

Strassenräume integriert gestalten und entwickeln

Wegleitung für attraktive Zentren und Strassen-
räume in Baden Regio

Arbeitshilfe

03. November 2017

Auftraggeber

Regionalplanungsverband
Baden Regio mit Unterstützung
des Departementes Bau,
Verkehr und Umwelt Kanton
Aargau, Abteilungen Raument-
wicklung und Verkehr

Begleitung**Baden Regio**

Roland Kuster,
Präsident, Vorsitz

Rolf Wegmann,
Leiter Entwicklungsplanung
Stadt Baden

Valentin Schmid,
Gemeindepräsident
Spreitenbach

Silvio Caneri,
Gemeindeammann Fislisbach

André Zoppi,
Gemeindeammann Würenlingen

Bruno Gretener,
Gemeindeammann Mellingen

Urs Heimgartner,
Leiter Bau- und Planungs-
abteilung Wettingen

Silvia Schorno,
Geschäftsleiterin

Kanton Aargau

Reto Candinas,
Kreisplaner, Abteilung
Raumentwicklung

Britta van Aartsen,
Abteilung Verkehr

Peter Keller,
Abteilung Tiefbau

Bearbeitung**sapartners**

Dufourstrasse 95
8008 Zürich
Tel.: 044 515 25 20
E-Mail: info@sapartners.ch

Dunja Kovári-Binggeli,
Dipl. Ing. TU Berlin

Lea von Moos,
M.Sc. ETH in Raumentwicklung
und Infrastruktursysteme

Inhalt

6	1	Weshalb diese Wegleitung?
	1.1	Anlass, Ziele und Stellenwert
	1.2	Begriffsklärung
9	2	Wichtige Grundlagen und Planungsinstrumente
	2.1	Ausgewählte Grundlagen
	2.2	Prozess und Instrumente
14	3	Handlungsempfehlungen
17	4	Erfolgsfaktoren und regionale Abstimmung
18	5	Handlungsbedarf
	5.1	Aus kantonaler Sicht
	5.2	Aus regionaler Sicht
	5.3	Aus kommunaler Sicht
21	6	Fazit
	6.1	Schlussfolgerungen
	6.2	Weiteres Vorgehen

Anhang

Anhang 1: Übersicht Planungsprozess

Anhang 2: Übersicht Planungsinstrumente

Anhang 3: Die 4 zentralen Sachbereiche für die Entwicklung und Aufwertung von Strassenräumen

Anhang 4: Übersichtsplan Handlungsbedarf aus kantonaler Sicht

Anhang 5: Übersichtsplan Handlungsbedarf aus regionaler Sicht

Anhang 6: Übersichtsplan Handlungsbedarf aus kantonaler und regionaler Sicht

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Amt für Raumentwicklung (Kanton Aargau)
ATB	Abteilung Tiefbau (Kanton Aargau)
AVK	Abteilung Verkehr (Kanton Aargau)
BauG	Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz) Kanton Aargau
BauV	Bauverordnung Kanton Aargau
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
DBVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ER	Einwohnerrat
ERP	Entwicklungsrichtplan
GR	Gemeinderat
GV	Gemeindeversammlung
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
KVM-AG	Kantonales Verkehrsmodell Aargau
MIV	Motorisierter Individualverkehr
REK	Regionales Entwicklungskonzept
REL	Räumliches Entwicklungsleitbild
RR	Regierungsrat

1 Weshalb diese Wegleitung?

1.1 Anlass, Ziele und Stellenwert

Ausgangslage	Mit der Aufwertung von Zentren und Strassenräumen soll der Siedlungsraum und angrenzende öffentliche Raum attraktiviert und weiterentwickelt und gleichzeitig die Verkehrsfunktion der Strasse sichergestellt werden. Dabei bietet sich eine grosse Chance für eine hochwertige Gestaltung, Belebung und Weiterentwicklung dieser Orte. Diese komplexe Aufgabe stellt Behörden und Gemeinden, insbesondere im Zusammenhang mit der Umsetzung einer qualitativen Siedlungsentwicklung nach Innen, vor grosse Herausforderungen.
Gesetzgebung: Auftrag für regionale Abstimmung	Die Gesetzgebung im Kanton Aargau fordert die regionale Abstimmung der kommunalen Nutzungspläne (§ 13 Abs. 1 BauG) und den geeigneten Einbezug der Regionalplanungsverbände beim Entwerfen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (§ 3 Abs. 1 BauV). Eine Grundlage für die geforderte regionale Abstimmung von letzterem fehlt Baden Regio bislang.
Richtplan: Auftrag Aufwertung Strassenräume	Der kantonale Richtplan empfiehlt entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 8'000 Fahrzeugen/Tag Aufwertungsmassnahmen für den angrenzenden Siedlungsraum (Planungsanweisung 1.3) kommunal zu verankern. Bei Strassenabschnitten mit mehr als 15'000 Fahrzeugen/Tag (DTV) sind die Gemeinden verpflichtet, das angrenzende Siedlungsgebiet durch planerische und bauliche Massnahmen aufzuwerten (Planungsanweisung 1.4). Gleichzeitig soll gemäss Richtplan eine verdichtete Bauweise unter Erhaltung und Verbesserung der Siedlungsqualität umgesetzt werden.
REK: Auftrag Aufwertung Zentren und Strassenräume	Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) fordert die Aufwertung von öffentlichen Räumen (insbesondere der Ortszentren) und eine attraktive Gestaltung von Strassen, Plätzen und Freiräumen. Das REK verortet die zu gestaltenden Strassenräume in der Vision 2030 Verkehr: Motorisierter Individualverkehr. Gleichzeitig gilt es, eine qualitative Innenentwicklung (vornehmlich an gut erschlossenen Lagen) umzusetzen. Die Orte für eine ausgeprägte bzw. moderate Innenentwicklung sind in der Vision 2030 Siedlung (Veränderung) des REK bezeichnet.
Innenentwicklung und Dichte-Monitoring	Im Rahmen des Projekts „Innenentwicklung und Verdichtung - Eine Hilfestellung für Gemeinden“ von Baden Regio hat sich gezeigt, dass eine Innenentwicklung oftmals auch mit einer Weiterentwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen einhergeht. Eine gesamtheitliche Betrachtung und koordinierte Entwicklung spielt dabei eine Schlüsselrolle.
Sensibilisierung Prozesse und Instrumente	Die Anforderungen an den Prozess und die Instrumente für eine aufeinander abgestimmte Weiterentwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen sind aufgrund der Multifunktionalität dieser Räume sehr anspruchsvoll. Die gegenseitigen Abhängigkeiten der Instrumente, deren Inhalte und Zuständigkeiten sowie der Planungsablauf sind nicht abschliessend geklärt. Darüber hinaus ist das Begriffsverständnis unterschiedlicher Akteure nicht einheitlich.
Ziele	Die vorliegende Wegleitung verfolgt insbesondere folgende Ziele: <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilisierung der Gemeinden Baden Regio für die Bedeutung und Multifunktionalität von Zentren und Strassenräumen sowie die mit der Weiterentwicklung und Attraktivierung einhergehende Chance der Gestaltung des Siedlungsraums; - Unterstützung der Gemeinden Baden Regio bei der (Weiter-)Entwicklung, Stärkung und Attraktivierung der Zentren sowie einer auf die vielseitigen Ansprüche abgestimmten Strassenraumgestaltung und Siedlungsentwicklung nach innen; - Zusammenstellung der wichtigsten Planungsprozesse und -instrumente (inkl.

Abhängigkeiten, Zuständigkeiten etc.) in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton zur rechtzeitigen Initiierung kommunaler Planungen (u.a. für eine qualitative Gemeindeentwicklung und das Einbringen kommunaler Interessen gegenüber Dritten);

- Ermittlung des Handlungsbedarfs für Strassenraumaufwertungen und Zentrumsentwicklungen in den Gemeinden Baden Regio;
- Schaffung einer Grundlage für die regionale Abstimmung von kommunalen Planungen (Kommunaler Gesamtplan Verkehr).

Stellenwert

Die vorliegende Wegleitung soll die Gemeinden im Sinne einer Arbeitshilfe bei einer erfolgreichen und koordinierten Umsetzung von Planungen und Projekten zur Weiterentwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen unterstützen. Darüber hinaus soll sie als wichtige Grundlage für die räumliche, zeitliche und inhaltliche Abstimmung solcher Planungen und Projekte dienen.

1.2 Begriffsklärung

Ziel	Das Ziel einer hochwertigen Entwicklung und Aufwertung von Strassenräumen ist es, Siedlungs- und Lebensräume als attraktive Orte zu gestalten und gleichzeitig die Funktion der Strasse zu gewährleisten. Dabei kommt einer integralen Betrachtung des Strassenraums als Schnittstelle zwischen Siedlung, Städtebau, öffentlichem Raum und Verkehr eine Schlüsselrolle zu.
Funktionen und Bedürfnisse	An den Strassenraum als multifunktionalen, öffentlichen Raum werden vielfältige Bedürfnisse und Nutzungsansprüche (z.B. von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Besuchern) gestellt. Entsprechend gilt es neben den Sachbereichen Siedlung, Städtebau und Verkehr auch Aspekte der Nutzung, des öffentlichen Raumes, der Gesellschaft, der Ökonomie und der Umwelt zu berücksichtigen. Ein attraktiver Strassenraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität für alle Nutzenden bedarf demnach einem Zusammenspiel sorgfältig koordinierter planerischer, gestalterischer und betrieblicher Elemente.
Abgrenzung und Perimeter	Der Abgrenzung des Strassenraums kommt bei dessen Entwicklung und Aufwertung eine besondere Bedeutung zu. Je nach Aufgabenstellung bzw. Instrument ist ein anderer, adäquater Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter zu wählen (vgl. schematische Abbildung unten).

