



Quartierhubs in Gemeinden

Inhalt

1. Einführung	6
1.1 Anlass	6
1.2 Ziel des Projekts	6
1.3 Begriffsdefinitionen	6
1.4 Projektabgrenzung	8
1.5 Vorgehensweise/Gliederung	8
2. Bausteine und Mehrwerte von Quartierhubs	9
2.1 Bausteine von Quartierhubs	9
2.1.1 Bestandteile des Bausteins "Versorgung"	10
2.1.2 Bestandteile des Bausteins "Verkehr"	10
2.1.3 Bestandteile des Bausteins "Ausstattung und Ausgestaltung"	11
2.1.4 Bestandteile des Bausteins "Organisationsstrukturen und Betriebssysteme"	12
2.2 Mehrwerte von gelungenen Quartierhubs	13
2.2.1 Ökologischer Mehrwert	13
2.2.2 Ökonomischer Mehrwert	13
2.2.3 Verkehrlicher Mehrwert	13
2.2.4 Sozialer Mehrwert	13
3. Ausgangslage Mobilität und Planungsinstrumente	14
3.1 Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung	14
3.2 Mobilitätsstrategie Kanton Aargau	14
3.3 Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)	16
3.4 Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)	17
3.5 Zusammenspiel KGV und REL	17
3.6 Fazit	18
4. Vorgehensweise zur Planung von Quartierhubs	19
4.1 (A) Makro-Analyse - Ermittlung des Handlungsbedarfs auf Quartiersebene	21
4.1.1 Statistische und räumliche Gemeindebeschreibung	21
4.1.2 Analysekarte Raumentwicklung	21
4.1.3 Analysekarte Verkehr	21
4.1.4 Analysekarte Versorgung	22
4.1.5 Definition von Bedarf und Potenzial in Raumeinheiten	22
4.2 (B) Mikro-Analyse - Festlegung Ausprägung und Standort des Quartierhubs	22
4.2.1 Bezeichnung möglicher Standorte mittels Desktop-Analyse	22
4.2.2 Festlegung der Ausstattungsangebote von potenziellen Quartierhubs	23
4.2.3 Bewertung der potenziellen Standorte für Quartierhubs mittels Augenschein	23
4.2.4 Ausarbeitung Projektskizze	25
4.3 (C) Standortplanung - planerische Verankerung von Quartierhubs	25
4.3.1 Planerische Verankerung	25
4.3.2 Ausarbeitung Verträge	26
4.3.3 Finanzierung	26
4.3.4 Ausarbeitung Bauprojekt/ Aufbereitung Baugesuch	26
4.4 Erprobung des Vorgehens	26

5. Praxistest Gemeinde Wohlen	27
5.1 Makro-Analyse	27
5.1.1 Statistische und räumliche Gemeindebeschreibung	27
5.1.2 Analysekarte Raumentwicklung	29
5.1.3 Analysekarte Verkehr	30
5.1.4 Analysekarte Versorgung	32
5.1.5 Definition von Potential und Bedarf in Raumeinheiten/Quartieren	33
5.2 Mikro-Analyse	35
5.2.1 Bezeichnung möglicher Standorte mittels Desktop-Analyse	35
5.2.2 Festlegung der Ausstattungsangebote von potenziellen Quartierhubs	36
5.2.3 Bewertung der potenziellen Standorte für Quartierhubs mittels Augenschein	36
5.2.4 Ausarbeitung Projektskizze	37
6. Praxistest Gemeinde Merenschwand	38
6.1 Makro-Analyse	38
6.1.1 Statistische und räumliche Gemeindebeschreibung	38
6.1.2 Analysekarte Raumentwicklung	39
6.1.3 Analysekarte Verkehr	40
6.1.4 Analysekarte Versorgung	41
6.1.5 Definition von Potential und Bedarf in Raumeinheiten	42
6.2 Mikro-Analyse	44
6.2.1 Bezeichnung möglicher Standorte mittels Desktop-Analyse	44
6.2.2 Festlegung der Ausstattungsangebote von potenziellen Quartierhubs	45
6.2.3 Bewertung der potenziellen Standorte für Quartierhubs mittels Ortsbegehungen	46
6.2.4 Ausarbeitung Projektskizze	46
7. Fazit zu den Praxistests und Empfehlungen	48
7.1 Erkenntnisse aus den Praxistests	48
7.2 Empfehlungen für den Kanton Aargau	48
8. Weiterer Untersuchungsbedarf	51
9. Anhang	52
9.1 Literatur- und Quellenverzeichnis	52
Impressum	53

1. Einführung

1.1 Anlass

Die vorliegende Projektidee als Grundlage für diesen Bericht wurde auf Initiative von Marc Schneiter und Gunnar Heipp sowie im Dialog mit dem Kanton Aargau entwickelt. Gemeinsam bestand die Erkenntnis, dass einerseits die Innenentwicklung in mittleren und kleinen Gemeinden oft Probleme oder Schwachstellen im Zusammenhang mit Mobilitätsfragen hat und dass andererseits die Frage von sog. Mobilitäts-Hubs bislang meist rein (verkehrs-)technisch fokussiert betrachtet und bearbeitet wurde. Die Idee, beide Fragestellungen integriert zu bearbeiten, hat zum vorliegenden Projekt geführt, das erste Hinweise und Vorschläge für die Entwicklung von Quartierhubs macht und dabei unterschiedliche Gegebenheiten breit beleuchtet. Der Kanton Aargau hat als Praxispartner dabei eine initiale Rolle gespielt: er hat das Projekt grösstenteils finanziert und zwei Gemeinden mit als Praxispartner ins Team zusammen mit dem IRAP Institut für Raumentwicklung geholt. Damit werden erstens der lokale Kontext und die Möglichkeit bzw. die Erprobung der Umsetzung gesichert. Und zweitens liefern die Ergebnisse Material für die Raum- und Regionalplanung des Amtes für Raumentwicklung [und der Abteilung Verkehr](#) des Kantons Aargau.

Mitte April 2021 erhielt das Institut für Raumentwicklung (kurz: IRAP) der OST Ostschweizer Fachhochschule den Auftrag, das Projekt "Quartierhubs in Gemeinden" mit der nachfolgenden Aufgabenstellung zu starten. Weitere Kantone haben grundsätzliches Interesse an der vorliegenden Arbeit und der Sichtweisen im Projekt bekundet.

1.2 Ziel des Projekts

Bis anhin wurden "Mobilitäts-Hubs" aus einem vorwiegend technisch-verkehrlichen Blickwinkel entwickelt, ohne dabei dem bereits bestehenden baulichen Kontext und den vorhandenen Nutzungen (genügend) Rechnung zu tragen. Im Übrigen ist die Schweizer Fachdebatte bisher meist auf Bahnhöfe oder relativ grosse Infrastruktur fokussiert. Genau hier soll das vorliegende Projekt "Quartierhubs in Gemeinden" ansetzen: Das Thema "Quartierhubs" soll im Rahmen dieses Projektes breiter im raumplanerischen Kontext – mit einem Schwerpunkt im Kontext "Abstimmung Siedlung und Verkehr" sowie der Förderung nachhaltiger Mobilität – betrachtet werden. Bei der Entwicklung von Quartierhubs sollten neben den verkehrlichen Themen insbesondere auch Themen wie "Ausgestaltung von öffentlichen Räumen und Wahrung/Schaffung von Identität", "Verbesserung der lokalen Versorgungslage" und "Abstimmung auf eine und mit einer Innenentwicklung" berücksichtigt werden. Im Rahmen des vorliegenden Projektes soll also aufgezeigt werden, wie die Entwicklung von Quartierhubs in den raumplanerischen Gesamtkontext methodisch eingebunden werden und letztendlich in den Instrumenten der Raumplanung verankert werden könnte. Inhaltliches Ziel ist ein Beitrag zur nachhaltigen und konkret weniger autoabhängigen Raumnutzung. Der Fokus liegt dabei auf dem Binnenverkehr der Gemeinden sowie der Aufwertung zentraler Lagen.

tät", "Verbesserung der lokalen Versorgungslage" und "Abstimmung auf eine und mit einer Innenentwicklung" berücksichtigt werden. Im Rahmen des vorliegenden Projektes soll also aufgezeigt werden, wie die Entwicklung von Quartierhubs in den raumplanerischen Gesamtkontext methodisch eingebunden werden und letztendlich in den Instrumenten der Raumplanung verankert werden könnte. Inhaltliches Ziel ist ein Beitrag zur nachhaltigen und konkret weniger autoabhängigen Raumnutzung. Der Fokus liegt dabei auf dem Binnenverkehr der Gemeinden sowie der Aufwertung zentraler Lagen.

1.3 Begriffsdefinitionen

Definitionen "Mobilitäts-Hub" und "Quartierhub"

Der von uns im Bericht weiter verwendete Begriff "Quartierhub" ist bisher nicht abschliessend definiert. Im Rahmen der vorliegenden Projektarbeit für den Kanton Aargau wurde daher in der Diskussion mit der Begleitgruppe eine Interpretation entwickelt, die vermitteln soll zwischen dem inzwischen gebräuchlichen Begriff "Mobilitäts-Hub" und weiteren Begriffen, die näher inhaltlich an das Thema führen sollen.

"Ein Mobilitäts-Hub sorgt für die räumliche Vernetzung verschiedener Mobilitätslösungen und -dienstleistungen an einem urbanen Knotenpunkt." (Frauenhofer-Gesellschaft, 2021).

