu werden.

Die Aufgabe wurde in zwei Arbeitsschritte gegliedert. In einem ersten Teil arbeiteten die Studierenden in Gruppen à 3–4 Personen. Das Kernthema der Gruppenarbeit war, die Aufgabe und den Ort zu analysieren. Erschliessung, Klima, Orientierung, baulicher und sozialer Kontext sowie das Erkennen von bestehenden Typologien waren die zentralen Fragestellungen. Jede Gruppe musste für sich auch ihr Zielpublikum für die geplante Wohnbebauung definieren.

Anschliessend folgte der zweite Teil des Projektes als Einzelarbeit. Jedes Gruppenmitglied bearbeitete individuell einen spezifischen Ausschnitt der Siedlung in einem architektonischen höheren Detaillierungsgrad. Der Entwurfsfokus lag auf einem «typischen» Wohnhaus mit seinem Innenleben und seiner näheren Umgebungsgestaltung.

Abbildung:
Umgebungsplan
Laube 6

Gruppe:
Kerstin Bendixen
Lukas Fischer
Adrian Grütter
Corinne Hugentobler

Laube 6

Das Konzept sieht vorwiegend junge Familien und Berufstätige als Zielgruppe. Die Siedlung soll durch den Grünraum geprägt werden und Bezug auf das nahe Naturgebiet nehmen. Die Gebäude werden im Minergie-Standard erbaut und sollen weitgehend mit erneuerbarer Energie versorgt werden. Es wird eine Ausnützung von 0.89 erreicht.



Abbildung:
Umgebungsplan
Wettingreen

Gruppe:
Angela di Santo
Alen Rajic
Daniel Ruiz Gomez
Moritz Setz

Wettingreen

Die Zielgruppe besteht aus jungen Familien, Pendlern und Singles aus der Mittelschicht. Die Siedlung soll innovativ und futuristisch auftreten, die Ausnützung liegt bei 0.9. Die Siedlung besteht aus vier Pentagonen und einer Gewerbebaute im Süden. Das Zentrum bildet eine geschwungene Wasserfläche.



Abbildung:
Situationsplan
Wohnpionier

Gruppe:
Luigi Poppa
Josua Schwegler
Philip Spring
Elena Wiss

Wohnpionier

Die Siedlung soll als städtebaulicher Akzent in Erscheinung treten und die Bebauung nimmt somit keinen Bezug zum Bestand. Die Gebäudevolumen liegen verschachtelt übereinander.



Abbildung:
Situationsplan
Sulperg Süd

Gruppe:
Fabienne Brändle
Jonas Schaufelberger
Michael Städler
Nicole Jenni

Sulperg Süd

Unerwünschte Immissionen werden durch den transparent strukturierten Gewerberiegel abgeschirmt. Die Gebäude werden vorwiegend aus nachwachsenden Rohstoffen gefertigt. Die Überbauung richtet sich nach den Prinzipien «Bauen für die 2000 Watt Gesellschaft».