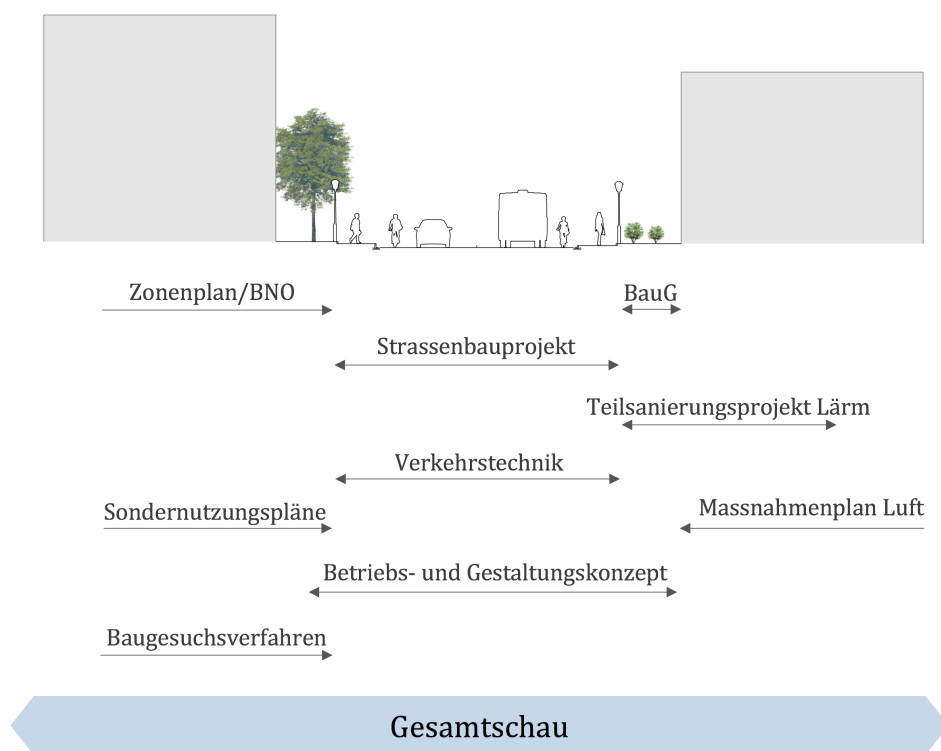


Abbildung
Schematische Abgrenzung Strassenraum (basierend auf: Ortsdurchfahrten - Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2009), Eigene Darstellung

2 Wichtige Grundlagen und Planungsinstrumente

2.1 Ausgewählte Grundlagen

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung existieren bereits einige Leitfäden, Arbeitshilfen und gute Beispiele zur Weiterentwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen als wichtige multifunktionale Räume. Für die vorliegende Wegleitung wurde basierend auf einer Literaturrecherche eine Auswahl von besonders praxis- und umsetzungsorientierten Grundlagen in einer Übersicht zusammengestellt (vgl. Tabelle unten). Diese sind nach den Themen Zentrumsentwicklung, Strassenraumgestaltung, Betriebskonzepte, ausgewählte Beispielsammlungen und Arbeitshilfen Baden Regio gegliedert und jeweils nach ihrem Erscheinungsjahr geordnet.

	Titel	Herausgeber, Jahr	Wichtigste Inhalte	Bezug
Zentrumsentwicklung	RZU-Erfahrungsaustauschprozess zur Zentrumsentwicklung, Veranstaltungen 1-3	Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), 2015-2016	Themen-/ Handlungsfelder, Beispiele und Erkenntnisse, Empfehlungen	www.rzu.ch > Tätigkeit > Projekte
	Revitalisierung von Stadt- und Ortskernen. Ein Leitfaden mit elf Praxisbeispielen	Schweizerischer Gemeindeverband (SGV) / Schweizerischer Gewerbeverband (sgv-usam), 2013	11 Beispiele aufgewerteter Ortskerne (mit unterschiedlichen Massnahmen); Erfolgskriterien für die Revitalisierung	www.chgemeinden.ch > „Schweizer Gemeinde“ > Publikationen
	Arbeitshilfe zur Aufwertung von Ortskernen	aargauSüd Impuls, 2011/2012	Charakterisierung von 5 Ortskernentypen, Instrumente und Massnahmen für die Ortskernentwicklung	www.aargausued.ch > Wohnen / Leben > Ortskerne
Strassenraumgestaltung	Verträglichkeitskriterien für den Strassenraum innerorts	SVI2004/058, 2015	Kriterienset zur Beurteilung der Verträglichkeit des Strassenraums innerorts (bzgl. Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft)	www.tib.eu (> Suchen)
	Strassenraumgestaltung	bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2013	Strassenraum im Gesamtkontext; Raum-, Betriebs- und Gestaltungselemente des Strassenraums	www.bfu.ch > Bestellen > Alles (Suchen) (bfu-Fachdokumentation 2.048)
	Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet	Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2009	Planungsablauf, illustrierte Gestaltungsgrundsätze und -elemente im Strassenraum	www.ag.ch/de/bvu/bvu.jsp > Mobilität & Verkehr > Strasseninfrastruktur > Strassennetz > Ortsdurchfahrten
	Von der Durchfahrtsstrasse zum gestalteten Strassenraum	Kanton Zürich, Amt für Raumordnung und Vermessung, 2001	Beispiele im ländlichen und städtischen Raum, Tipps und Massnahmen-Baukasten	www.tba.zh.ch > Lärm & Schall > Lärmvorsorge > Raumplanung > Siedlungs- und Verkehrsplanung > Strassenverkehr beruhigen
Betriebskonzepte	Gemeinschaftsstrassen: attraktiv und sicher	bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011	Anwendungsbereiche; Planungs- und Gestaltungsgrundsätze; Planungsprozess; Beispiele	www.bfu.ch > Bestellen > Alles (Suchen) (bfu-Fachdokumentation 2.083)
	Tempo-30-Zonen	bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2011	Rechtliche Grundlagen; Ablauf der Umsetzung; Beispiele	www.bfu.ch > Bestellen > Alles (Suchen)

	innerorts Verkehrsberuhigung	Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2003	Ansprüche an Strassen- raum; Verkehrsberuhi- gende Massnahmen mit und ohne Tempo- beschränkung	www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrs- recht > Verkehrsberuhigung
Ausgewählte Beispielsammlungen	Projektbeschrieb Köniz Schwarzenbugstrasse („Die Strasse im Dienste des Zentrums“)	Kanton Bern, Tiefbauamt, 2014	Beispiel einer umfas- senden Zentrums- und Strassenraumaufwertung in der Gemeinde Köniz	www.bve.be.ch > Strassen > Publikationen > Thema Berner Modell Fallbeispiele
	Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich - Beispiele (online)	Bundesamt für Umwelt BAFU, 2011	Beispiele Strassen- raumaufwertungen mit Vorher / Nachher Vergleichen	www.bafu.admin.ch > Thema Luft > Publikationen und Studien
	Archiv Dokumentationen zu Verkehrsthemen (online)	VCS Sektion St. Gallen / Appenzell	Beispiele zu Bahnhofsplätzen Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen	www.vcs-sgap.ch > Publikationen > Archiv Dokumentationen
Arbeitshilfen Baden Regio	Innenentwicklung und Verdichtung - Eine Hilfestellung für Gemeinden	sapartners, 2016	Grundlagen und Handlungsempfehlungen, Best-Practice-Beispiele, Dichte-Monitoring	www.baden-regio.ch > Verband Baden Regio > Raumplanung und Verkehr > Innenentwicklung
	Qualität und Zugäng- lichkeit von ÖV- Haltestellen (Bericht + Checkliste)	Hesse + Schwarze + Partner, 2007	Empfehlungen / Anforde- rungen an ÖV-Haltestellen basierend auf Fallbeispie- len, Beurteilungskriterien für die Planung	www.baden-regio.ch > Verband Baden Regio > Raumplanung und Verkehr > Fuss- und Radverkehr

Im Sinne einer koordinierten und qualitativen Weiterentwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen als multifunktionale Räume bedarf es einer integralen Betrachtung. Dabei sind insbesondere die vielseitigen Nutzungsansprüche an diese öffentlichen Räume sowie die unterschiedlichen berührten Sachbereichen gebührend zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3 und 4).

2.2 Prozess und Instrumente

Eine erfolgreiche und aufeinander abgestimmte Weiterentwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen stellt aufgrund der Multifunktionalität dieser Räume hohe Anforderungen an den Planungsprozess. Dabei sind insbesondere eine stufengerechte Planung und ein bewusster Einsatz der Instrumente entscheidend. Die nachfolgenden Graphiken und Erläuterungen veranschaulichen den Planungsprozess und die wichtigsten (kommunalen) Planungsinstrumente. Die Inhalte wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilungen Raumentwicklung und Verkehr) des Kantons Aargau erarbeitet.

Planungsprozess Für eine erfolgreiche Entwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen sind eine ganzheitliche Betrachtung sowie ein hierarchischer, mehrstufiger Planungsprozess entscheidend (vgl. nachfolgende Graphik). Der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist dabei besonders Beachtung zu schenken.

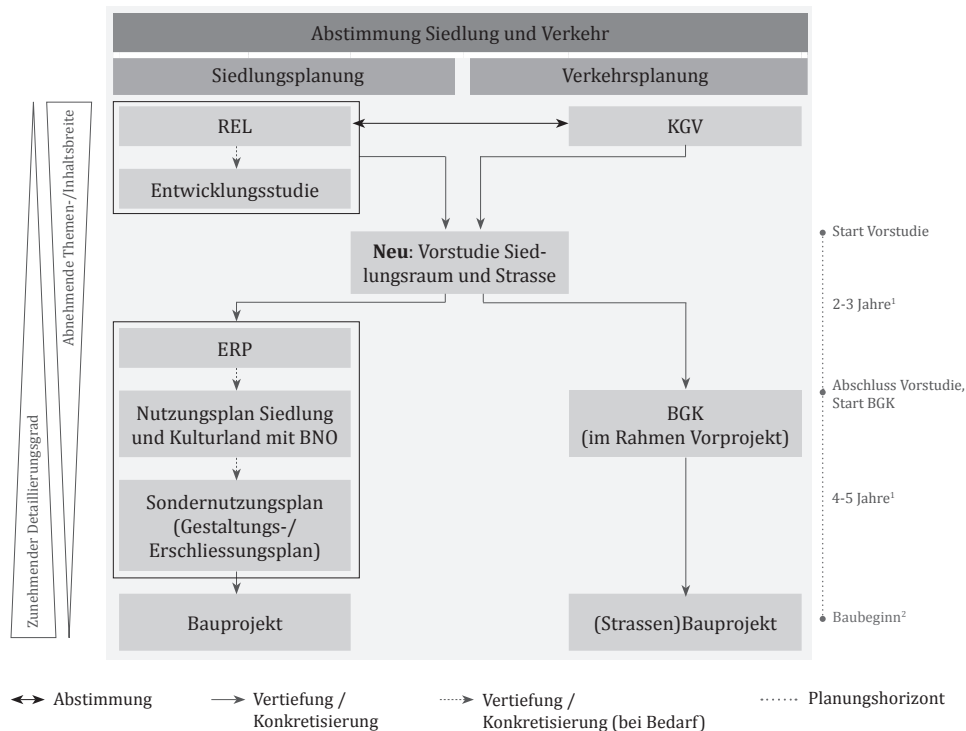


Abbildung
Übersicht
Planungsprozess
(vergrössert in
Anhang 1), Eigene
Darstellung abge-
stimmt mit Kan-
ton Aargau