Kommentar IRAP: Der Begriff "Mobilitäts-Hub" fokussiert sich ausschliesslich auf den Bereich Mobilität und Verkehr und steht für einen (meist städtischen) Verkehrsknotenpunkt, an welchem verschiedene Verkehrsmittel und somit Umsteigebeziehungen angeboten werden, wobei die Verfügbarkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel zeitlich und räumlich möglichst gut aufeinander abgestimmt werden sollen. Tarifliche Verknüpfungen oder informatorische werden von der technik-orientierten Frauenhofer-Gesellschaft nicht als Kennzeichen genannt, wobei dies schon ohne raumplanerische Absichten für einen Mobilitäts-Hub zwingend notwendig für dessen Erfolg ist. Dies ist an sich schlüssig und wird in Grossstädten mehr und mehr praktiziert. Auch an Bahnhöfen im Kanton Aargau sind vielfach "Mobilitäts-Hubs" nach dieser landläufigen und verkehrsplanerischen Definition entstanden, ohne dass diese so benannt werden. Es ist nicht neu, dass Busbahnhöfe mit zahlreichen Linien inklusive Taktfahrplan und Anschlusssicherung, Park+Ride-Parkplätze, Kiss+Ride-Plätze, Car-Sharing-Fahrzeuge,

Bike+Ride-Anlagen und ggf. sogar einzelne Mietvelos an Bahnhöfen zusammengefasst werden. Genau diesen Stand von Mobilitäts-Stationen oder Mobilitäts-Hubs nimmt die vorliegende Studie als Grundlage, nimmt die Erfahrungen mit auf, geht aber eben genau einige Schritte weiter. In der Schweiz wird aber auch der Begriff Mobilitäts-Hub und auch der Begriff "Park+Ride" selten gegenüber Nutzerinnen und Nutzern verwendet. "SBB-Parkplätze" und Fahrradständer sind einerseits Alltäglichkeiten und erfahren kaum Marketing – sie sind in einer gewissen Qualität oft vorhanden, ohne dass ein den Nutzerinnen und Nutzern stark ins Auge fallendes Prinzip damit verbunden wäre.

"Hubs" und "Mobilitäts-Stationen"

Gemäss einer Definition des deutschen Verkehrswendebüros sind Hubs in die Nähe von Mobilitäts-Stationen zu setzen. Dort heisst es: "Der Zweck einer Mobilitätsstation oder Mobilstation – auch bekannt unter den Begriffen Mobilitäts-Hub oder Mobilitätspunkt – besteht darin, eine möglichst nahtlose Verknüpfung von Verkehrsmitteln zu erzielen, um so Multi- und Intermodalität als Alternative zum privaten Pkw zu etablieren".

Definition "Quartierhub" und "Nachhaltige Mobilität"

Das vorliegende Projekt definiert den "Quartierhub" neu. Ein Quartierhub bietet Raumnutzenden (Einwohnenden, Beschäftigten, Gästen, Besuchenden, Kundinnen und Kunden) in verkehrlich unterversorgten, jedoch bereits heute oder in absehbarer Zeit dicht bebauten Räumen ein verkehrliches Angebot jenseits des selbst genutzten privaten Pkw, welches an das übergeordnete Verkehrsnetz nachhaltiger Mobilität (Fokus ÖV/Bahn) angebunden ist und damit die Erreichbarkeit aller Aktivitäten für jede Person sicherstellt. Quartierhubs können gleichzeitig durch integriert gewählte Lagen zu Treffpunkten sowie Versorgungspunkten mit Gütern für den täglichen Bedarf werden.

Unter **Nachhaltiger Mobilität** verstehen wir Mobilitätsangebote, die so weit als möglich sozialverträglich (verfügbar für jede Person, bezahlbar für jede Person, barrierefrei, sicher, wenig negative Auswirkungen aus Dritte), umwelt- und klimaverträglich (geringe Emissionen pro Personenkilometer in Bezug auf Luft und Lärm, Flächenverbrauch) und ökonomisch förderlich (Stärkung lokaler Wirtschaft, lokale Arbeitsplätze, Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen vor Ort) sind. Der sonst auch als "Umweltverbund" bezeichnete Mix aus ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie inzwischen mehr und mehr auch für jede Person

zugängliche Shared-Mobility-Angeboten hat hier die meisten Vorteile in Bezug auf diese Merkmale. Es geht also darum, wie alle Personen aller Altersgruppen in Gemeinden künftig bestmöglich auch unabhängig von einem eigenen Pkw mobil sein können.

Quartierhubs integrieren sich an ihren Standorten in den räumlichen Kontext, das heisst, in Orts- und Stadtteilkernen ordnen sie sich den bestehenden Raum- und Baustrukturen unter und wahren dadurch deren Identität. In bebauten Wohn- oder Arbeitsquartieren bilden sie neue, gut ausgestaltete und dadurch attraktive Treffpunkte mit einer hohen Funktionsdichte. Sie bilden damit Chance für die Stärkung der Innenentwicklung, suchen Bündelung und Ordnung von Erschliessungsfunktionen und sollen Kristallisationspunkt für zentrale Funktionen sein. [1]

Kommentar IRAP: Quartierhubs sind im Vergleich zu Mobilitäts-Hubs Mobilitätsdrehscheiben von teillörtlicher Bedeutung, deren Ausprägung und Angebot sich somit auf einen jeweils konkreten teillörtlichen Kontext (Ortskern oder Quartier) bezieht. Der Fokus bei einer Planung, beim Entwurf eines Quartierhubs ist daher immer auch die Planung des öffentlichen Raumes, der Ausformulierung und ggf. sogar Verbesserung zentraler Ortslagen im raumplanerischen und architektonischen Sinn. Neben der Erweiterung des verkehrlichen Angebots für Ortskerne oder Quartiere liegt der Fokus auf der Integration in den bestehenden räumlichen Kontext bzw. auf der Schaffung von neuen Treffpunkten und Identitäten. Es geht also gerade nicht um die rein technisch-funktionale Planung eines Verkehrsknotens, sondern um die Frage, wie zentrale Punkte in Gemeinden durch bessere Mobilitätsangebote qualitativ aufgewertet werden können. Die Fragen der Infrastrukturplanung der Gemeinde bleiben im Kontext aber relevant und zentral. Denn besonders die Anzahl Parkfelder, die Frage der Anordnung von Verkehrsanlagen in zentralen Lagen, die Umwidmung bestehender Verkehrsräume in multifunktionale öffentliche Räume oder die Frage der Umnutzung leerstehender oder untergenutzter Gebäude an stark befahrenen Strassen und Knoten sollen Teil der Aufgabenstellung für gelungene Quartierhubs sein. Weitere Nutzungen, die den Austausch und publikumsorientierte Aktivitäten fördern, gehören ebenso dazu. Mehr dazu in den folgenden Kapiteln.

Es geht also um die gute Gestaltung zentraler Quartier- und Dorfzentren, die wieder zum Mittelpunkt des sozialen Lebens und damit der Mobilität werden. Und damit um die Abkehr der linearen Addition verordneter Parkfelder als einzige verbindliche Vorgabe infolge zusätzlicher Nutzungen bei einer

Verdichtung im Inneren.

1.4 Projektabgrenzung

Das vorliegende Projekt befasst sich ausschliesslich mit Quartierhubs in Gemeinden gemäss der vorangestellten Definition und schliesst somit klassische reine "Mobilitäts-Hubs" gemäss vorangegangener Definition nicht mit ein. Die Betrachtung beschränkt sich demnach unter Ausschluss von zentral gelegenen Bahnhöfen auf potentielle Mobilitäts-Drehscheiben in Ortskernen und dichteren Quartieren, welche heute verkehrlich unterversorgt mit nachhaltiger Mobilität sind bzw. unzureichend ans übergeordnete Verkehrsnetz (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) angebunden sind. Dabei werden auch Aspekte wie "Ausgestaltung der (öffentlichen) Räume im Zusammenhang mit Quartierhubs" oder "Wahrung resp. Schaffung von Identität" Teil des integrierten Planungsansatzes.

1.5 Vorgehensweise/Gliederung

Die Struktur dieser Studie lässt sich anhand folgender Arbeitsschritte erläutern: In einem ersten Arbeitsschritt (Kap. 2) werden die verschiedenen Bestandteile der Bausteine "Versorgung", "Verkehr", "Ausstattung und Ausgestaltung" sowie "Organisationsstruktur und Betriebssystem" eines Quartierhubs analysiert und anhand von Praxisbeispielen verifiziert. Zudem werden die Mehrwerte von Quartierhubs aufgezeigt. [Im dritten Kapitel wird auf das Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung, Raum- und Mobilitätsstruktur, die aktuelle Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau und die kommunalen Planungsinstrumente "Kommunaler Gesamtplan Verkehr" \(KGV\) und "Räumliches Entwicklungsleitbild" \(REL\) eingegangen. Im vierten Kapitel wird eine Methodik zur Planung von Quartierhubs aufgezeigt.](#) In den Kapiteln 5 und 6 wird die Methodik zur [Planung von Quartierhubs \(Kap. 4\)](#) in den Gemeinden Wohlen und Merenschwand auf Praxistauglichkeit erprobt. Im siebten Kapitel werden anschliessend die Praxistests reflektiert und es werden abschliessend Empfehlungen für den Einsatz von Quartierhubs generell und für deren mögliche planerische Verankerung abgegeben. Zuletzt geht der Bericht auf den weiteren Untersuchungsbedarf ein, da diese Studie aufgrund beschränkter Ressourcen nur einige Grundzüge und nur wenige räumliche Situationen als Einstieg in eine allgemeingültige Einstufung im Kanton Aargau untersuchen konnte.



Abbildung 1: Workflow
Quelle: Eigene Darstellung

2. Bausteine und Mehrwerte von Quartierhubs

2.1 Bausteine von Quartierhubs

Einem gelungenen und gut genutzten Quartierhub mit seiner vordergründig baulichen Ausformulierung (bauliche Ausführung und gestalterisches Erscheinungsbild sowie dessen Lage im Quartier) liegt als "Kernbaustein" eine **Organisationsstruktur und ein Betriebssystem** zugrunde. Zudem sollte der Quartierhub aus den drei weiteren Bausteinen "**Versorgung**", "**Verkehr**" und "**Ausstattung und Ausgestaltung**" bestehen, damit er in einem Quartier einer Gemeinde seine volle Wirkung entfalten kann (vgl. Abb. 2). Die einzelnen Bestandteile der Bausteine wurden aus der Betrachtung zahlreicher Beispiele von Mobilitätsstationen und aus dem Vorwissen des Instituts für Raumentwicklung abgeleitet. Die einzelnen Bestandteile, welche mehrheitlich als Angebote bezeichnet werden können, sind in der Folge den jeweiligen Bausteinen checklistenartig zugewiesen (vgl. 2.1.1 bis 2.1.4). Die Aufzählung der Bestandteile in den einzelnen Checklisten ist nicht abschliessend. Dementsprechend haben die Checklisten keinen Anspruch auf Vollständigkeit.