Abbildung links:
Grundrisse
Projekt Laube 6



Abbildung rechts:
Gebäudeansicht



Studentin:
Corinne Hugentobler

Abbildung links:
Grundriss
Projekt Wettingreen



Abbildung rechts:
Gebäudeansicht



Student:
Alen Rajic

Abbildung links:
Grundriss
Projekt Wohnpionier



Abbildung rechts:
Visualisierung



Student:
Philip Spring

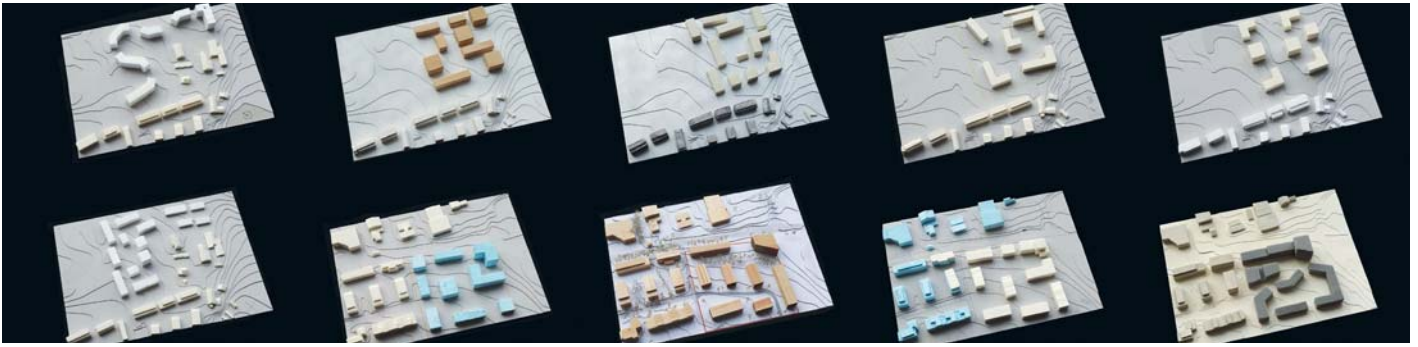
Abbildung links:
Grundriss
Projekt Sulperg Süd



Abbildung rechts:
Gebäudeansicht



Student:
Michael Städler



Siedlungsentwurf «Untere Geisswies»

Zuhause in Wettingen

Semesterarbeit
 Städtebau
 FS 2013 | 2. Semester
 Modul:
 Städtebau 2
 Dozent:
 Lucas Steiner
 Verfasser: R12

Titelbild:
Modelle

Abbildung:
Standort
 «untere Geisswies»

Mit ähnlichen Rahmenbedingungen wurde auch im folgenden Jahr im Modul Städtebau 2 gearbeitet. Diesmal galt es, im Gebiet «untere Geisswies» am östlichen Rand von Wettingen eine Siedlung zu entwerfen, in welcher sich Bewohnerinnen und Bewohner zu Hause fühlen. In einer Gruppenarbeit wurden die Rahmenbedingungen definiert und in ein Siedlungskonzept gegossen. Anschliessend wurden mittels einer Einzelarbeit Teile davon konkretisiert und detaillierter ausgearbeitet.

Ausgangslage

Das Planungsgebiet «untere Geisswies» liegt im Südosten der Gemeinde Wettingen in einem der möglichen Gebiete für eine weitere Siedlungsexpansion. Die Entwürfe wurden unter der Annahme ausgearbeitet, dass östlich des Planungsgebiets künftig die Limmattalbahn verkehren wird. Diese verleiht dem Gebiet einen urbanen Charakter. Deshalb ist es der Gemeinde Wettingen wichtig, dass eine Grünraum-Vernetzung mit dem nahe gelegenen Sulperg gewährleistet ist. Der Perimeter liegt zurzeit ausserhalb der Bauzone.

Aufgabenstellung

In einem ersten Teil wurde in den Arbeitsgruppen eine Analyse des Ortes vorgenommen und durch ein Modell des jeweiligen Perimeters ergänzt. Ziel war es, eine städtebauliche Disposition zu erarbeiten wie sich die Bebauung mittelfristig entwickeln könnte. Dabei befassten sich die Studierenden mit Fragen, welches Zielpublikum angesprochen werden soll, welche Dichte die Neubebauung haben soll und wie ein adäquater Abschluss der Siedlung gegen Osten hin erreicht werden kann. Ein besonderes Augenmerk sollte auch der Gestaltung der Übergänge von öffentlichen und halb- bzw. privaten Bereichen geschenkt werden. Mit der siedlungsinternen Erschliessung soll auch eine schlüssige Adressfindung innerhalb der Siedlung erreicht werden. Nach dem vorgegebenen Wohnungsmix erarbeiteten die Gruppen einen Wohnungsspiegel mit den dazugehörigen Abstellräumen und -plätzen im Untergeschoss.

Die Resultate dieses Forschens wurden mittels des Modells, eines Situationsplans, aussagekräftigen Schnitten, Geschosseinteilungen, Visualisierungen und Referenzfotos Mitte des Semesters präsentiert.