¹ bei Kantonsstrassen und in komplexen Fällen auch bei Gemeindestrassen, ansonsten etwas kürzer
² teilweise zwingender Baubeginn (z.B. im Rahmen des kantonalen oder kommunalen Erhaltungsmanagements)

Die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Planungsprozess sind:

- Das REL und der KGV bilden im Sinne einer Gesamtschau die wichtigsten kommunalen Grundlagen für die Siedlungs- und Verkehrsplanung und sind aufeinander abzustimmen;
- Die Vorstudie Siedlungsraum und Strasse (als neues Instrument) dient der integrativen Betrachtung siedlungs- und verkehrsrelevanter Themen (z.B. Städtebau, Freiraum und öffentlicher Raum, Nutzung) sowie der Abstimmung von planerischen, gestalterischen und betrieblichen Elementen;
- Das BGK ist das Ergebnis aus strategischer Planung, Vorstudie und Vorprojekt und legt schwerpunktmässig die betriebliche und bauliche Grundkonzeption

der Strasse fest. Städteplanerische und gestalterische Überlegungen sind nicht Teil des BGK, sondern vorangehender Planungen mit einer ganzheitlichen räumlichen und thematischen Betrachtung (z.B. Vorstudie Siedlungsraum und Strasse);

- Für eine optimal aufeinander abgestimmte Planung, die Nutzung von Synergien und das frühzeitige Einbringen kommunaler Interessen gegenüber Dritten (z.B. Kanton, Grundeigentümer) sind auch die zeitlichen Abhängigkeiten zu beachten. Das Erhaltungsmanagement (kantonal und kommunal, vgl. Kapitel 5) dient dabei als wichtige Grundlage.

Wichtige kommunale Planungsinstrumente

In der Siedlungs- und Verkehrsplanung existiert eine Vielzahl von Planungsinstrumenten zur Weiterentwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen. In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten kommunalen Planungsinstrumente, gegliedert nach dem Stufenbau des Planungsprozesses (vgl. Abbildung vorherige Seite), aufgeführt. Diese gelten für Gemeinde- und Kantonsstrassen gleichermaßen, wobei sich die Zuständigkeit teilweise unterscheidet.

	Planungsinstrument	Inhalte / Schwerpunkte	Perimeter	Zuständigkeit	Verbindlichkeit
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Siedlungsplanung	Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)	Gemeinde	Gemeinde	Absichtserklärung (informell, selbstbindend)
		Entwicklungsstudie	Teilgebiet	Gemeinde	Absichtserklärung (informell, selbstbindend)
		Entwicklungsrichtplan (ERP)	Gemeinde, Teilgebiet	Gemeinde (Verankerung in BNO)	behördenverbindlich (Gemeinde)
		Nutzungsplan Siedlung und Kulturland mit BNO	Gemeinde	Gemeinde (Beschluss ER/GV), Kanton (Genehmigung RR)	eigentümergebunden
		Sondernutzungsplan (Gestaltungs- / Erschliessungsplan)	Teilgebiet	Gemeinde (Beschluss GR), Kanton (Genehmigung DBVU)	eigentümergebunden
	Verkehrsplanung	Neu: Vorstudie Siedlungsraum und Strasse	Teilgebiet, Strassenabschnitt (min. 2 Bautiefen)	Gemeinde in Abstimmung mit Kanton (ARE, AVK, ATB)	Verbindliche Absichtserklärung zwischen den Beteiligten (informell)
	Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)	Gemeinde	Gemeinde (Beschluss GR), Kanton (Genehmigung DBVU)	behördenverbindlich (Gemeinde, Kanton)	
Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) (im Rahmen Vorprojekt)	Strassenabschnitt	bei Kantonsstrassen: Kanton (ATB); ansonsten: Gemeinde	Verbindliche Absichtserklärung zwischen den Beteiligten (informell)		

Abbildung
Übersicht Planungsinstrumente (vergrössert in Anhang 2), Eigene Darstellung abgestimmt mit Kanton Aargau

Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

Das REL dient der Gemeinde als Steuerungs- und Führungsinstrument und bildet die strategische Grundlage der Nutzungsplanung. Im REL werden Grundideen, Strategien, Konzepte und Lösungsansätze über die gesamte Gemeinde aufgezeigt. Das REL bildet damit eine wichtige Grundlage für weitere, konkretere Planungen (analog dem KGV in der Verkehrsplanung).

Entwicklungsstudie

Die Entwicklungsstudie vertieft das REL in einem bestimmten Teilgebiet (z.B. Bahnhof, Zentrum, Quartier). Für dieses Teilgebiet werden erste Grundideen, Strategien, Konzepte und Lösungsansätze erarbeitet.

Entwicklungsrichtplan (ERP)

Ein ERP koordiniert verschiedene Sachthemen und Anliegen über das Gemeindegebiet bzw. Teile davon und dient als Grundlage für die grundeigentümergebunden verbindliche Planung. Im ERP werden die wichtigsten Grundsätze, Prinzipien und Erkenntnisse festgehalten. Sofern die Gemeinde in der BNO eine entsprechende Rechtsgrundlage schafft, ist ein ERP behördenverbindlich.

Nutzungsplan Sied- land mit BNO	Der Nutzungsplan legt als zentrales Instrument der kommunalen Raumentwicklung und Kulturlung die Nutzung des Bodens grundeigentümergeblich fest. Gegebenenfalls formuliert er für ausgewählte Gebiete eine Sondernutzungsplanpflicht.
Sondernutzungs- plan (Gestaltungs-/ Erschliessungs- plan)	Sondernutzungspläne konkretisieren die allgemeine Nutzungsplanung in einem bestimmten Gebiet und tragen so zu einer hohen Siedlungsqualität bei. Mit dem Gestaltungsplan werden beispielsweise spezifische Festlegungen zur Qualität der bauten, Nutzung, Erschliessung und Freiraum gemacht. Der Erschliessungsplan enthält Regelungen im Zusammenhang mit der Erschliessung und Aufwertung des Strassenraums.
Kommunaler Gesamtplan Ver- kehr (KGV)	Der KGV stimmt die Verkehrsplanung und die Siedlungsentwicklung (insbesondere auch die Innenentwicklung) aufeinander ab. Er wird unter Federführung der Gemeinde parallel zum REL erarbeitet und bildet die Grundlage für die verkehrliche Entwicklung der Gemeinde (inkl. Zielsetzungen und Massnahmen).
Betriebs- und Ge- staltungskonzept (BGK, im Rahmen des Vorprojekts)	Ein BGK legt Zielvorstellungen und Massnahmen sowie schwerpunktmässig die betriebliche und bauliche Grundkonzeption (inkl. aller Entwurfselementen des Strassenraums) für das (Strassen)Bauprojekt der Strassenparzellen fest. Das BGK ist das Ergebnis aus strategischer Planung, Vorstudie und Vorprojekt. Die Federführung obliegt bei Kantonsstrassen dem Kanton (Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt), bei Gemeindestrassen der Gemeinde. Das BGK formuliert keine städteplanerischen und gestalterischen Massnahmen. Diese sind in vorangehenden Planungen mit einer ganzheitlichen räumlichen und thematischen Betrachtung (z.B. Entwicklungsstudie, Vorstudie Siedlungsraum und Strasse) zu definieren.
Neu: Vorstudie Siedlungsraum und Strasse	<p>Um den multifunktionalen, öffentlichen Strassenräumen und Zentren mit unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gebührend Rechnung zu tragen, wird für eine ganzheitliche Betrachtung unter Berücksichtigung von Siedlung, Städtebau und Innenentwicklung, Freiraum und öffentlicher Raum, Nutzung, Verkehr, Gesellschaft, Ökonomie und Umwelt eine Vorstudie Siedlungsraum und Strasse empfohlen (neues Instrument). Im Rahmen dieser Vorstudie klärt die Gemeinde Funktion, Grundidee und Konzeption des Untersuchungsraums und eruiert Rahmenbedingungen und Handlungsspielräume. Daraus resultieren sorgfältige und aufeinander abgestimmte Festlegungen von planerischen, gestalterischen und betrieblichen Elementen. Die Planung erfolgt unter Federführung der Gemeinde in Abstimmung bzw. enger Zusammenarbeit mit dem Kanton (ARE, AVK, ATB).</p> <p>Die Vorstudie Siedlungsraum und Strasse dient der Gemeinde insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur frühzeitigen Auseinandersetzung mit dem Untersuchungsraum unter Berücksichtigung von siedlungs- und verkehrsrelevanten Themen wie beispielsweise Nutzung, öffentlicher Raum und Städtebau; - für erste konzeptionelle Überlegungen und Entwicklungsvorstellungen, zur Klärung der Funktion des Untersuchungsraums sowie zur Ermittlung von Rahmenbedingungen und Handlungsspielräumen; - als wichtige Grundlage im Sinne einer integrierten Gesamtbetrachtung für nachfolgende, konkretere Planungen in den Bereichen Siedlung und Verkehr (z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzept, Nutzungs- und Sondernutzungsplan); - zur Eruierung der kommunalen Interessen als wichtige Grundlage für das adäquate Einbringen derselben in Gesprächen mit Dritten und deren Planungen und Projekten (z.B. gegenüber dem Kanton bei Strassensanierungen oder gegenüber Grundeigentümern bei privaten Entwicklungsabsichten).

3 Handlungsempfehlungen

Auf Basis der ausgewählten Grundlagen (Kapitel 2.1), des Planungsprozesses und der Planungsinstrumente (Kapitel 2.2) sowie unter der Prämisse einer qualitativen und aufeinander abgestimmten Weiterentwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen wurden 9 zentrale Handlungsempfehlungen abgeleitet.