Abbildung 2: Bausteine eines Quartierhubs

Quelle: Eigene Darstellung

2.1.1 Bestandteile des Bausteins "Versorgung"

Versorgungsangebote können sowohl in den Perimeter eines Quartierhubs (als Gebäude, meist aber eher als Perimeter, als Örtlichkeit) integriert sein oder in der direkten, fussläufigen Umgebung mit Sichtkontakt zum Quartierhub angesiedelt werden.

Versorgungsart	Versorgungsbestandteile
Einkauf	<ul style="list-style-type: none"> • Verpflegungs-Automat • Kiosk • Quartierladen • Einkaufsladen
Restauration	<ul style="list-style-type: none"> • Restaurant • Café/Bistro
Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> • Post • Bank • Bankomat • Apotheke • Arzt/Pflegeeinrichtungen • Gemeindeverwaltung • Bibliothek

2.1.2 Bestandteile des Bausteins "Verkehr"

Verkehrsart	Verkehrsmittel (Kann als E-Variante angeboten werden)	Verkehrsinfrastruktur
Fussverkehr		<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an Fusswegnetz
Veloverkehr und Kleinstfahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Velo • Lastenvelo • Trottinett / Scooter 	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an Velowegnetz • Abstellflächen: <ul style="list-style-type: none"> • Ungedeckte Abstellplätze • Gedeckte Abstellplätze • Bewachte Abstellanlagen
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Bus • Anruf-/ Sammeltaxi • On-demand ÖV/ <ul style="list-style-type: none"> • ÖV als Ride-Sharing • Taxi • (Tram) 	<ul style="list-style-type: none"> • ÖV-Haltestellen • Taxi-Abstellplätze

Motorisierter Individualverkehr (MIV) als Sharing-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • Kleinbusse • Lieferwagen • Pkw • Motorrad • Roller 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkfelder für Sharing-Angebot • Parkierungsanlage für: <ul style="list-style-type: none"> • Kurzzeitparkplatz (K+R) • E-Ladestation
---	--	--

2.1.3 Bestandteile des Bausteins "Ausstattung und Ausgestaltung"

Die Ausstattungs- und Ausgestaltungsbestandteile können sowohl in den Quartierhub integriert sein oder in der näheren Umgebung eines Quartierhub angesiedelt werden.

Ausstattungs- und Ausgestaltungsart

Ausstattungs- und Ausgestaltungsbestandteile

Informations-/Orientierungsangebot

- Stele/ Tafel / Säule
 - Lageplan
 - Wegweiser
 - Gemeindeinformationen
 - Angebotsübersicht
 - ÖV-Fahrplan
 - Ticketautomat

Möblierung und Gestaltungselemente

- Sitzbank
- Spielplatz
- Witterungsschutz
- Beleuchtung
- Notrufsäule (optional)
- Grünelemente
- Wasserelemente
- Kunst im öffentlichen Raum
- Integration aller baulichen Aspekte in einem Gebäude an zentraler Stelle

Boxen/ Logistik

- Pick-Up Station (für Pakete und Einkauf)
- Schliessfächer

Weitere Services

- WLAN
- Strom-Anschluss
 - USB-Anschluss
 - Steckdose
 - E-Ladestation (Velo, Car-Sharing)

2.1.4 Bestandteile des Bausteins "Organisationsstrukturen und Betreibersysteme"

Themen	Spezifizierung
Zuständigkeiten klären	<ul style="list-style-type: none">• Konzeption (Standorte, Entwicklungsperspektive, Integration in Ortsplanung, Funktionen, öffentlicher Raum, Gebäude,...)• Planung aus einer Hand, Integration aller Bestandteile• Umsetzung/Bau• Betrieb• Wartung/Unterhalt aller Komponenten/Zusammenspiel/Schnittstellen
Trägerschaft vereinbaren	<ul style="list-style-type: none">• Rolle Gemeinde• Rolle Verkehrsbetriebe• Rolle Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen• Rolle Private Unternehmen mit Bezug zu öffentlichen Aufgaben
Finanzierung / Geschäftsmodell erarbeiten	<ul style="list-style-type: none">• Eigenfinanzierung• Teilfinanzierung• Fördermittel Investition, Zuschüsse Betrieb/Wartung/Unterhalt• Pacht- und Mieteinnahmen• Sponsoren, Werbung
Betreibersysteme zur Integration schaffen	<ul style="list-style-type: none">• Gemeindeverwaltung im Lead für die Gesamtaufgabe, Treiber und Vernetzer• App als Kundenschnittstelle (Einzelne Anbieter, zentrale Koordinationsstelle)• Private Unternehmen (Verpachtung, Vermietung)• Sharing-Angebote
Einbindung der Angebote in andere Netze/Systeme	<ul style="list-style-type: none">• App (Einzelne Anbieter, zentrales Medium für alle Leistungen), Nutzung bestehender Systeme lokal/regional/national• Kundenkarte (Prüfung der Nutzung bestehender Medien von Gemeinde, Stromanbieter, SBB-Kundenkarte)• Schlüsselboxen• Im Umkehrschluss: Insellösungen vermeiden

2.2 Mehrwerte von gelungenen Quartierhubs

Quartierhubs sollen neue Zentralitäten in Quartieren schaffen und somit gezielt die Innenentwicklung unterstützen: Neben der Förderung nachhaltiger Mobilität sollen Quartierhubs einen Beitrag zur Nächstversorgung im jeweiligen Quartier leisten, öffentliche Räume aufwerten sowie auch Quartier-treffpunkte schaffen. In Quartierhubs soll sich demnach die Quartierbevölkerung wohlfühlen, treffen und versorgen können und überdies sollen die Raumnutzenden ein verkehrliches Angebot vorfinden, welches ihnen erlaubt, auf möglichst einfache Art und Weise einen Weg mit einem geeigneten Verkehrsmittel zurückzulegen.

In der Folge wird versucht aufzuzeigen, welche Mehrwerte eine gezielte Förderung von Quartierhubs für einzelne Quartiere mit sich bringen kann.

2.2.1 Ökologischer Mehrwert

Ein Quartierhub bietet Hand zur Überwindung der ersten und letzten Meile (ausgehend von gut erschlossenen ÖV-Haltestellen als Grundlage) ohne eigenes Auto. Zusätzlich wird die Multi- und Intermodalität, d.h. die flexiblere Nutzung aller Verkehrsarten und mehr Kilometer ohne Privat-Pkw gefördert. Damit reduzieren gelungene Quartierhubs den Ausstoss von fossilen Brenn- und Schadstoffen sowie Verkehrslärm. Eine hochwertige Gestaltung und die Flächenreduktion durch vermiedene zusätzliche Parkierungs-Infrastruktur sind Ziel. Weitere Bestandteile wie zum Beispiel Grün- oder Wasserelemente auf den öffentlichen Platzflächen anstelle von Vollversiegelung fördern einerseits die Biodiversität und andererseits die Lebens- und Aufenthaltsqualität vor Ort.

2.2.2 Ökonomischer Mehrwert

Eine Bündelung verschiedener Angebote bewirkt eine bessere Sichtbarkeit, was absehbar zu einer Steigerung der Nutzung der einzelnen Angebote und somit zur besseren Auslastung im ÖV oder auch der Velo-Infrastruktur führt. Bei erfolgreicher Vermarktung der neuen Angebote über einen Quartierhub durch die Gemeinden und den Kanton ist mittelfristig die Verringerung der Anzahl privater Pkw das Ziel. Dies sollte koordiniert zu einer geplanten Absenkung der mittels Stellplatzverordnung standardmässig geforderten Abstellplätze und faktisch zur Reduktion benötigter Stellplätze führen. Auf der Seite privater Bauherren ermöglicht dies eine Senkung von spezifischen Baukosten pro Wohneinheit. Die Verbesserung zentraler Ortslagen in Verbindung mit publikumsorientierten Nutzungen an Quartierhubs verbunden mit Verbesserungen im öffentlichen

Strassenraum für den Fussverkehr ist eine erhebliche Chance, die lokale Wirtschaft zu stärken und Kaufkraftabfluss zu verringern.

Ideal sind autoarme Entwicklungen mit Mischnutzungen als Kern neuer Quartierhubs, die bei hoher Dichte und Nutzungsmischung wie beschrieben eine Aufwärtsspirale bei der Attraktivität zentraler Lagen bewirken sollen. Die Wirkungen von klassischen Dorf-sanierungen auf die lokale Ökonomie wurde in mehreren Ländern (D, E, F) untersucht und belegt [2]. Meist wurde in kleineren Gemeinden aber wenig Fokus auf autoarme Mobilität gelegt.

2.2.3 Verkehrlicher Mehrwert

Die Realisierung von Quartierhubs im bestehenden Verkehrssystem bietet der Bevölkerung eine bessere und flexiblere innere und äussere Erreichbarkeit der betreffenden Quartiere und somit auch der dazugehörigen Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote. Das Angebot an Sharing-Möglichkeiten sowie die Verkehrsmittelalternativen zum Privatauto führen zur Verringerung der negativen Folgen durch den MIV. Bei konsequenter Umsetzung kann an zentralen Lagen der Binnenverkehr mit dem MIV merklich verringert werden. Entsprechend gelungene Verknüpfungen mit dem ÖPNV-Linienverkehr unterstützt auch im Quellverkehr eine Abminderung der Pkw-Nutzung durch weniger Fahrten in Nachbargemeinden aufgrund vermehrter Nutzung lokaler Dienstleistungen und/oder mehr Quellverkehr per ÖPNV durch attraktivere Einbindung.

2.2.4 Sozialer Mehrwert

Die Erhöhung des Fuss- und Veloverkehrs, aber auch die öV-Nutzung mit entsprechenden Fuss- oder Velowegen zur Haltestelle führen zu einer besseren Gesundheit der Nutzenden und somit zur Senkung der Gesundheitskosten. Entsprechende Studien belegen dies [3, 4, 5]. Ein Quartierhub ist ein sozialer Raum mit grossem Potential zur Interaktion sowie mit einem hohen Anspruch an Aufenthaltsqualität. Durch eine identitätsstiftende Ausgestaltung bildet er die Basis als Treffpunkt im Quartier bzw. im Dorfzentrum. Zusätzlich bietet er die Möglichkeit für Inklusion aller Nutzendengruppen mit Mobilitätseinschränkungen und gegenseitiger Hilfe. Spannendes Potential bieten die vor allem aus dem englischsprachigen Kulturraum bekannten "Community Mobility Services", bei denen die BürgerInnen gemeinsame Mobilitätsangebote entwickeln und auch selbst anbieten.