In der weiteren Bearbeitung mittels einer Einzelarbeit wurden die Erkenntnisse aus den Gruppenarbeiten detaillierter ausgearbeitet. Nachdem im ersten Teil des Semesters die Siedlung im Fokus stand, wurde in der Einzelarbeit das einzelne Haus in den Mittelpunkt gerückt. Neben einer ausgereiften Wohnungseinteilung hat auch die Gestaltung des Aussenraums in direkter Umgebung um das Haus einen hohen Stellenwert. Auch hier spielte wieder die Verbindung bzw. Trennung von öffentlichen und privaten Bereichen eine wichtige Rolle.

Auf den folgenden Seiten werden zwei Gruppen- und Einzelarbeiten vorgestellt.





Ausgangslage Perimeter A

Der Perimeter A liegt direkt an der Landstrasse. Zur Minderung der Lärmproblematik ist gegenüber der Landstrasse die Platzierung eines Gewerberiegels vorgesehen. Weiter soll die Aussenraumgestaltung in Abstimmung mit der Landstrasse festgelegt werden. Aufgrund der Lage am Eingang von Wettingen soll in der Nordostecke ein städtebaulicher Akzent entstehen.

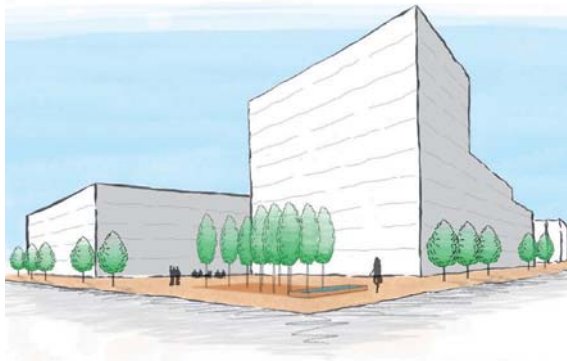
die präzise gesetzten Bauvolumen entstehen. Der Grad der Privatheit dieser Räume widerspiegelt sich in der Gestaltung der Plätze. Den Gebäuden wird in diesem Kontext je nach dem eine einfassende oder vermittelnde Aufgabe zuteil. Der starke Massstabssprung des städtebaulichen Akzents in der nordöstlichen Ecke wird durch eine Staffelung der Geschossigkeit im Gewerberiegel abgefangen.

Abbildung:
Perimeter A

Gruppenarbeit

Dieser Entwurf führt trotz seiner hohen Dichte die Kleinmassstäblichkeit der Umgebung weiter. Die Qualitäten dieser Arbeit sind drei verschiedene Freiräume, die durch

Gruppe
Anderer, Marfurt, Senn
Abbildung links:
Städtebaulicher Akzent
Abbildung rechts:
Konzept Aussenräume



Abbildungen
Tabea Marfurt
rechts:
Ansicht Süd
unten:
Wohnungseinteilung
EG und Umgebung

Einzelarbeit

Dieser Gebäudeentwurf steht exemplarisch für die Herausforderung dieser städtebaulichen Situation. Es muss auf den eher privaten Innenhof, aber auch auf den öffentlichen Platz innerhalb der Siedlung reagiert werden. Mit dem Hochparterre, das den Bewohnerinnen und Bewohnern in den Balkonen Privatheit garantiert und der zweiseitigen Ausrichtung, welche die Unterscheidung zwischen vorne und hinten verwischt, wird eine sehr elegante Lösung gefunden.





Ausgangslage Perimeter C

Für den Entwurf im Perimeter C musste die Gruppen von der Erhaltung der bestehenden Bebauung sowie der Unteren Geisswiesstrasse ausgehen. Als Leitgedanke sollte der Slogan «Wettingen – Gartenstadt zwischen Limmat und Lägern» dienen. Die Studierenden hatten sich mit einer zeitgemässen Umsetzung der Idee der Gartenstadt auseinanderzusetzen.