1. Zentren und Strassenräume integral betrachten

Eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche und koordinierte Entwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen ist eine integrale Betrachtung. Diese Vorgehensweise stellt die Berücksichtigung aller wichtigen Aspekte und Themen (z.B. Verkehr, Städtebau und Innenentwicklung, Freiraum und öffentlicher Raum, Nutzung) und der damit einhergehenden Anforderungen sicher (vgl. Abbildung auf Seite 16). Nur so kann eine solide Grundlage für die Festlegung von planerischen, gestalterischen und betrieblichen Elementen für Zentren und Strassenräume geschaffen werden. Darüber hinaus soll mit der integralen Betrachtung auch die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewährleistet werden. Diese Abstimmung soll stufengerecht erfolgen (vgl. unten).
2. Planungsinstrumente stufengerecht anwenden

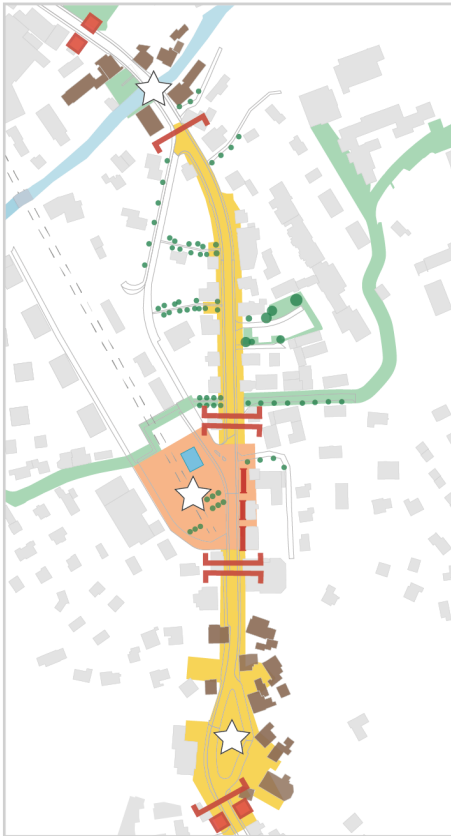
Für die Entwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen und eine gleichzeitige Siedlungsentwicklung nach innen gibt es auf unterschiedlichen Planungsstufen eine Vielzahl von Planungsinstrumenten (vgl. Kapitel 2.2). Wichtig ist die hierarchische und stufengerechte Anwendung dieser Planungsinstrumente und die Kenntnis von deren Funktionen und Abhängigkeiten. Als Grundlage für ein Betriebs- und Gestaltungskonzept wird beispielsweise die Erarbeitung einer Vorstudie für Siedlungsraum und Strasse empfohlen. Eine Schlüsselrolle nimmt in der stufengerechten Planung auch die frühzeitige Klärung der Zuständigkeiten und Rollen sowie die Zusammenarbeit und Kommunikation (z.B. zwischen Kanton, Gemeinde, Fachplaner) ein.
3. Perimeter angemessen wählen

Im Zusammenhang mit der stufengerechten Anwendung der Planungsinstrumente bedarf es auch einer der Planungsstufe, dem Planungsinstrument sowie den zentralen Sachthemen angemessenen Wahl des Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeters (vgl. Kapitel 1). Dieser reicht von der Gesamtgemeinde für Strategien und Konzepte bis hin zu einzelnen Strassenabschnitten und berücksichtigt neben den Längsverbindungen auch die wichtigsten Querbezüge. Dabei ist auch der Einbezug der Randbereiche des Strassenraums (mindestens 2 Bautiefen) zur Gewährleistung einer abgestimmten Innenentwicklung und Belebung des Zentrums sicherzustellen. Beim Bearbeitungsperimeter ist unter Berücksichtigung einer kohärenten Gesamtlänge darüber hinaus auf eine auf den Städtebau und den öffentlichen Raum abgestimmte räumliche Gliederung in unterschiedliche Sequenzen bzw. Abschnitte zu achten (vgl. auch Abbildung auf Seite 16).
4. Ortskern und Identität stärken/weiterentwickeln

Die qualitative Entwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen kann einen Ort sowohl funktionell als auch gestalterisch aufwerten. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Stärkung und Weiterentwicklung des Ortskerns bzw. -bildes und somit zur Identität einer Gemeinde geleistet. Insbesondere das Zentrum und die Ortsdurchfahrt sind die Visitenkarte einer Gemeinde und deren Funktionalität und Attraktivität entsprechend von grosser Bedeutung. Die bestehende und teils historische Bausubstanz, die identitätsstiftenden Objekte und Räume sowie die Nutzungsbedürfnisse gilt es entsprechend angemessen zu berücksichtigen und dazu massgeschneiderte Lösungen zu entwickeln. Dabei kommt der räumlichen Gliederung des Strassenraums in einzelne Abschnitte sowie der Anwendung unterschiedlicher Entwicklungsstrategien zum Beispiel für Tore, Kammerungen, Verzahnungen und Ensembles eine grosse Bedeutung zu (vgl. auch Abbildung auf Seite 16). So können die Ein- und Ausgänge des Ortskerns beispielsweise mit gestalterischen Massnahmen als Tore akzentuiert und die Verkehrsteilnehmenden gleichzeitig für ein angepasstes Fahrverhalten sensibilisiert werden.

5. Verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht werden
Zentren und Strassenräume sind multifunktionale und öffentliche Raum, an welche unterschiedliche Nutzer (z.B. Verkehrsteilnehmende, Anwohnende, Gewerbetreibende, Besucher) differenzierte Ansprüche stellen. Für eine erfolgreiche Entwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen ist den unterschiedlichen Nutzungen und Nutzungsansprüchen gebührend Rechnung zu tragen (Koexistenzprinzip¹). Dabei sind neben der Funktionsfähigkeit der Strassenräume eine angemessene Nutzungsdurchmischung und öffentliche Nutzungen in den Erdgeschossen an geeigneten Orten zu bündeln und zu fördern. Die Nutzungsvielfalt leistet nicht zuletzt einen wichtigen Beitrag zur Belebung der öffentlichen Räume und des Zentrums. Eine integrale Planung und Betrachtung sowie eine aktive Einbindung der relevanten Akteure (aus Bevölkerung, Wirtschaft, Gewerbe, Politik etc.) in den Prozess sind dafür wichtige Voraussetzungen.
6. Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen
Die Aufwertung und Gestaltung von Zentren und Strassenräumen kann massgeblich zur Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer beitragen. So kann die richtige Wahl und Umsetzung von Gestaltungselementen beispielsweise durch die Schaffung einer übersichtlichen Situation, die Kennzeichnung von Gefahrenstellen oder die Akzentuierung der Strassenfunktion die Verkehrssicherheit erhöhen. Auch gezielte Massnahmen wie beispielsweise eine Temporeduktion (auch auf Kantonsstrassen) können zur Verkehrssicherheit beitragen und machen das Nebeneinander verschiedener Verkehrsarten sicher und verträglich. Einen wichtigen Beitrag leisten darüber hinaus gezielte Massnahmen zur Sanierung von Unfallschwerpunkten.
7. Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen
Mit der Entwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen bietet sich eine grosse Chance für eine hochwertige Gestaltung und Belebung der öffentlichen Räume und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Mit gezielten Massnahmen und Gestaltungselementen können attraktive Verkehrsräume mit neuen Querungsmöglichkeiten, Randbereiche, Plätze und Grünflächen für verschiedene Nutzer geschaffen werden (vgl. auch Abbildung auf Seite 16). Diese leisten einen wichtigen Beitrag zur Lebens-, Siedlungs- und Aussenraumqualität. Die Gestaltung ist dabei auf die Funktion der Strasse (z.B. Quartierstrasse, Ortsdurchfahrt) und die Nutzungsansprüche abzustimmen. In jedem Fall ist ein besonderes Augenmerk auf das Wohlbefinden und die Sicherheit der Nutzenden zu legen.
8. Siedlungs- und umweltverträglich entwickeln
Insbesondere vor dem Hintergrund der vorgesehenen Innenentwicklung an zentralen und gut erschlossenen Lagen kommt einer siedlungs- und umweltverträglichen Entwicklung von Zentren und Strassenräumen eine besondere Bedeutung zu. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche (Verkehrsteilnehmende, Anwohnende etc.) ist dem Thema Lärm angemessen Rechnung zu tragen. Dabei sind themenübergreifende Massnahmen wie Verkehrsregime, Strassenbeläge und Siedlungsstrukturen (Städtebau, Nutzung) zu prüfen.
9. Akteure in Prozess miteinbeziehen
Zentren und Strassenräume sind als multifunktionale, öffentliche Räume von grossem öffentlichen Interesse. Entsprechend wichtig ist der angemessene Einbezug der lokalen Akteure (aus Bevölkerung, Wirtschaft, Politik etc.) in den Planungsprozess. Dieser Einbezug leistet einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanz von Planungen und Projekten, zur Berücksichtigung der vielfältigen Nutzungsansprüche, zur Bereitschaft für die aktive Umsetzung und die Belebung des Raums. Nicht zuletzt ist die Gemeinde bei der Umsetzung der Planungen oftmals auf die privaten Grundeigentümer angewiesen. Die Wahl des geeigneten Beteiligungsprozesses bzw. -formats ist jeweils von der Planungsstufe und dem Planungsinstrument (vgl. Punkt 2) abhängig. Je nach gewünschter Mitwirkungsintensität sind Formen von Information (z.B. Informationsveranstaltung, Medien), Kooperation (z.B. Runder Tisch, Echoraum) oder Partizipation (z.B. Workshop, Zukunftswerkstatt) möglich.