3. Ausgangslage Mobilität und Planungsinstrumente

3.1 Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung

Im Rahmen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr wurde im Jahr 2015 das Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung untersucht. Unter anderem wurde untersucht, ob sich das Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung in den verschiedenen Raumtypen gemäss Raumkonzept Aargau unterscheidet. Dabei zeigte sich folgendes Bild: Der Autobesitz war 2015 in den Kernstädten am geringsten (rund 71% der Haushalte). Je weniger städtisch sich eine Gemeinde zeigte, desto höher war der Anteil an Haushalten mit Autobesitz, wobei auch in den Kerngemeinden ausserhalb der Agglomerationen die Haushalte mit Autobesitz mit rund 96% sehr hoch ausfielen. Mit dem Besitz von ÖV-Abos verhielt es sich genau umgekehrt: In städtischen Gebieten besaßen mehr Personen ein ÖV-Abo als in ländlichen Räumen (67.4% in Kernstädten, 47.1% in ländlichen Räumen).

Aus diesen Zahlen könnte abgeleitet werden, dass das Potenzial einerseits zur Reduktion und andererseits zur Verlagerung von Autofahrten auf nachhaltigere Verkehrsmittel in ländlichen Räumen grösser ist als in städtischen Räumen. Gemäss Zielbild der Mobilitätsstrategie Kanton Aargau (vgl. Kap. 4.2. Abb. 4) wird jedoch in den ländlichen Entwicklungsräumen keine Abnahme des MIV-Anteils am Gesamtverkehr vorgesehen, da in diesen Räumen das Auto weiterhin als das effizienteste Verkehrsmittel angesehen wird.

3.2 Mobilitätsstrategie Kanton Aargau

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau aus dem Jahr 2016 nennt im Zusammenhang mit der zu erwartenden Verkehrsentwicklung folgendes:

"In der Mobilität verändert sich künftig nicht nur die Nachfrage aufgrund der demographischen Entwicklung, sondern auch die Art der Nutzung des Verkehrsangebots steht vor einem Umbruch. Die Grenze zwischen öffentlichem und Individualverkehr wird zusehends verwischt. Für den Entscheid, ob der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr beziehungsweise eine Kombination der beiden Systeme genutzt wird, werden Aspekte wie Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit und Planbarkeit massgebend sein. Die Nutzerinnen und Nutzer lösen sich von konventionellen, undifferenzierten Transportlösungen und erwarten auf ihre persönlichen Bedürfnisse zugeschnittene, modulare Mobilitätslösungen, die als Service «on demand» in Echtzeit zur Verfügung stehen. Sharing-Systeme werden die Bedeutung von individuellen Verkehrsmitteln reduzieren. Die

Vernetzung zwischen den Verkehrsmitteln wird wichtiger."

Zudem weist die Strategie unter anderem folgenden Handlungsbedarf aus:

"Weil ein Kapazitätsausbau aus Platzgründen nicht überall möglich und sinnvoll ist, müssen in dicht bebauten Gebieten flächeneffiziente und umweltschonende Lösungen und der Einsatz von Verkehrsmanagement für zuverlässigere Reisezeiten, eine bessere Erreichbarkeit, aber gleichzeitig auch eine hohe Lebensqualität sorgen. Eine Verringerung der Zugangszeiten zum regionalen Personenverkehr wirkt sich nachweislich positiv auf die öV-Nachfrage aus. Das bedeutet, dass vor allem in dicht besiedelten Gebieten die Zubringer zum öV – Bus, Velo und Fussverkehr – gut funktionieren müssen. Darüber hinaus unterstützt Mobilitätsmanagement eine optimale Nutzung des Verkehrsangebots."

"Eine verstärkte Siedlungsentwicklung nach innen bedingt eine gute Abstimmung mit dem Verkehrsangebot. Dichte bietet zwar die Chance der verkürzten Wege, doch führt eine Zunahme der Bevölkerung und ihrer Mobilitätsbedürfnisse auf gleicher Fläche häufig zur Nutzungskonkurrenz um die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen. Mit Blick auf die begrenzten Flächen sowie die knappen finanziellen und natürlichen Ressourcen muss die kantonale Mobilitätsstrategie den Ausbau des Verkehrsangebots räumlich differenziert angehen und für eine möglichst effiziente Nutzung und nachhaltige Finanzierung sorgen."

Im Zusammenhang mit "Zielen und Lösungswegen" nennt die Strategie als Grundsatz, dass der Kanton Aargau die Mobilität auf das Raumkonzept Aargau abstimmt. Dabei muss bei der Gestaltung der Mobilität berücksichtigt werden, dass jeder Raumtyp andere Funktionen für Wirtschaft und Gesellschaft wahrnimmt. Zudem sind die räumlichen Voraussetzungen und Angebote des öffentlichen Verkehrs je nach Raumtyp sehr unterschiedlich. Diese Gegebenheiten müssen beachtet werden.

Unter anderem werden folgende Ziele und zugehörige Strategien genannt, die im Einklang mit der Idee "Förderung von Quartierhubs" stehen:

Ziele

In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt.

Eine Basiserschliessung der ländlichen Entwicklungsräume stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher.

Das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastrukturen sind gut vernetzt

Der Verkehrsmittel ist effizient und nachhaltig

Strategien

- Anteil Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen
- Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen

- Kombinierte Mobilität fördern

- Attraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend gewährleisten

- Mobilitätsmanagement verstärken
- Zugang vereinfachen und Durchlässigkeit verbessern

Gemäss Zielbild der Mobilitätsstrategie (vgl. Abbildung 4) soll der Anteil des MIV am Gesamtverkehr in allen Raumtypen – ausgenommen in ländlichen Entwicklungsräumen – abnehmen.

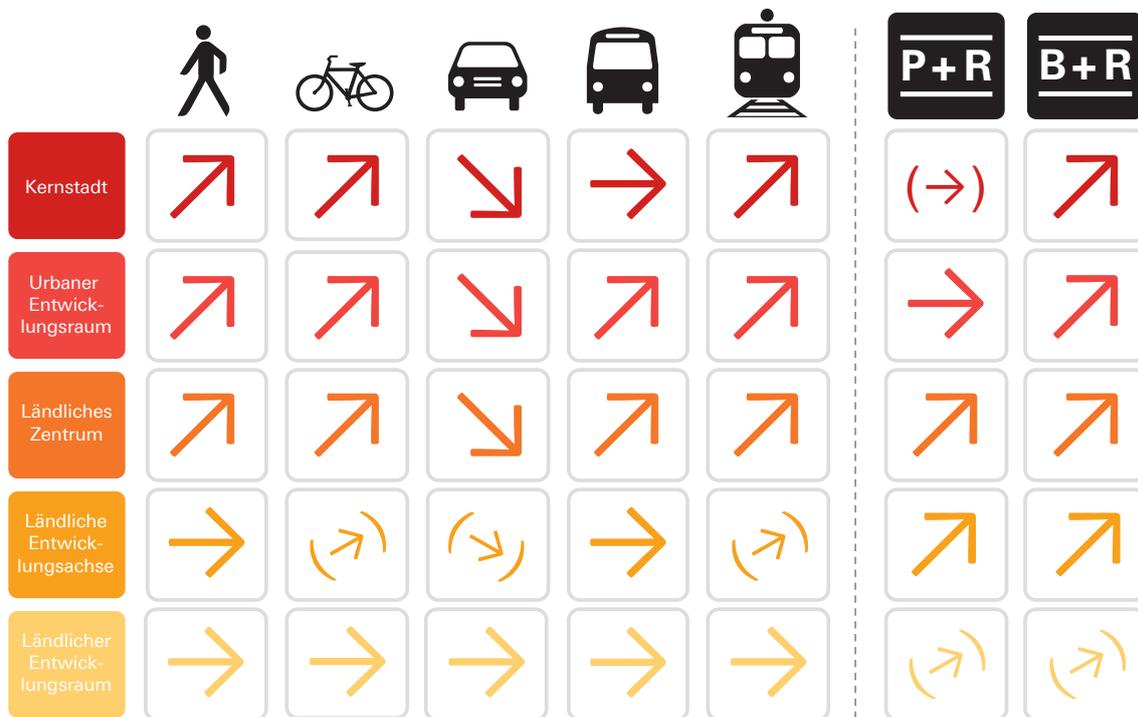


Abbildung 4: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 bei einem mittleren Wachstumsszenario;

Quelle: Mobilitätsstrategie Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. 2016.

Die Abbildung 4 beschreibt die gewünschte Veränderung des Anteils jedes einzelnen Verkehrsmittels am Gesamtverkehr mit Bezug zum jeweiligen Raumtyp. Gemäss diesem Zielbild wird in den stark wachsenden urbanen Räumen noch grosses Potenzial für flächeneffiziente Verkehrsmittel wie beispielsweise den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Veloverkehr gesehen. Insbesondere in den urbanen Räumen, in welchen der grösste Anteil des prognostizierten Bevölkerungswachstums aufgenommen werden soll, besteht demzufolge die Notwendigkeit die Innenentwicklung (resp. Innenverdichtung) mit dem Ziel

voranzutreiben, dass nicht sämtliche durch die Innenentwicklung zusätzlich generierten Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Die absolute Anzahl MIV-Fahrten wird sich jedoch bis 2040 weiter erhöhen. Die Abbildung 5 zeigt eine solche mögliche Entwicklung der Verkehrsmittel bis 2040 – einmal gemäss den Wachstumsprognosen des Bundes (durchgezogene Linien) und einmal nach den Zielen der Mobilitätsstrategie (gestrichelte Linien).