Abbildung:
Perimeter B

Gruppe

Meier, Pescatore, Scheidegger

Abbildungen

links oben / unten:

Wohnungseinteilung

EG und 2. OG

rechts oben:

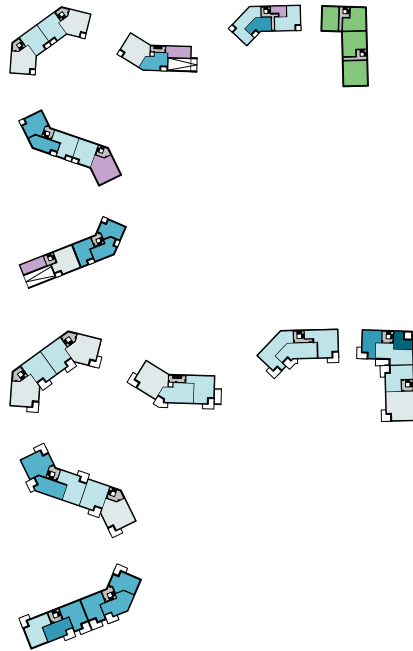
Situation Projekt «Balthasar»

rechts unten:

Modellfoto

Gruppenarbeit

Im Projekt «Balthasar» nähern sich die Studierenden der Idee Gartenstadt über die sozialen Kontakte, die in einer solchen Umgebung möglich sind. Durch die sperrigen



Abbildungen

Lea Scheidegger

links

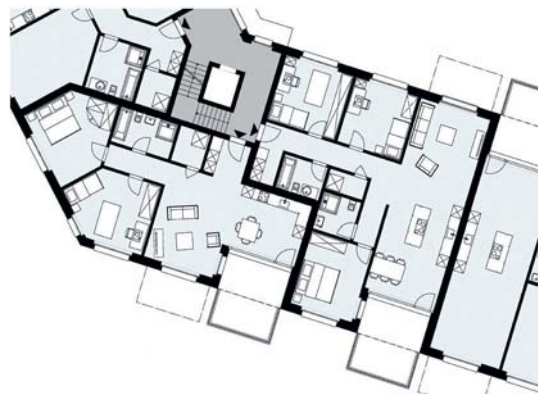
möblierte Beispielwohnung

rechts:

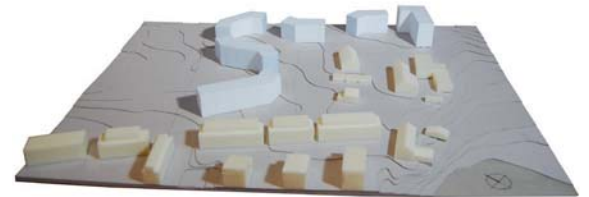
Visualisierung

Einzelarbeit

Das Gebäude 5 kann als ein Drehpunkt in der Siedlung angeschaut werden. Beide Fassaden stossen an die «Höfe» und der Gemeinschaftsraum liegt darin. Einer der Ansprüche war deshalb, dass keine Hauptwohnseite erkennbar sein soll. Deshalb sind die Balkone an beiden Fassadenseiten angebracht. Das spezielle am Entwurf ist: Die Balkone sind so gegeneinander versetzt, dass jeweils ein Stockwerk darüber frei bleibt.



Formen der Gebäude, die sich wie die Glieder einer Kette zusammen in die bestehende Struktur einfügen, entstehen verschieden Hof- und damit Raumsituationen in denen Interaktion zwischen den Bewohnern der Siedlung stattfinden können. Die begrünten Aussenflächen sollen als Spiel- und Gemeinschaftsplätze zum Verweilen einladen. Die Privatsphäre der Erdgeschosswohnungen wird gegenüber diesen Aussenplätzen mittels Bepflanzung und kleinen Hügeln geschützt.





Bachelorarbeiten

Verdichtungskonzept

Bachelorarbeit
Raumplanung
FS 2012 | 6. Semester
Dozent:
Andreas Schneider
Verfasserin:
Ilva Gerber

Titelbild:
geeignete Gebiete
für eine Siedlungsverdichtung

Abbildung:
Berechnete potenzielle
Verdichtungsgebiete

Im Rahmen der Partnerschaft zwischen der Gemeinde Wettingen und dem Studiengang Raumplanung sind auch zahlreiche Bachelorarbeiten entstanden. Auf der folgenden Seite werden diese tabellarisch aufgeführt. Exemplarisch wird untenstehend eine Arbeit detaillierter beschrieben.