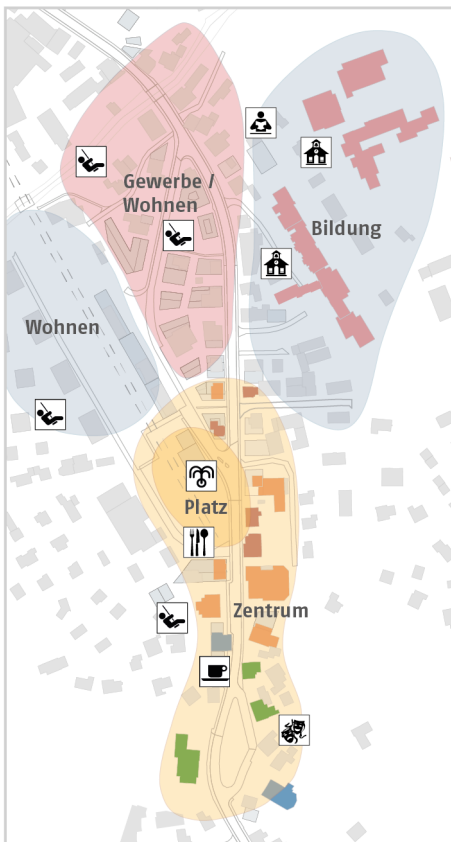
¹ rücksichtsvolles Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2009)



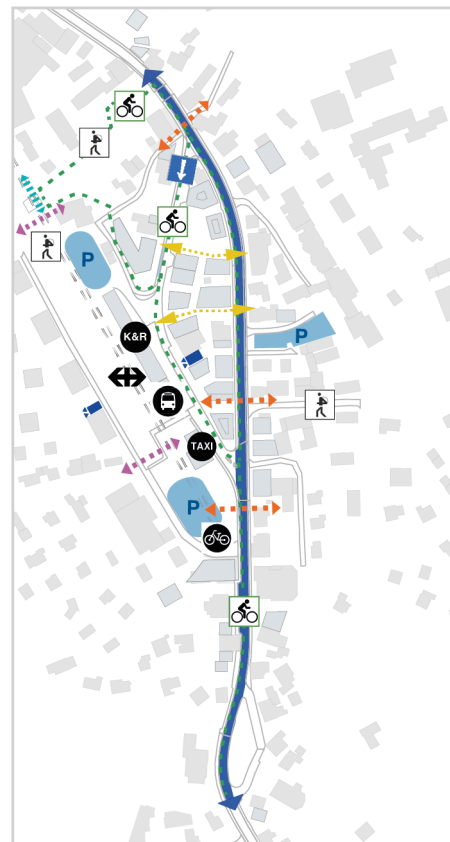
ÖFFENTLICHER RAUM



INNENENTWICKLUNG



NUTZUNGSSCHWERPUNKTE



VERKEHR + ERSCHLIESSUNG

Abbildung
Die 4 zentralen
Sachbereiche für
die Entwicklung
und Aufwertung
von Strassenräu-
men (vgl. auch
Anhang 3), Eigene
Darstellung

4 Erfolgsfaktoren und regionale Abstimmung

Basierend auf den abgeleiteten Handlungsempfehlungen (Kapitel 3) wurden Erfolgsfaktoren für die Planung und Umsetzung einer kohärenten und abgestimmten Entwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen formuliert (1. Spalte in nachfolgender Tabelle). Zudem wurden die zentralen Erfolgsfaktoren für ein Pflichtenheft für Planungen und Projekte zur Zentrums- und Strassenraumentwicklung zuhanden von Gemeinden und Fachbüros (2. Spalte) und diejenigen für eine regionale Abstimmung der KGV (3. Spalte) bezeichnet.

Erfolgsfaktoren Entwicklung und Aufwertung Zentren und Strassenräume	Bestandteil Pflichtenheft	Regionale Abstimmung
<ul style="list-style-type: none"> • Integrale Betrachtung Integrierte und ganzheitliche Betrachtung von Zentren und Strassenräumen unter Berücksichtigung von Siedlung, Städtebau und Innenentwicklung, Freiraum und öffentlicher Raum, Nutzung, Verkehr und Umwelt 	◆	◆
<ul style="list-style-type: none"> • Projektbezogener Perimeter Wahl eines der Planungsstufe, dem Planungsinstrument und den zentralen Themen angemessenen Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeters 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Gegliedert Betrachtungsraum Prüfung verschiedener Strategien der räumlichen Gliederung des Zentrums- und Strassenraums (z.B. Tor, Kammerung, Verzahnung, Ensemble) 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung Koordinierte, qualitative und auf die Siedlungs- und Zentrumsentwicklung abgestimmte Verkehrsentwicklung (von übergeordneten Konzepten zu konkreten Projekten) 	◆	◆
<ul style="list-style-type: none"> • Qualitative und verdichtete Siedlungsentwicklung Qualitative, nach innen gerichtete und angemessen verdichtete Siedlungsentwicklung unter Beibehaltung bzw. Erhöhung der Siedlungsqualität 	◆	◆
<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Aufwertung Städtebauliche Aufwertung und Weiterentwicklung der Zentren und Strassenräume sowie Inwertsetzung der Potenziale 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Aufenthaltsqualität Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Zentren und Strassenräumen als öffentliche Räume für unterschiedliche Nutzergruppen 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Starke Orte und Identitäten Stärkung und Weiterentwicklung des Ortskerns bzw. Ortsbildes und der Identität der Gemeinde für die Positionierung und Profilierung 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Funktionsfähiger und sicherer Verkehr Sicherstellung funktionsfähiger, sicherer und gleichzeitig attraktiver Verkehrsräume für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Guter ÖV und Fuss- und Radverkehr Förderung des öffentlichen Verkehrs (insbesondere in urbanen Entwicklungssachsen und Zentrumsgebieten) sowie des Fuss- und Radverkehrs auch mit attraktiven, auf den Städtebau abgestimmten Querbeziehungen 	◆	◆
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive Verbindungen Aufwertung und Sicherstellung wichtiger Verbindungen (insbesondere für den Fuss- und Radverkehr) zur Vermeidung der Trennwirkung der Strasse 	◆	
<ul style="list-style-type: none"> • Klare Rollen und Zuständigkeiten Frühzeitige Klärung von Rollen und Zuständigkeiten sowie Sicherstellung eines geeigneten Einbezugs lokaler und betroffener Akteure (insbesondere für eine erfolgreiche Umsetzung) 	◆	

5 Handlungsbedarf

Ein Handlungsbedarf für die Aufwertung und Entwicklung von Zentren und Strassenräumen kann sich aus übergeordneten Vorgaben (z.B. im kantonalen Richtplan) ergeben. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Treiber, welche einen Handlungs- und Koordinationsbedarf von Planungen und Projekten auslösen können. Nachfolgend werden sowohl die wichtigsten übergeordneten Vorgaben als auch die Treiber (nicht abschliessend) sowie der daraus resultierende Handlungsbedarf aus kantonalen, regionaler und kommunaler Sicht aufgezeigt. Diese Übersicht soll den Gemeinden als wichtige Grundlage für die räumliche, zeitliche und inhaltliche Abstimmung von Planungen und Projekten zur Entwicklung und Aufwertung von Zentren und Strassenräumen dienen.

5.1 Aus kantonalen Sicht

Die wichtigsten Vorgaben auf kantonalen Ebene sind die belasteten Strassenabschnitte innerorts (Richtplan Kanton Aargau) und das kantonale Erhaltungsmanagement (Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau; vgl. auch Anhang 4).

Belastete Strassenabschnitte innerorts (Richtplan) Der kantonale Richtplan enthält eine Übersicht der belasteten Strassenabschnitte innerorts (auf Kantonsstrassen). Dabei wird unterschieden zwischen:

- Strassenabschnitten mit $DTV^2 > 15'000$ Motorfahrzeuge / Tag 2010
- Strassenabschnitten mit $DTV > 15'000$ Motorfahrzeuge / Tag 2025³
- Strassenabschnitten mit $DTV > 8'000$ Motorfahrzeuge / Tag 2025³

Für Strassenabschnitte mit Wohnanteilen und einem DTV über 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag verpflichtet der kantonale Richtplan die Gemeinden zur (planerischen und baulichen) Aufwertung des an die belastete Verkehrsachse angrenzenden Siedlungsgebiets. Entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem DTV über 8'000 Motorfahrzeuge pro Tag und künftig zunehmender Verkehrsbelastung wird den Gemeinden empfohlen, für den angrenzenden Siedlungsraum Aufwertungsmassnahmen in den kommunalen Planungsinstrumenten zu verankern.

Kantonales Erhaltungsmanagement (Abteilung Tiefbau) Das kantonale Erhaltungsmanagement hat die Erhaltung der Verkehrsinfrastrukturen der Kantonsstrassen zum Ziel. Dafür werden abschnittsweise Massnahmen für drei Zeithorizonte festgelegt (vgl. auch Anhang 4):

- kurzfristig: in den nächsten 5 Jahren
- mittelfristig: in den nächsten 5-10 Jahren
- langfristig: in mehr als 10 Jahren

Beim verwendeten Datensatz handelt es sich um einen Arbeitsstand (dynamisch), welcher lediglich die kantonale Sicht aufzeigt. Eine Abstimmung mit den Gemeinden ist bis Ende 2017 vorgesehen.

Fazit Der grösste Handlungsbedarf besteht aus kantonalen Sicht in den Gebieten mit einem DTV über 15'000 Fahrzeuge (im Jahr 2010) und einer kurzfristig geplanten Massnahme des kantonalen Erhaltungsmanagements (vgl. auch Anhang 4). Um Synergien mit anderen Planungen und Projekten zu nutzen, sind durch die Gemeinde spätestens 5 Jahre vorher erste Überlegungen anzustellen bzw. Vorstudien zu initiieren.

² Durchschnittlicher täglicher Verkehr

³ Prognose 2025 nach KVM-AG 2006

5.2 Aus regionaler Sicht

Die Grundlagen für die Ermittlung des Handlungsbedarfs auf regionaler Ebene sind die Gebietserneuerung (Vision 2030 Siedlung (Veränderung)) und die aufzuwertenden Strassenräume (Vision 2030 Verkehr: Motorisierter Individualverkehr (MIV)) gemäss dem regionalen Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio (vgl. auch Anhang 5).

Gebietserneuerung bzw. Zentrumsentwicklung REK	Das REK verortet Gebiete für eine ausgeprägte und eine moderate Innenentwicklung bzw. Erneuerung. Eine ausgeprägte Innenentwicklung bzw. Erneuerung soll überwiegend in den urbanen Entwicklungsachsen stattfinden. Diese soll sich stark auf das Zentrumsgebiet ausrichten und mit einer gestalterischen Aufwertung (u.a. der Strassenräume) einhergehen. In den ländlich geprägten Entwicklungsachsen soll eine moderate Innenentwicklung bzw. Erneuerung erfolgen. Das Potenzial der ländlichen Dorfzentren soll durch eine qualitative Verdichtung genutzt und die Ortskerne damit gestärkt werden.
Strassenraumaufwertung REK	Das REK bezeichnet die wichtigsten zu gestaltenden Strassenräume. Diese sind siedlungsverträglich und nach dem Koexistenzprinzip ⁴ zu gestalten. Der städtebaulichen Aufwertung (auch der Ortsdurchfahrten) kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.
Fazit	Aus regionaler Sicht ist der Handlungsbedarf für die Aufwertung von Zentren und Strassenräumen in denjenigen Gebieten am grössten, wo gemäss REK eine ausgeprägte Innenentwicklung und gleichzeitig eine Gestaltung des Strassenraums verortet sind (vgl. Anhang 5).
Gesamtübersicht	Eine Gesamtübersicht zeigt den Handlungsbedarf aus kantonaler und regionaler Sicht auf (vgl. Anhang 6).