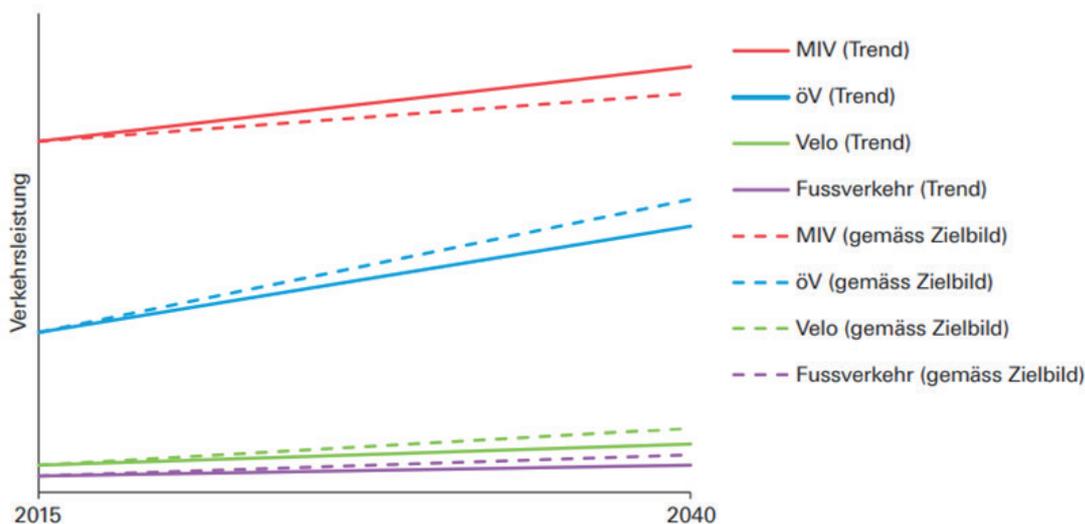


Abbildung 5: Schematische Darstellung des Verkehrswachstums im Kanton Aargau aufgeschlüsselt nach Verkehrsmitteln bis 2040

Quelle: Mobilitätsstrategie Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt. 2016.

3.3 Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)

Gemäss den Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) ist der KGV seit 2010 das wichtigste Instrument der Aargauer Gemeinden für die kommunale Verkehrsplanung. Der KGV ist als umfassendes Planungsinstrument ausgelegt, mit dem die Gemeinden ihre verkehrliche Entwicklung in direkter Abstimmung mit der Siedlungsplanung antizipieren und steuern. Weil die Siedlungsentwicklung nach innen immer wichtiger wird, ist die Auseinandersetzung der Gemeinden mit ihrer Verkehrssituation, ihren Potenzialen und den Wirkungen der künftigen Siedlungsentwicklung unverzichtbar geworden. Explizit erwähnt wird, dass dies auch für kleinere Gemeinden gilt.

Der KGV ist für die Gemeinden das wichtigste Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung. Der KGV wird idealerweise kurz vor der Revision der Nutzungsplanung zeitgleich mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet, vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Er ist somit behördenverbindlich für Kanton und Gemeinde. Obwohl der KGV grundsätzlich als kommunales Instrument ausgelegt ist, kann bei zusammengewachsenen Siedlungsgebieten von zwei oder mehreren Gemeinden die gemeinsame Erarbeitung eines KGV zweckmässig sein.

Gemäss den Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) soll sich der KGV auch mit öffentlichen Räumen und der Ausgestaltung der Strassenräume befassen:

"Attraktive öffentliche Räume leisten einen wesentlichen Beitrag zur Standortqualität einer Gemeinde. Sie prägen einen Ort und schaffen Lebensqualität. In hochwertigen und gut erreichbaren Freiräumen halten sich Menschen gerne auf und spontaner Austausch wird möglich. Im kantonalen Richtplan Kapitel H4 wird dazu festgehalten: «Die öffentlichen Räume, Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlung unterstützen.»

Im Rahmen der Erarbeitung des KGV werden Teilpläne in den Themenbereichen "öffentlicher Verkehr", "Fuss- und Radverkehr" und "motorisierter Individualverkehr" erstellt, welche im Zusammenhang mit der im Kapitel 3.1 vorgeschlagenen Makro-Analyse in der Teilanalyse Verkehr (3.1.3) wiederverwendet werden können.

3.4 Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)

Die Kerninhalte des Räumlichen Entwicklungsleitbildes (REL) auf kommunaler Stufe werden gemäss einem Leitfaden zur Erstellung eines REL folgendermassen beschrieben:

"Ein Räumliches Entwicklungsleitbild soll in seinen Kerninhalten so konkret sein, dass es die strategischen Ziele und Absichten für jedes Gebiet verständlich macht, ohne Details vorwegzunehmen. Es soll der Gemeindeentwicklung ein unverwechselbares Gesicht geben, indem es wesentliche Strukturen wie raumprägende Strassen- und Freiräume, siedlungsprägende Bebauungsmuster oder -formen hervorhebt und irrelevante Einzelheiten ausblendet. Es soll ein Bild vermitteln. Als Steuerungs- und Führungsinstrument muss das Räumliche Entwicklungsleitbild klar, einfach und inhaltlich dicht sein. Es umfasst im Wesentlichen eine Karte des gesamten Gemeindegebiets und die dazugehörigen Erläuterungen. Die Karte hebt die unterschiedlichen Schwerpunktgebiete hervor, der Text beschreibt sie näher – mit einer Kategorisierung, einer Abschätzung des Innenentwicklungspotenzials, Angaben zu Strategie und Handlungsbedarf, Prioritäten und nächsten Schritten sowie Informationen zu den Zuständigkeiten."

Auch im Rahmen der Erarbeitung des REL sollen verschiedene Untersuchungen und Analysen durchgeführt werden, welche im Zusammenhang mit der im Kapitel 3.1 vorgeschlagenen Makro-Analyse in den Teilanalysen Raumentwicklung (3.1.2) und Versorgung (3.1.4) wiederverwendet werden können. Beispielsweise sollen im Rahmen einer Ortsanalyse Schwerpunktgebiete für die Gemeindeentwicklung eruiert werden, welche Potenziale für eine hochwertige Innenentwicklung aufweisen.

3.5 Zusammenspiel KGV und REL

Im Vorfeld von Revisionen der grundeigentümergebundenen Bau- und Nutzungsordnung sind KGV und REL neu zu erarbeiten resp. bestehende Planwerke auf den neusten Stand zu bringen. Deren gemeinsame Betrachtung dient insbesondere der detaillierten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf kommunaler Stufe.

Voraussetzung für die wechselseitige Verzahnung von Verkehrs- und Siedlungsplanung ist, dass Erkenntnisse, Vorhaben und Zielsetzungen aus dem KGV in die Erarbeitung des REL, der weiteren räumlichen Konzepte und schliesslich in die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und die Sondernutzungsplanung (SNP) einfließen. Nur so können die Ansprüche des Verkehrs, so wie sie im KGV erarbeitet werden, genauso mitbestimmend sein für die Entscheide im Bereich der Siedlungsentwicklung. Ebenso dienen Zielsetzungen und konkrete Vorhaben aus der Perspektive der Siedlungsentwicklung als Grundlage für die kommunale Verkehrsplanung. Konkret sollen demnach Umnutzungen, Nutzungsintensivierungen und Verdichtungen bestimmter Areale oder auch geplante Aufwertungen von öffentlichen Räumen und daraus abgeleitete Anforderungen an die Strassenraumgestaltung in der kommunalen Verkehrsplanung berücksichtigt werden.

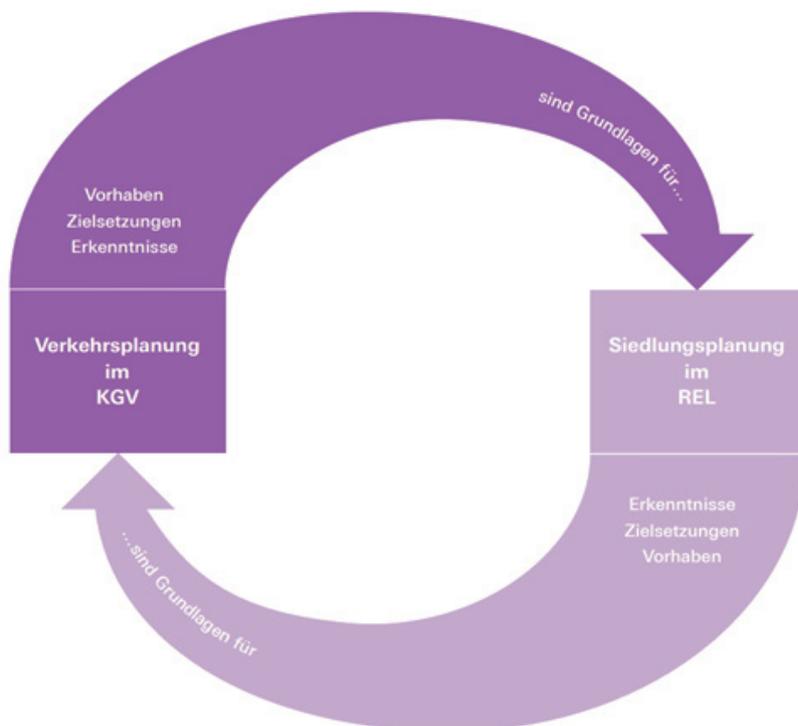


Abbildung 6: Zusammenspiel von Räumlichem Entwicklungsleitbild (REL) und Kommunalem Gesamtplan Verkehr (KGV)

Quelle: Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), 2017.

3.6 Fazit

Die Auseinandersetzung mit den beiden konzeptionellen Instrumenten zur kommunalen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (3.3 KGV und 3.4 REL) zeigt, dass sich Quartierhubs einwandfrei in die bestehende Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau instrumentell integrieren lassen. Quartierhubs können insbesondere für Gemeinden in den urbanen Raumtypen Schlüsselprojekte zur Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung darstellen respektive zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl zur Anwendung kommen. Gerade in Städten und Gemeinden in den urbanen Räumen sollten deshalb die Aufnahme von Quartierhubs im KGV sowie im REL geprüft werden.

4. Vorgehensweise zur Planung von Quartierhubs

Zur Eruiierung eines Standorts für einen Quartierhub wird ein dreistufiges Vorgehen vorgeschlagen. In der Folge werden die Ziele und Abläufe der drei Vorgehensschritte A, B und C kurz beschrieben und in einer Übersicht dargestellt:

A Makro-Analyse – Ermittlung des Handlungsbedarfs auf Quartiersebene

Auf Grundlage von Analysekarten in den Bereichen Raumentwicklung, Verkehr und Versorgung wird das gesamte Siedlungsgebiet einer Gemeinde analysiert und auf **Handlungsbedarf in den Bereichen Mobilität, Versorgung und öffentliche Räume** hin überprüft. In diesem Arbeitsschritt soll geklärt werden, welche Quartiere einer Gemeinde auf Basis bestehender Defizite im Bereich nachhaltige Mobilität und Erschließung durch einen Quartierhub gestärkt werden könnten.