Ausgangslage und Ziel

Bis ins Jahr 2035 muss die Gemeinde Wettingen mit einer Bevölkerungszunahme von rund 4200 Personen rechnen. Der Raum für die Siedlungserweiterung ist jedoch stark begrenzt. Daher ist es unumgänglich, auch innerhalb der bestehenden Siedlung Platz zu schaffen.

In der Gemeinde Wettingen werden die Gebiete mit dem grössten Verdichtungspotenzial ausfindig gemacht und aufgezeigt. Parallel dazu wird ein Katalog mit möglichen Verdichtungsmassnahmen erarbeitet. Anschliessend werden mit Hilfe eines konkreten Beispiels Handlungsempfehlungen zur Siedlungsverdichtung für Wettingen vorgeschlagen.

Vorgehen und Ergebnis

Die Arbeit untersucht, welche Gebiete für die Verdichtung geeignet sind und welche Massnahmen eine Verdichtungspolitik in Wettingen umfassen sollte. Nach einer ersten allgemeinen Analyse von Wettingen wurde das Siedlungsgebiet auf das vorhandene Verdichtungspotenzial untersucht. In einem ersten Schritt wurden die Zweckmässigkeit der Zonierung und die Dimensionierung der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen abgeklärt und nötige Anpassungen vorgeschlagen. Im zweiten Schritt wurde eine erste Berechnung zu den Verdichtungspotenzialen der Gemeinde durchgeführt. Dabei wurden diejenigen Gebiete ausgewiesen, die ein hohes Potenzial zur Verdichtung aufweisen. Vor Ort konnte in einem dritten Schritt das Potenzial der identifizierten Gebiete abgewägt und somit verifiziert oder falsifiziert werden. Das Ergebnis ist ein Plan zu den Verdichtungsgebieten von Wettingen. Um den Verdichtungsprozess weiter voran zu treiben wurde deshalb ein Umsetzungskonzept mit detaillierten Handlungsmöglichkeiten für die Gemeinde erarbeitet. Es soll langfristig zu einer qualitativollen Siedlungsverdichtung führen.

Die Handlungsoptionen können in drei Stossrichtungen gegliedert werden:

- Vorbereitungen in Politik und Öffentlichkeitsarbeit
- Eigeninitiative der Gemeinde
- Unterstützung von privaten Vorhaben

In einem weiteren Arbeitsschritt wurde anhand eines konkreten Beispiels eine mögliche Verdichtung getestet. Daraus konnten Rückschlüsse zum Umsetzungskonzept gezogen und eine Handlungsempfehlung für Wettingen zusammengestellt werden.

Fazit

Für Wettingen werden folgende Massnahmen als minimales Verdichtungspaket empfohlen.

- Verdichtungsstrategie
- Mitwirkung
- Aktive, langfristige Baulandpolitik

Zusätzlich wären die weiteren Massnahmen in der folgenden Reihenfolge nützlich:

- Basisberatung in Kombination mit finanziellem Anreiz
- Gemeinde als Gebiets-Entwickler
- Verdichtung ermöglichen
- Vorbildfunktion



Übersicht der Bachelorarbeiten von Wettingen 2012–2013

Bachelorarbeiten 2012

| Thema | Name | Vorname |
|--|---------------|-----------|
| Raumplanung | | |
| Nutzungsplanung | Ballmer | Andreas |
| Nutzungsplanung | Hostettler | Christine |
| Nutzungsplanung | Lanzi | Romano |
| Nutzungsplanung | Roduner | Thomas |
| Verdichtungskonzept | Gerber | Ilva |
| Städtebau | | |
| Entwicklung Landstrassenschild | Basic | Tarik |
| Entwicklung Landstrassenschild | Klein | Jasmin |
| Entwicklung Landstrassenschild | Studer | Vanessa |
| Entwicklung Landstrassenschild | Vetter | Elias |
| Verkehr | | |
| Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) | Aellig | Thomas |
| Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) | Barandun | Reto |
| Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) | Tschopp | Thomas |
| Konzeptstudien zur Führung der Limmattalbahn | Güntensperger | Matthias |
| Konzeptstudien zur Führung der Limmattalbahn | Lanker | Christoph |
| Konzeptstudien zur Führung der Limmattalbahn | Müller | Valentin |
| Konzeptstudien zur Führung der Limmattalbahn | Weber | Philipp |