⁴ dem rücksichtsvollen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Ortsdurchfahrten – Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 2009)

5.3 Aus kommunaler Sicht

Neben den übergeordneten gibt es auch kommunale Treiber, welche im Zusammenhang mit einer kohärenten und abgestimmten Entwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen einen Handlungs- und Koordinationsbedarf auslösen.

Kommunales Erhaltungsmanagement	Das kommunale Erhaltungsmanagement legt (ergänzend zum kantonalen Erhaltungsmanagement) Massnahmen für den Unterhalt von Gemeindestrassen fest. Zusammen mit dem Unterhalt weiterer Infrastrukturen (wie beispielsweise Werkleitungen) gehört das kommunale Erhaltungsmanagement zu den wichtigsten Treibern einer Aufwertung und Entwicklung von Zentren und Strassenräumen. Aufgrund des langfristigen Planungshorizonts bietet sich eine grosse Chance für das Nutzen von Synergien unterschiedlicher Projekte und Planungen.
Revision der Nutzungsplanung	Im Rahmen einer Revision der Nutzungsplanung können im Sinne einer Gesamtbetrachtung der Gemeinde wichtige Zentren und Strassenräume definiert und Massnahmen für eine Aufwertung (z.B. in den Zonenvorschriften) formuliert werden.
Agglomerationsprogramme	Auch Planungen und Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme können als Chance für eine gleichzeitige Aufwertung und Entwicklung von Zentren und Strassenräumen genutzt werden.
Dichte-Monitoring	Bei der Verdichtung eines Gebiets oder Quartiers kann, je nach Lage und Grösse, eine gleichzeitige Zentrumsentwicklung oder Aufwertung des Strassenraums ebenfalls sinnvoll sein und einer integrativen Betrachtung bedürfen. Hierzu dient insbesondere das kommunale Dichteporträt aus dem Projekt <i>Innenentwicklung und Verdichtung - Eine Hilfestellung für Gemeinden</i> (sapartners 2016) als Grundlage.
Fazit	Für eine erfolgreiche Planung und Umsetzung ist eine frühzeitige räumliche, zeitliche und inhaltliche Gesamtbetrachtung insbesondere abgestimmt mit dem kantonalen Erhaltungsmanagement durch die Gemeinde unabdingbar (vgl. Kapitel 2.2).

6 Fazit

6.1 Schlussfolgerungen

Die Entwicklung von Zentren und Strassenräumen bietet eine einmalige Chance für die Aufwertung und Belebung der öffentlichen Räume, die Stärkung wichtiger Orte (z.B. Zentren), eine qualitative Innenentwicklung, die Schaffung attraktiver Verbindungen (insbesondere für den Fuss- und Radverkehr) und die Sicherstellung eines funktionsfähigen und sicheren Verkehrs. Diese Chance gilt es zu nutzen. Die wichtigsten Erkenntnisse hierzu sind:

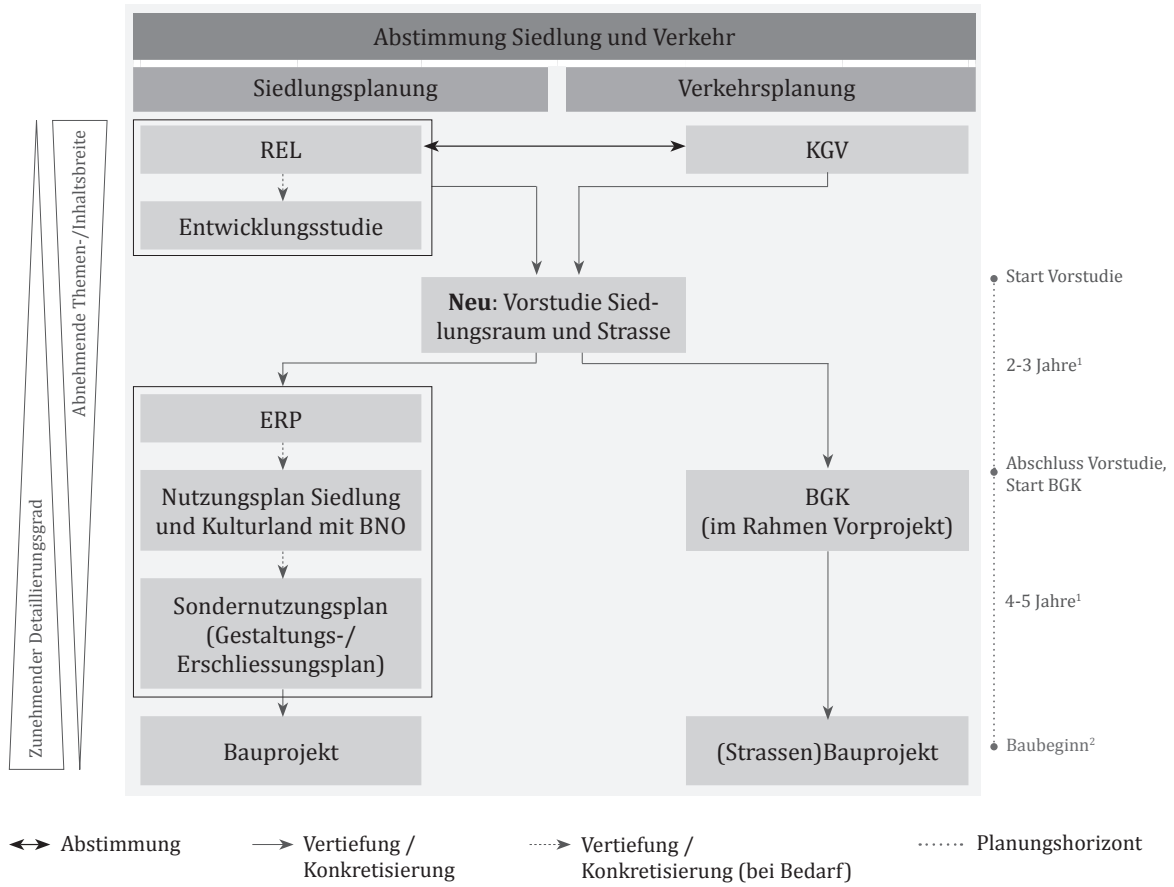
- Die Entwicklung und Attraktivierung von Zentren und Strassenräumen stellt für Kantone, Regionen und Gemeinden eine aktuelle, komplexe und vielschichtige Aufgabe dar. Zur Sicherstellung dynamischer, belebter und attraktiver Räume bedarf es einem Zusammenspiel sorgfältig koordinierter planerischer, gestalterischer und betrieblicher Elemente.
- Die Multifunktionalität und Öffentlichkeit von Zentren und Strassenräumen verlangt eine integrale räumliche und inhaltliche Betrachtung. Dabei kommt der Abstimmung von Siedlung, Verkehr, öffentlichem Raum und Nutzung sowie der Wahl eines geeigneten Betrachtungsperimeters eine Schlüsselrolle zu.
- Ein mehrstufiger, hierarchischer Planungsprozess (von Strategien und Konzepten zu konkreten Projekten) und eine der Aufgabe und Planungsstufe angemessene Wahl des Planungsinstruments stellen die Berücksichtigung aller wichtiger Aspekte und stufengerechte Festlegungen sicher.
- Auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene gibt es unterschiedliche Treiber, welche einen Handlungs- und Koordinationsbedarf von Planungen und Projekten in Zentren und Strassenräumen auslösen können. Bei einer frühzeitigen Auseinandersetzung bietet sich dabei ein grosses Synergiepotenzial unterschiedlicher Planungen und Projekte (z.B. Strassenraumaufwertung, Innenentwicklung, Sanierungsmassnahmen Strasse).

6.2 Weiteres Vorgehen

Vertiefung,
Veranstaltung

Vor dem Hintergrund der Aktualität und Komplexität der Aufgabe könnte eine Vertiefung dieser Thematik in den Gemeinden Baden Regio sinnvoll sein. Beispielsweise könnten im Rahmen einer Veranstaltung ausgewählte Aspekte vertieft, gute Planungen vorgestellt oder bereits realisierte Projekte besichtigt werden. Dieses Vorgehen hat sich bereits in der Vergangenheit, insbesondere auch für den Erfahrungsaustausch zwischen den Behörden, bewährt.

Anhang 1: Übersicht Planungsprozess



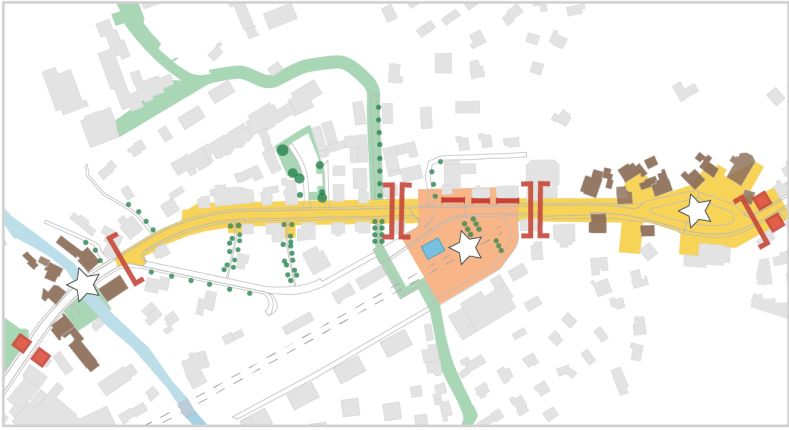
¹ bei Kantonsstrassen und in komplexen Fällen auch bei Gemeindestrassen, ansonsten etwas kürzer

² teilweise zwingender Baubeginn (z.B. im Rahmen des kantonalen oder kommunalen Erhaltungsmanagements)