Erwartete Resultate aus Vorgehensschritt A: Es liegt über das gesamte Siedlungsgebiet einer Gemeinde eine kartografische Übersicht vor, welche einzelne Quartiere mit einem bestimmten Handlungsbedarf bezeichnet.

B Mikro-Analyse – Festlegung Ausprägung und Standort des Quartierhubs

In einer gezielten **Desktop-Analyse** sollen die in einem unter Arbeitsschritt A bezeichneten Quartiere mit Handlungsbedarf genauer angeschaut und mögliche Standorte für einen Quartierhub festgelegt werden. Sinnvolle Angebote in den Bereichen Mobilität, Versorgung und öffentliche Räume werden definiert. Im Rahmen einer **Begehung** sollen die gewählten potentiellen Standorte anhand von Kriterien genauer bewertet und danach der/die "beste(n)" ausgewählt werden. Im Arbeitsschritt B soll geklärt und entschieden werden, an welchem Standort/welchen Standorten in einem betrachteten Quartier/Dorfzentrum ein Quartierhub liegen soll und welche Funktionen dieser wahrnehmen soll.

Erwartete Resultate aus Vorgehensschritt B: Es liegen genaue Standortentscheidungen für Quartierhubs sowie eine **Projektskizze zu deren Angeboten/Ausstattung in den Bereichen Mobilität, Versorgung und öffentlicher Raum** vor.

C Standortplanung – planerische Verankerung des Quartierhub-Standorts

In diesem Vorgehensschritt wird – nachdem bekannt ist, an welchem Standort und mit welchen Angeboten/welcher Ausstattung bzgl. Mobilität, Versorgung und öffentliche Räume ein Quartierhub umgesetzt werden könnte – die Frage geklärt, wie ein solcher **Quartierhub planerisch verankert** werden kann und welche **Vorbereitungen für eine erfolgreiche Umsetzung** des angedachten Quartierhubs getroffen werden müssen.

Erwartete Resultate aus Vorgehensschritt C: Es liegt Klarheit darüber vor, wie ein Quartierhub in der Gemeinde planerisch gesichert werden kann und welche organisatorischen Fragen (Zuständigkeit, Trägerschaft, Verträge Betrieb und Infrastruktur) für eine erfolgreiche Umsetzung des Quartierhubs geklärt sein müssen.

Bemerkung zum Vorgehensschritt C: Dieser Vorgehensschritt wurde im Rahmen der Praxistests (vgl. Kapitel 5 und 6) nicht durchgeführt, da dies mit grossem zeitlichem und finanziellem Aufwand verbunden ist und anschliessend ein Detaillierungsgrad erreicht wird, welcher nur bei effektiven Umsetzungsabsichten der Gemeinde Sinn macht.

Ein Quartierhub verbindet den Zugang zu verschiedenen verkehrlichen sowie publikums- und dienstleistungsorientierten Angeboten an einem Ort. Eine sorgfältige Standortplanung ist grundlegend für diese örtliche Bündelung. Zur Eruiierung von optimalen Standorten ist die Kenntnis über **Zielgruppen** und die **lokalen Gegebenheiten** ausschlaggebend. Es wird vorgeschlagen, die Annäherung an die Planung von Quartierhubs dreistufig vorzunehmen. Für das Durchlaufen der einzelnen Vorgehensschritte wird ein generelles "Planungswissen" und "Ortskenntnis" vorausgesetzt.

Im Folgenden wird anhand eines Ablaufschemas Schritt für Schritt erläutert, wie für eine Gemeinde zuerst anhand einer Analyse relevante Strukturmerkmale und Nutzungen aufgenommen werden können, um daraus abzuleiten, welcher Lage und mit welcher Ausprägung resp. mit welchem Angebot ein Quartierhub ausformuliert werden kann.

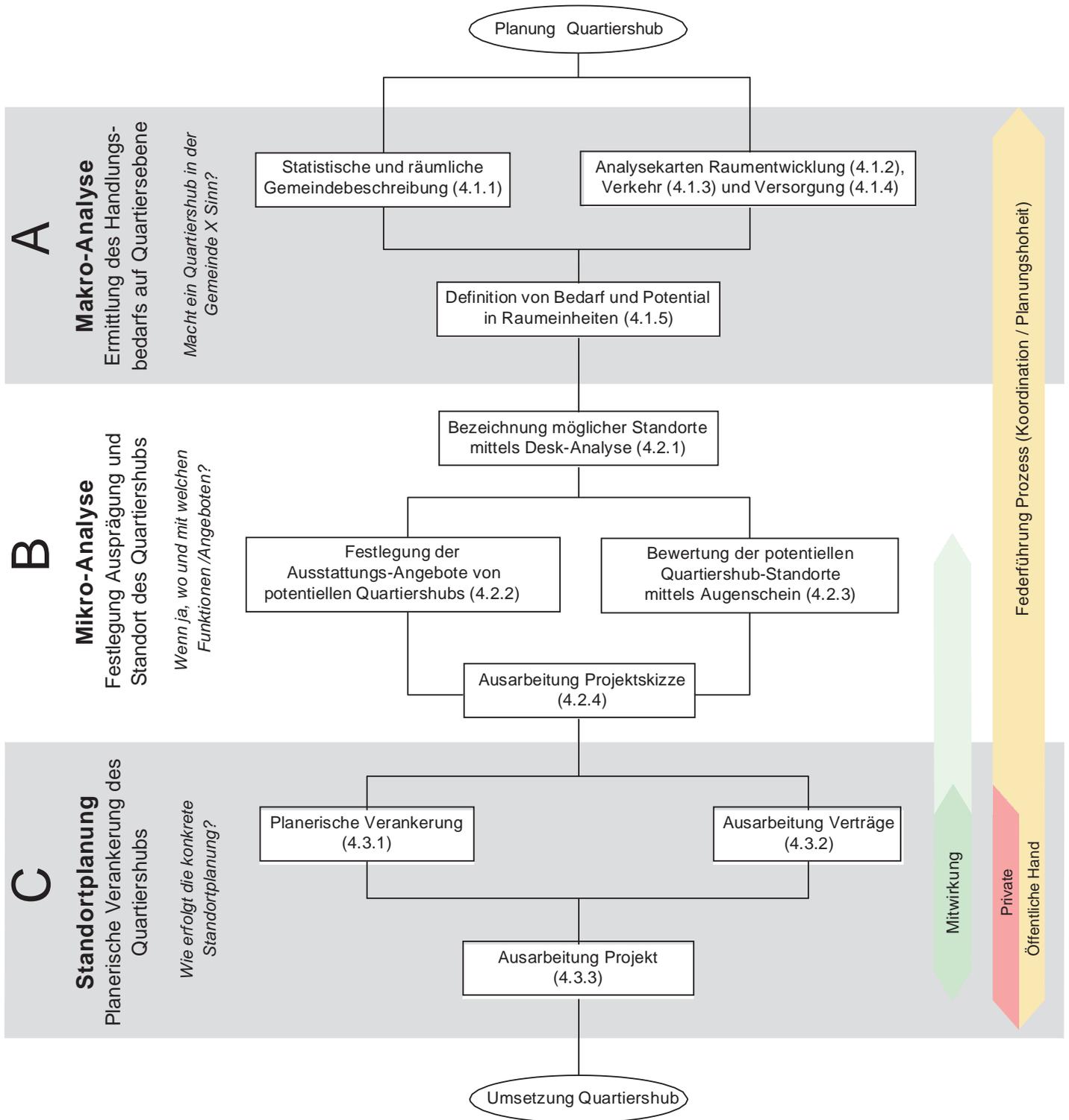


Abbildung 3: Verfahrensablauf mit den detaillierten Vorgehensschritten

Quelle: Eigene Darstellung

4.1 (A) Makro-Analyse – Ermittlung des Handlungsbedarfs auf Quartiersebene

Ziel der Makro-Analyse ist es, auf der Grundlage einer Lagebeurteilung der Gemeinde (4.1.1) sowie von Analysekarten in den Sachbereichen Raumentwicklung (4.1.2), Verkehr (4.1.3) und Versorgung (4.1.4) den Handlungsbedarf in Gebietseinheiten/Quartieren zu eruieren (4.1.5). Anhand dieser Grundlagen soll entschieden werden, welche Gebiete/Quartiere durch die Einrichtung eines Quartierhubs strukturell gestärkt werden könnten.

Im Vorfeld der gemäss den Kapiteln 4.1.1 bis 4.1.4 auszuarbeitenden Gemeindebeschreibung und Analysekarten empfiehlt es sich zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Ausarbeitung des Räumlichen Entwicklungsleitbildes (REL) oder des kommunalen Gesamtplan Verkehrs (KGV) bereits Daten erhoben resp. Analysekarten erstellt wurden, welche im Rahmen dieser Makro-Analyse verwendet werden könnten. Die Ausarbeitung von Quartierhubs soll pragmatisch und niederschwellig möglich sein. Vorhandene Grundlagen sollen deshalb unbedingt in diese Planung miteinfließen. Es ist ebenfalls zu prüfen, Quartierhubs bei der Erarbeitung oder Revision des REL oder KGV aufzunehmen.

4.1.1 Statistische und räumliche Gemeindebeschreibung

In einem ersten Arbeitsschritt sollen generelle Aussagen zu den Sachbereichen Raumentwicklung, Verkehr und Versorgung getätigt werden, indem folgende Fragen beantwortet werden werden (gekennzeichnete Fragen sind prioritär zu beantworten):

- In welchem Raumtyp gemäss kantonalem Raumkonzept befindet sich die Gemeinde?
- Welche Funktionen soll die Gemeinde gemäss kantonalem Raumkonzept wahrnehmen?
- Welche Hauptaussagen zur Gemeinde sind im Agglomerationsprogramm vorhanden, sofern ein solches vorliegt?
- Welche Hauptaussagen zur Gemeinde sind im Regionalen Entwicklungskonzept vorhanden, sofern ein solches vorliegt?
- Wie lassen sich Siedlungsstruktur (zusammenhängend/verstreut) und Topografie (Ebene/Hanglage) beschreiben?
- Wie sieht die Siedlungsstruktur hinsichtlich Zentren bzw. Subzentren aus. Wo fehlen Subzentren? Was lässt sich zu den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten aussagen?
- Wie sieht die allgemeine Versorgungslage betreffend Einkauf, Dienstleistung, Gesundheit, Bildung

sowie Freizeit/Kultur und deren räumliche Verteilung in der Gemeinde aus?