Bachelorarbeiten 2013

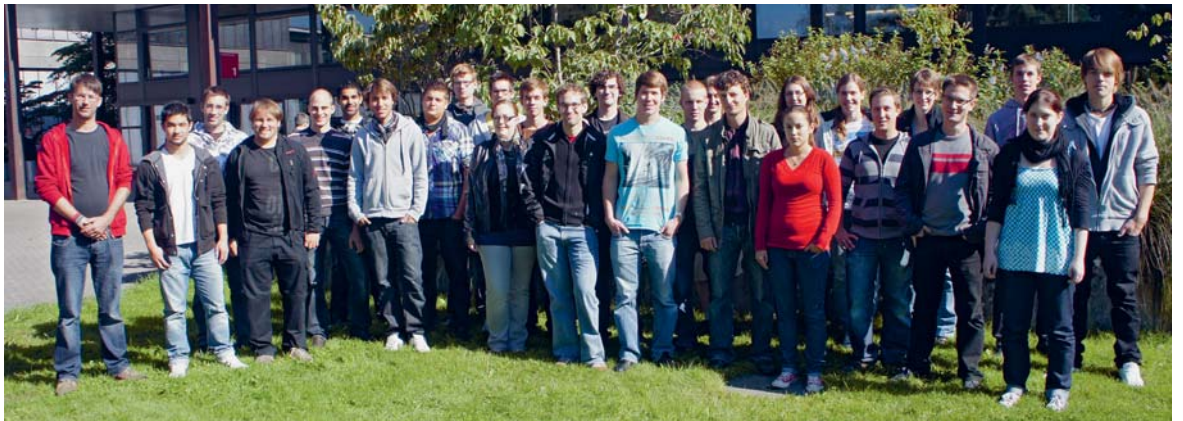
| Thema | Name | Vorname |
|---|--------------|-----------|
| Raumplanung | | |
| Raumplanerische Instrumentierung Bahnhofplanung | Barben | Samuel |
| Raumplanerische Instrumentierung Bahnhofplanung | Gwerder | Lea |
| Raumplanerische Instrumentierung Bahnhofplanung | Kalberer | Raphael |
| Raumplanerische Instrumentierung Bahnhofplanung | Madörin-Egli | Jeannette |
| Raumplanerische Instrumentierung Bahnhofplanung | Tobler | Andreas |
| Recycling ausgewählter OeBA-Zonen | Ott | Matthias |
| Recycling ausgewählter OeBA-Zonen | Rota | Maria |

VerfasserInnen der Projektarbeiten

R09



R10



R11



R12



Impressum

| | |
|----------------------|---|
| Herausgeber | HSR Hochschule für Technik Rapperswil Studiengang Raumplanung mit freundlicher Unterstützung der Gemeinde Wettingen |
| Koordination | Nicola Roggo |
| Redaktion | Kerstin Bendixen, Jonas Grubenmann, Andreas Möckli, Jonas Schaufelberger, Elio Pescatore, Christoph Bill, Nicola Roggo, Martin Schlatter |
| Layout | Lukas Fischer, Daniel Ruiz Gomez, Nicola Roggo |
| Copyright | HSR Hochschule für Technik Rapperswil und ProjektverfasserInnen Luftbilder von der Gemeinde Wettingen zur Verfügung gestellt |
| Begleitende Dozenten | Carsten Hagedorn Andreas Schneider Walter Ulmann Michael Liebi |

STUDIENGANG RAUMPLANUNG

HSR Hochschule für Technik ■ Oberseestrasse 10 ■ Postfach 1475 ■ CH-8640 Rapperswil
Telefon +41 (0)55 222 41 11 ■ office@hsr.ch ■ www.hsr.ch