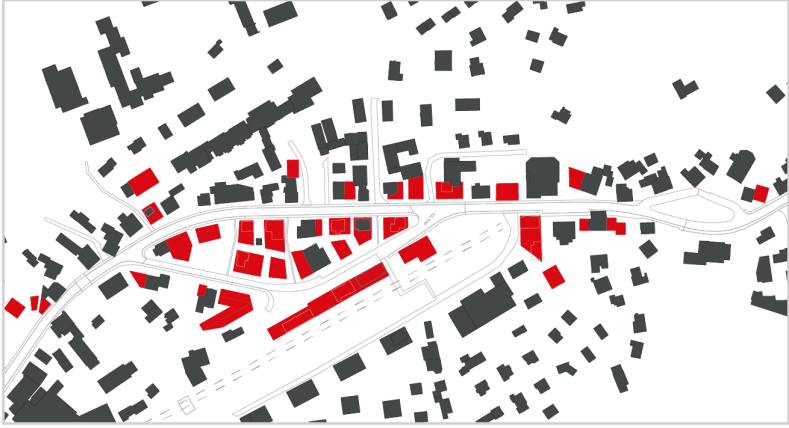
Anhang 2: Übersicht Planungsinstrumente

	Planungsinstrument	Inhalte / Schwerpunkte	Perimeter	Zuständigkeit	Verbindlichkeit
Abstimmung Siedlung und Verkehr	Siedlungsplanung	Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)	Gemeinde	Gemeinde	Absichtserklärung (informell, selbstbindend)
		Entwicklungsstudie	Teilgebiet	Gemeinde	Absichtserklärung (informell, selbstbindend)
		Entwicklungsrichtplan (ERP)	Gemeinde, Teilgebiet	Gemeinde (Verankerung in BNO)	behördenverbindlich (Gemeinde)
		Nutzungsplan Siedlung und Kulturland mit BNO	Gemeinde	Gemeinde (Beschluss ER/GV), Kanton (Genehmigung RR)	eigentümergebunden
		Sondernutzungsplan (Gestaltungs- / Erschliessungsplan)	Teilgebiet	Gemeinde (Beschluss GR), Kanton (Genehmigung DBVU)	eigentümergebunden
		Neu: Vorstudie Siedlungsraum und Strasse	Teilgebiet, Strassenabschnitt (min. 2 Bautiefen)	Gemeinde in Abstimmung mit Kanton (ARE, AVK, ATB)	Verbindliche Absichtserklärung zwischen den Beteiligten (informell)
	Verkehrsplanung	Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)	Gemeinde	Gemeinde (Beschluss GR), Kanton (Genehmigung DBVU)	behördenverbindlich (Gemeinde, Kanton)
		Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) (im Rahmen Vorprojekt)	Strassenabschnitt	bei Kantonsstrassen: Kanton (ATB); ansonsten: Gemeinde	Verbindliche Absichtserklärung zwischen den Beteiligten (informell)

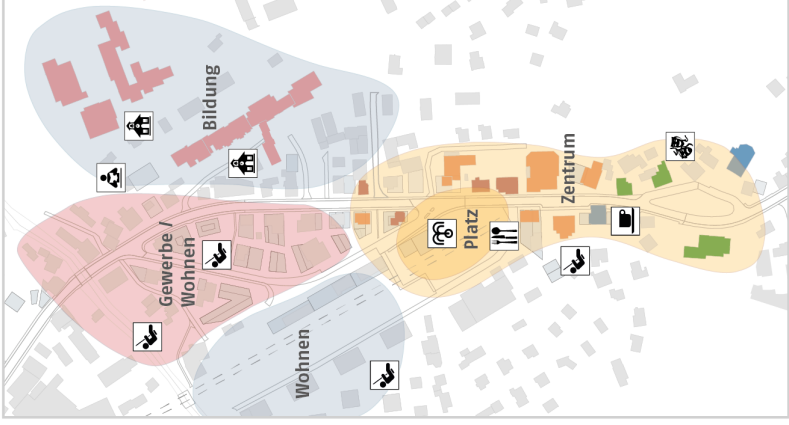
Anhang 3: Die 4 zentralen Sachbereiche für die Entwicklung und Aufwertung von Strassenräumen



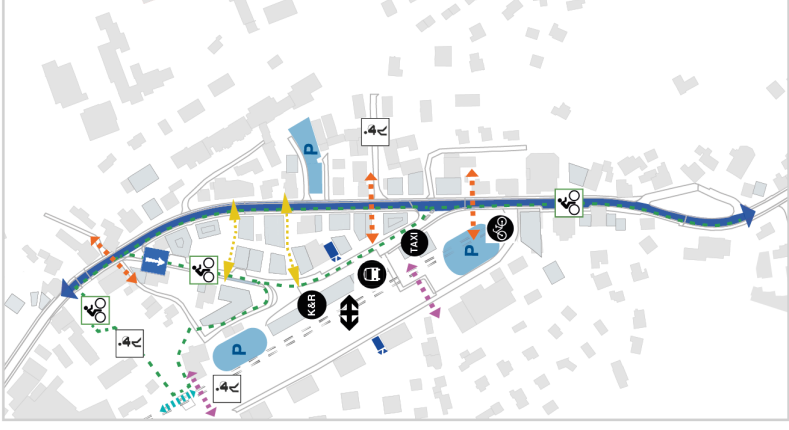
ÖFFENTLICHER RAUM



INNENENTWICKLUNG



NUTZUNGSSCHWERPUNKTE






VERKEHR + ERSCHLIESSUNG

Anhang 4: Übersichtsplan Handlungsbedarf aus kantonaler Sicht




Wegleitung Aufwertung Zentrum und Strassenräume Baden Regio

Handlungsbedarf aus kantonaler Sicht








Belastete Strassenabschnitte (Kantonsstrassen innerorts)¹

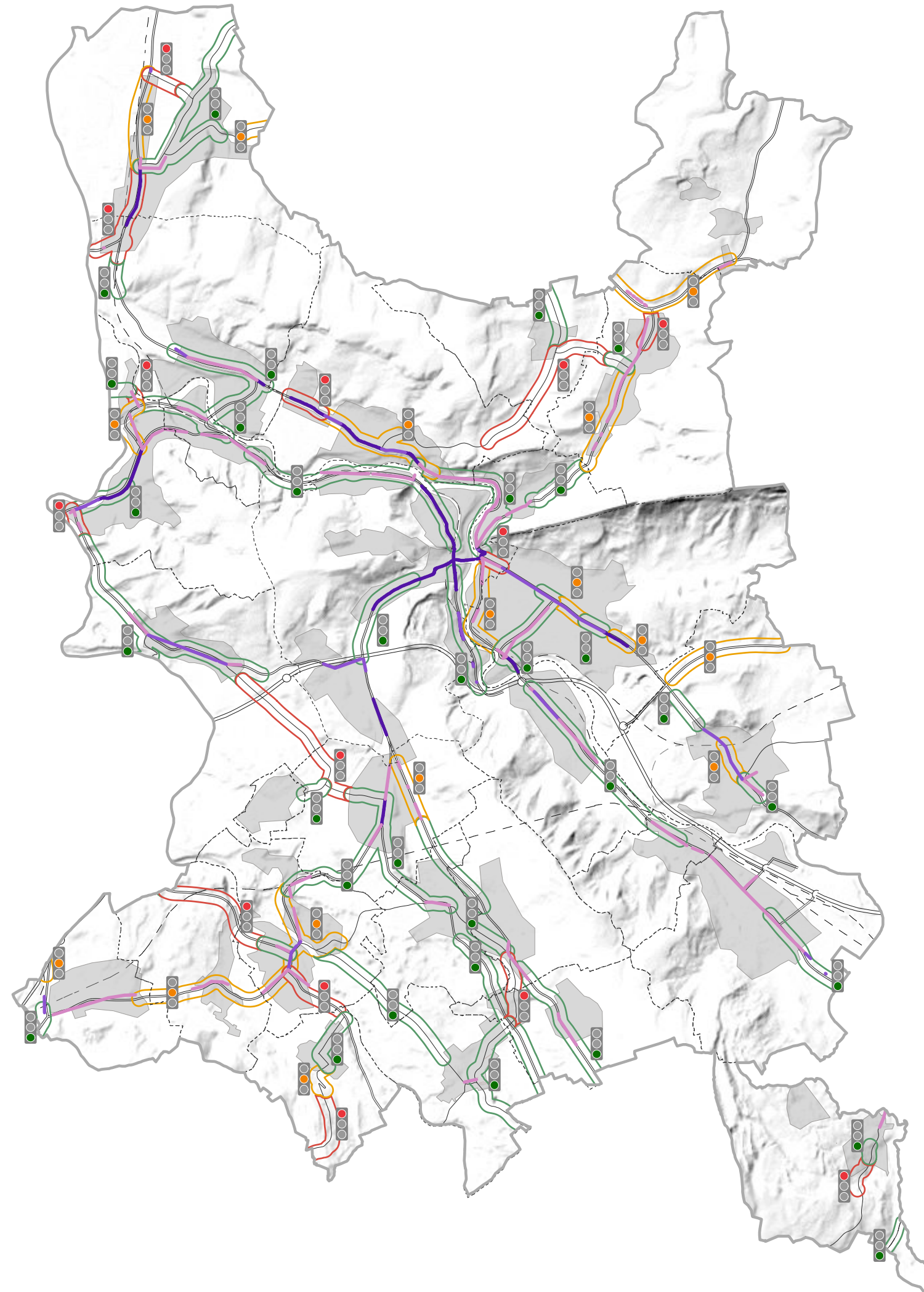
-  Strassenabschnitt mit DTV > 15'000 Mfz./Tag innerorts 2010
-  Strassenabschnitt mit DTV > 15'000 Mfz./Tag innerorts 2025*
-  Strassenabschnitt mit DTV > 8'000 Mfz./Tag innerorts 2025*

Kantonales Erhaltungsmanagement (Kantonsstrassen)²

-  kurzfristig (in den nächsten 5 Jahren)
-  mittelfristig (in den nächsten 5-10 Jahren)
-  langfristig (in mehr als 10 Jahren)

Orientierender Inhalt

-  Siedlungsgebiet
-  Gemeindegrenze
-  Regionsgrenze
-  Bahnlinie
-  Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Verbindungsstrasse



¹ Kantonaler Richtplan: Kapitel S 1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung, Stand: 20.09.2011
 * Prognose 2025 nach KVM-AG 2006



² Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Abteilung Tiefbau, Stand: 30.06.2017