- Angaben zur Anzahl Einwohnende, Beschäftigte/Arbeitsplätze
- Was sagt die Prognose zur Einwohnerentwicklung aus?
- Wie sieht der Modalsplit der Standortgemeinde aus?
- Wie sieht das Verhältnis zwischen Weg- und Binnenpendlern aus?
- Wie sehen die Schülerverkehre aus, ein- und auspendelnde SchülerInnen?
- In welche Hauptrichtung und mit welchen Verkehrsmitteln bewegen sich Pendelnde?

Erwartetes Produkt: A1 – statistische und räumliche Beschreibung von Struktur und Mobilitätsverhalten der betrachteten Gemeinde

4.1.2 Analysekarte Raumentwicklung

Um das räumliche Verständnis der Raumentwicklung zu schärfen, soll eine Analysekarte Raumentwicklung mit folgenden abzubildenden Inhalten generiert werden:

- Zonierung gemäss Zonenplan: Wohnzonen, Mischzonen, Arbeitszonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen sowie Spezialzonen
- Nutzungsdichte in Gebietseinheiten/Quartieren gemäss AGIS-Abfrage: Einwohner und Beschäftigte pro Hektare
- Entwicklungsgebiete (Voraussetzung "Planungswissen"): Sanierungsgebiete, Verdichtungsgebiete, Arealentwicklungen

Erwartetes Produkt: A2 – Analysekarte Raumentwicklung der betrachteten Gemeinde

4.1.3 Analysekarte Verkehr

Um das räumliche Verständnis der Verkehrslage zu schärfen, soll eine Analysekarte Verkehr mit folgenden abzubildenden Inhalten generiert werden:

- Fussverkehr (FV): lokales Fusswegnetz, Bezeichnung der Schwachstellen
- Veloverkehr (VV): kantonale, regionale, lokale Route, Velolandrouten, Bezeichnung der Schwachstellen
- öffentlicher Verkehr (ÖV): ÖV-Netz inkl. Haltestellen mit Taktangaben, ÖV-Güteklassen
- Sharing-Angebote: Standorte Car-Sharing, Bike-Sharing und weiterer Sharing-Angebote
- motorisierter Individualverkehr (MIV): kantonales und kommunales Strassennetz und dessen Stras-

senbelastung (DTV/Auslastung, Anzahl und Lage öffentliche Parkierungsanlagen,

- Aussagen zu Infrastrukturen wie u.a. öffentliche E-Ladestationen, Taxistandorte
- laufende Projekte: Art und Standorte von laufenden Projekten zu allen Verkehrsmitteln sowie deren Zeit-/Umsetzungshorizont

Erwartetes Produkt: A3 – Analysekarte Verkehr der betrachteten Gemeinde

4.1.4 Analysekarte Versorgung

Um das räumliche Verständnis der Versorgungslage zu schärfen, soll eine Analysekarte Versorgung mit folgenden abzubildenden Versorgungseinrichtungen generiert werden:

- Einkauf: Kiosk, Tankstellenshop, Einkaufsladen, Einkaufszentrum, Baumärkte, Fachmärkte, Sonderformen
- Dienstleistungen: Bankomat, Bank, Post, Gemeindeverwaltung
- Gesundheit: Apotheke, Arztpraxis, Spital, Altersheim, Pflegeheim, Spitex
- Bildung: Kindergarten, Primarschule, Sekundarschule, Gymnasium, Hochschule, Weiterbildungseinrichtungen/Sprachschulen
- Kultur/Sport/Freizeit: Bibliothek, Kino, Theater, Festsaal, div. Bühnen, Sportanlagen

Erwartetes Produkt: A4 – Analysekarte Versorgung der betrachteten Gemeinde

4.1.5 Definition von Bedarf und Potenzial in Raumeinheiten

In einem nächsten Schritt sollen durch die überlagerte Betrachtung der Analysekarten (mit den Sachbereichen Raumentwicklung, Verkehr, Versorgung) Gebietseinheiten/Quartiere mit ausstehenden Bedürfnissen sowie Potentialen im Bereich nachhaltige Mobilität und Versorgung eruiert werden, die in ihrer Bedeutung durch eine gezielte Realisierung eines Quartierhubs gestärkt werden könnten.

Als Resultat dieses Arbeitsschrittes sollen Gebietseinheiten/Quartiere mit definierten Bedürfnissen/Potenzialen planlich festgehalten werden. Die genaue Bezeichnung der Bedürfnisse/Potentiale ist deshalb wichtig, da in einem weiteren Vorgehensschritt auf diese mit einem Quartierhub-Projekt bzw. dessen konkreten Ausstattung gezielt reagiert werden könnte.

Aus dem zusätzlichen Abgleich mit den anstehenden

Gebietsentwicklungen (Gebietssanierungen, Verdichtungen, Arealentwicklungen) können den eruierten Quartieren mit Handlungsbedarf Prioritäten (kurzfristig, mittelfristig, langfristig) für den Einsatz eines Quartierhubs zugewiesen werden. Dieser Vorgehensschritt sollte mit der Politik abgestimmt werden.

Mit Abschluss der Makro-Analyse liegen folgende Produkte vor:

A1 – statistische und räumliche Beschreibung der betrachteten Gemeinde

A5 – Überlagerte Analysekarte mit Inhalten der Produkte A2, A3 und A4

4.2 B) Mikro-Analyse – Festlegung Ausprägung und Standort des Quartierhubs

Ziel der Mikro-Analyse ist es, für die in der Makro-Analyse eruierten Gebietseinheiten/Quartiere mit bezeichnetem Handlungsbedarf kleinmasstäblich konkrete Quartierhub-Standorte und deren Ausstattungs-Angebote zu definieren. Bei der Definition der möglichen Quartierhub-Standorte sollen bereits bestehende räumliche Qualitäten (u.a. Ortsbild, Grünräume, öffentliche Räume, wichtige ÖV-Haltestellen, vorhandene Versorgungseinrichtungen, etc.) mit in die Überlegungen einbezogen werden. Dabei müssen zwingend auch die Voraussetzungen der benachbarten Gebietseinheiten/Quartiere berücksichtigt werden.

4.2.1 Bezeichnung möglicher Standorte mittels Desktop-Analyse

In diesem Schritt sollen im Rahmen einer Desktop-Analyse durch Betrachtung eines Luftbildes oder einer geeigneten Karte der ausgewählten Gebietseinheit bzw. des ausgewählten Quartiers geeignete Standorte für einen Quartierhub festgelegt und beschrieben werden. Geeignete Standorte beinhalten folgende Basisziele resp. erfüllen mindestens folgende Voraussetzungen:

- Platzverhältnisse: Potenzielle Standorte von Quartierhub bieten genügend Raum, um ein für das Quartier/Dorfzentrum angemessenes Ausstattungsangebot zu platzieren.
- Kombinierbarkeit mit vorhandenem Angebot: Bei der Festlegung von potenziellen Standorten und deren Perimeter ist darauf zu achten, dass bestehende ÖV-Haltestellen und bereits vorhandene Versorgungsangebote mit in die Überlegungen miteinbezogen werden.

- Zentrale Lage: Potenzielle Standorte sind an das lokale Wegenetz (Velo-, Fussverkehr) angebunden und liegen in den "Weglinien" der Bevölkerung.
- Öffentliche Räume/Treffpunkte: potenzielle Standorte integrieren bereits vorhandene Quartiertreffpunkte oder lassen es zu, neue Treffpunkte zu schaffen.
- Nachfragepotenzial: Potenzielle Standorte weisen durch umliegende Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Treffen, ...) genügend Nachfragepotenzial auf. **Dieses Potenzial entsteht allenfalls auch erst durch eine Aufwertung des Angebotes oder des öffentlichen Raumes.**

Nachdem potenzielle Quartierhub-Standorte bzw. deren Perimeter für ein Quartier festgelegt sind, gilt es, für diese Quartierhub-Standorte die folgenden beiden Punkte "Eigentumsverhältnisse" und "planerische Voraussetzungen" zu beschreiben:

- Eigentumsverhältnisse: Potenzielle Standorte weisen möglichst einfache Eigentumsverhältnisse auf – Im Idealfall sind die für einen Quartierhub im Fokus stehenden Flächen oder Teile davon im Eigentum der öffentlichen Hand (Gemeinde/Kanton).
- Planerische Voraussetzungen: Um für potenzielle Quartierhub-Standorte die planerischen Voraussetzungen zu beschreiben, ist mittels einer online-Recherche (Geoportal des Kantons Aargau u. Homepage der Standortgemeinde) folgendes in Erfahrung zu bringen:
 - Informationen zur Nutzungsplanung (Zonenart u. zugehörige Bestimmungen)
 - Pflichten für Sondernutzungspläne /vorhandene Sondernutzungspläne
 - laufende Planungen am Standort / im Quartier, in welche ein Quartierhub-Standort integriert werden könnte.

Erwartetes Produkt: B1 – Luftbild oder eine Karte mit den für ein betrachtetes Quartier aufgrund der vorangegangenen Überlegungen festgelegten potentiellen Quartierhub-Standorten.

4.2.2 Festlegung der Ausstattungsangebote von potenziellen Quartierhubs

Aufgrund der für ein bestimmtes Quartier aus der Makro-Analyse resultierenden Bedürfnisse und Potenziale soll das Ausstattungs-Angebot des künftigen Quartierhubs definiert werden, welches dem Quartier künftig zur Verfügung stehen soll. Um das konkrete Ausstattungs-Angebot zu definieren, soll die Sammlung der Quartierhub-Bausteine (vgl.

Kap. 2 Quartierhub-Bausteine) beigezogen werden. Bei diesem Arbeitsschritt ergibt sich die Chance, die Quartierbevölkerung mit in den Prozess miteinzubeziehen resp. das Ausstattungsangebot des Quartierhubs mit der Bevölkerung zu diskutieren.