Anhang 5: Übersichtsplan Handlungsbedarf aus regionaler Sicht


Wegleitung Aufwertung Zentrum und Strassenräume Baden Regio

Handlungsbedarf aus regionaler Sicht








Zentrumsentwicklung¹

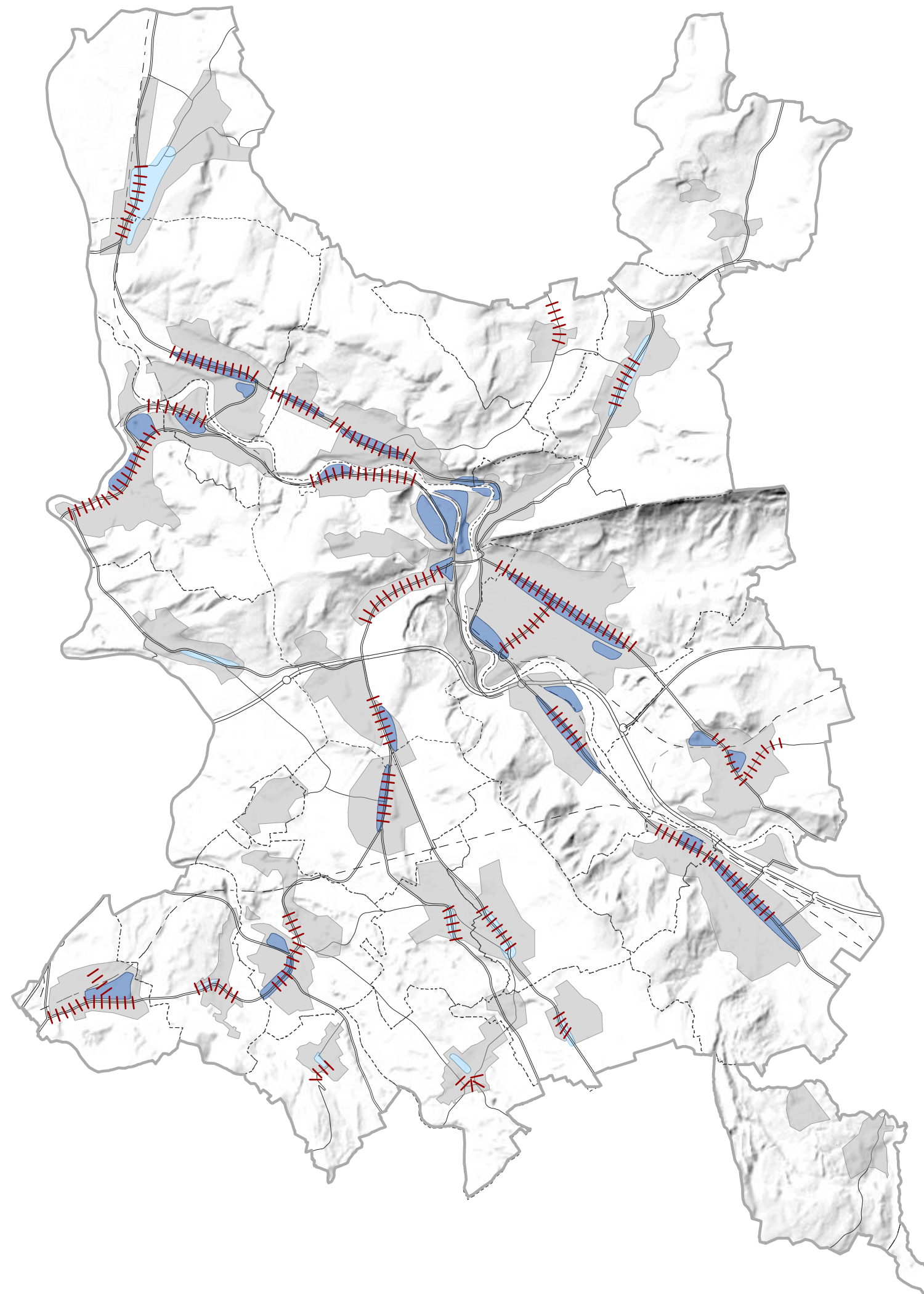
-  Ausgeprägte Innenentwicklung
-  Moderate Innenentwicklung

Strassenraumaufwertung²

-  Gestalteter Strassenraum

Orientierender Inhalt

-  Siedlungsgebiet
-  Gemeindegrenze
-  Regionsgrenze
-  Bahnlinie
-  Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Verbindungsstrasse



¹ Regionales Entwicklungskonzept (REK), Schlussbericht vom 15.10.2013 mit Ergänzungen Neumitglieder vom 22.07.2016: Vision 2030 - Siedlungsentwicklung (Veränderung)

² Regionales Entwicklungskonzept (REK), Schlussbericht vom 15.10.2013 mit Ergänzungen Neumitglieder vom 22.07.2016: Vision 2030 - Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Anhang 6: Übersichtsplan Handlungsbedarf aus kantonaler und regionaler Sicht

Wegleitung Aufwertung Zentrum und Strassenräume Baden Regio

Gesamtübersicht Handlungsbedarf aus kantonaler und regionaler Sicht

Belastete Strassenabschnitte (Kantonsstrassen innerorts)¹

- Strassenabschnitt mit DTV > 15'000 Mfz./Tag innerorts 2010
- Strassenabschnitt mit DTV > 15'000 Mfz./Tag innerorts 2025*
- Strassenabschnitt mit DTV > 8'000 Mfz./Tag innerorts 2025*

Kantonales Erhaltungsmanagement (Kantonsstrassen)²

- kurzfristig (in den nächsten 5 Jahren)
- mittelfristig (in den nächsten 5-10 Jahren)
- langfristig (in mehr als 10 Jahren)

Zentrumsentwicklung³

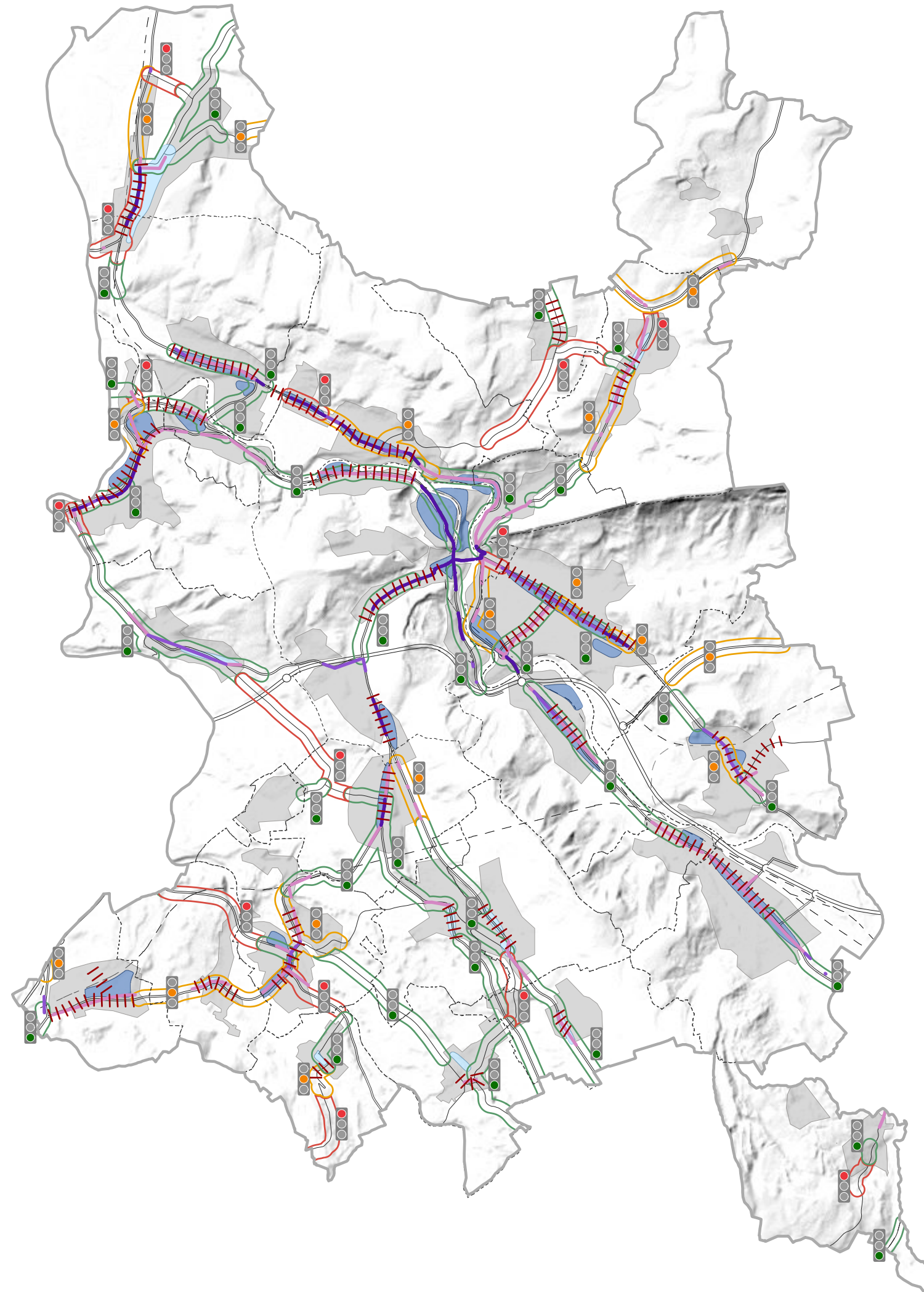
- Ausgeprägte Innenentwicklung
- Moderate Innenentwicklung

Strassenraumaufwertung⁴

- ||||| Gestalteter Strassenraum

Orientierender Inhalt

- Siedlungsgebiet
- Gemeindegrenze
- Regionsgrenze
- Bahnlinie
- Hochleistungsstrasse mit Anschlüssen
- Hauptverkehrsstrasse
- Verbindungsstrasse



¹ Kantonaler Richtplan: Kapitel S 1.1 Siedlungsqualität und innere Siedlungsentwicklung, Stand: 20.09.2011
* Prognose 2025 nach KVM-AG 2006

² Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Abteilung Tiefbau, Stand: 30.06.2017

³ Regionales Entwicklungskonzept (REK), Schlussbericht vom 15.10.2013 mit Ergänzungen Neumitglieder vom 22.07.2016: Vision 2030 - Siedlungsentwicklung (Veränderung)

⁴ Regionales Entwicklungskonzept (REK), Schlussbericht vom 15.10.2013 mit Ergänzungen Neumitglieder vom 22.07.2016: Vision 2030 - Motorisierter Individualverkehr (MIV)