Erwartetes Produkt: B2 – mit der Quartierbevölkerung abgestimmte Liste mit dem möglichst genau definierten Ausstattungs-Angebot inklusive aller Bestandselemente

4.2.3 Bewertung der potenziellen Standorte für Quartierhubs mittels Augenschein

Die im Produkt B1 festgehaltenen potenziellen Quartierhub-Standorte eines Quartiers sollen mit Hilfe von folgenden Kriterien und unter Verwendung der Ampelsystem-Logik im Rahmen eines Augenscheins bewertet werden.

Logik des Ampelsystems:

Grüner Eintrag: kein Konflikt

Oranger Eintrag: ev. lösbarer Konflikt, Zusatzrecherchen notwendig

Roter Eintrag: unlösbarer Konflikt

Bemerkung zur Ampelsystemlogik: Wird ein Kriterium mit **rot** bewertet, so wird es zum "Ausschlusskriterium" für einen Standort, so dass der betrachtete Quartierhub aus dem Plan der potenziellen Quartierhub-Standorte gestrichen wird.

Zu bewertende Kriterien:

- **Platzverhältnisse in Abstimmung mit geplantem Angebot**

Hier soll vor Ort bewertet werden, ob der potenzielle Quartierhub-Standort genügend Platz für das vorgesehene Ausstattungs-Angebot gemäss Liste (vgl. Produkt B2 im Kap. 3.2.2) bietet. Zeigen sich die Platzverhältnisse als ungeeignet resp. als zu klein, so wird der Standort rot bewertet und aus dem Plan gestrichen.

- **Eigentumsverhältnisse**

Die Eigentumsverhältnisse eines potenziellen Quartierhub-Standorts werden nach folgender Logik bewertet: Liegt der Boden vollumfänglich im Eigentum der öffentlichen Hand (politische Gemeinde, Bürgergemeinde, Kanton), so erfolgt eine grüne Bewertung. Treten am Standort mehrere GrundeigentümerInnen auf und es ist demnach von eher schwierigen Verhandlungen auszugehen, so erfolgt eine orange Bewertung. Ist davon auszugehen, dass die am Standort vorhandenen Grund-

eigentümerInnen weder für einen Quartierhub noch für einen Landverkauf zu gewinnen sind, so erfolgt eine rote Bewertung.

- **Städtebauliche Integration - Ortsbildschutz**
Hier soll bewertet werden, ob die Installierung eines Quartierhubs mit vorhandenen Schutzobjekten resp. mit dem sensiblen Ortsbild verträglich ist. Bei einer abzusehenden Unverträglichkeit erfolgt eine rote Bewertung.
- **Städtebauliche Integration – Aufwertung öffentlicher Räume / Quartierzentrum**
Hier soll bewertet werden, ob im Zusammenhang

mit der Installierung eines Quartierhubs der öffentliche Raum aufgewertet resp. ein Beitrag zu einem Quartierzentrum (Quartiertreffpunkt) geleistet werden kann. Dieses Kriterium kann nur dann rot bewertet werden, falls das Hauptanliegen im Zusammenhang mit der Installierung eines Quartierhubs die Schaffung eines Quartierzentrums ist und dieses am bewerteten Standort unmöglich umzusetzen ist.

Beispielhafte Bewertungstabelle:

Standortbewertung potenzieller Quartierhub

Gemeinde:

Datum der Bewertung:

zu bewertendes Thema	Standort 1 (Flurname)	Standort 2 (Flurname)	Standort 3 (Flurname)
Platzverhältnisse in Abstimmung mit dem geplanten Angebot		Angebots-Reduktion	
Eigentumsverhältnisse		mehrere Eigentümer	Quartierhub-abgeneigte Eigentümer
Schutzobjekte / sensibles Ortsbild			sensibles Ortsbild, Auflagen
Potenzial Aufwertung öffentlicher Raum und Schaffung Quartierzentrum mit entsprechender Identität	Quartierzentrum bereits vorhanden		Potenzial vorhanden, offene Fragen
Bewertungsfazit	geeignet	zus. Recherchen	ungeeignet

Quartierhub-Standortwahl:

Gehen aus der Standortbewertung mehrere Standorte als "geeignet" hervor, so sollte bei der definitiven Standortwahl mitberücksichtigt werden, ob in der näheren Umgebung eines potentiellen Quartierhub-Standorts bereits ein Ausstattungs-Angebot vorliegt, das im besten Falle mit dem neu vorgesehenen Angebot räumlich kombinierbar ist. Die definitive Standortwahl sollte begründet erfolgen. Es ist Wert darauf zu legen, dass neben den verkehrlichen Funktionen auch die sozialen, wirtschaftlichen und gestalterischen gut erfüllt werden.

Erwartetes Produkt: B3 – ausgefüllte Bewertungstabelle mit begründeter Standortwahl

4.2.4 Ausarbeitung Projektskizze

Für den definitiv ausgewählten Quartierhub-Standort soll eine Projektskizze auf Basis folgender Grundlagen erarbeitet werden:

- B2 – mit der Quartierbevölkerung abgestimmte Liste mit dem möglichst genau definierten Ausstattungs-Angebot inklusive aller Bestandselemente
- B3 – ausgefüllte Bewertungstabelle mit begründeter Standortwahl

Bei der genauen räumlichen Definition des Quartierhub-Standorts sollen bereits bestehende räumliche Qualitäten (ÖV-Haltestellen, Versorgungsangebote, Ortsbild/Identität, Quartiertreffpunkte, Grünräume und öffentliche Räume) mit einbezogen werden. Die Projektskizze enthält neben einem Plan mit dem flächig eingezeichneten Ausstattungs-Angebot folgende textlich festgehaltenen Aussagen:

- Eigentumsverhältnisse der beanspruchten Flächen
- Aussagen zu Schutzobjekten/sensiblen Ortsbildern in der Umgebung
- Potenzial zur Schaffung von neuer Identität
- Potenzial zur Schaffung eines Quartierzentrums oder Quartiertreffpunktes
- Kombinierbarkeit des Ausstattungs-Angebots mit bereits vorhandenem Angebot in den Bereichen Verkehr und Versorgung
- Potenzielle Betreiber/Trägerschaften aufgrund des Ausstattungs-Angebots

Erwartetes Produkt: B4 – Plan mit Perimeter des Quartierhub-Standorts und dem flächig eingezeichneten Ausstattungs-Angebot

Hier wäre ein geeigneter Zeitpunkt, um die (Quartier-)Bevölkerung über den geplanten Quartierhub zu informieren.

4.3 (C) Standortplanung – planerische Verankerung von Quartierhubs

In diesem Arbeitsschritt geht es darum, auf der Grundlage der ausgearbeiteten Projektskizze und der unter 3.2.4 skizzierten Rahmenbedingungen die konkrete Standortplanung soweit voranzutreiben, dass die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung eines Quartierhubs gegeben sind.

4.3.1 Planerische Verankerung

Liegen konkrete Standorte für Quartierhubs vor, so geht es in einem nächsten Schritt darum, diese Standorte in geeigneten Planungsinstrumenten zu verankern und somit in der kommunalen Planung aufzunehmen und zu sichern.

Die Gemeinden des Kantons Aargau verfügen in der Regel sowohl über ein Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) sowie auch über einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Beide Instrumente werden in der Regel im Vorfeld einer Gesamtrevision der kommunalen Nutzungsplanung revidiert und haben unter anderem zum Ziel, auf kommunaler Stufe Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen resp. bei der Erarbeitung von Innenentwicklungsstrategien inkl. zugehöriger Massnahmen die verkehrliche Entwicklung mitzudenken. In diesen beiden "konzeptionellen" Instrumenten sollen einerseits die Planungsgrundsätze für Quartierhubs festgehalten und andererseits die konkreten Quartierhub-Standorte planlich festgehalten resp. gesichert werden. Mit Hilfe dieser beiden Instrumente kann zudem vorgespurt werden, welche planerischen Voraussetzungen – beispielsweise im Rahmen einer Revision der kommunalen Nutzungsplanung (Zuweisung eines bestimmten Zonentyps) oder mit der Aufstellung einer Sondernutzungsplanung (Detailplanung für den Perimeter des QH-Standorts) – geschaffen werden müssen, damit die Umsetzung eines Quartierhubs ermöglicht wird. **Damit wird dem Grundsatz des Kantons Aargau Rechnung getragen, keine neuen Instrumente zu schaffen, sondern bestehende Instrumente zu nutzen. Der Kanton wird bei der Umsetzung in seinem "Werkzeugkasten" der Raumplanung eine Wegleitungsempfehlung unter anderen auch für Gestaltungspläne mit aufnehmen.**

4.3.2 Ausarbeitung Verträge

Je nach Bodenbesitzverhältnissen an einem konkreten Quartierhub-Standort müssen Verträge über Landkäufe ausgearbeitet werden. Beispielsweise kann es Sinn machen, dass eine Gemeinde, welche aktiv die Planung von Quartierhubs vorantreibt, auch den dafür nötigen Landbesitz anstrebt. Je nach Ausprägung des Angebots eines Quartierhubs müssen Verträge über den Betrieb einzelner Komponenten oder einer Gesamtanlage aufgestellt, verhandelt und abgeschlossen werden.

4.3.3 Finanzierung

Bei einem allfälligen Landkauf sind hohe finanzielle Mittel der Gemeinde nötig. Übersteigt der Landkaufpreis die Finanzkompetenz der zuständigen Gemeindebehörde, so wird eine Kreditabstimmung für das Stimmvolk nötig.

Die Gemeinde muss Planungs- sowie Baukredite für die Quartierhubs sprechen, die je nach Höhe eine Zustimmung der Gemeindeversammlung bedingen. Solche Abstimmungen könnten – bei negativem Ausgang der Abstimmung – zum "Ausschlusskriterium" für einen Quartierhub werden.

4.3.4 Ausarbeitung Bauprojekt / Aufbereitung Baugesuch

Spätestens ab dem Zeitpunkt, wenn die Voraussetzungen für die Umsetzung eines Quartierhubs geschaffen, die planerischen Rahmenbedingungen wie auch die Zuständigkeiten klar und die notwendigen Verträge abgeschlossen sind, kann mit der Ausarbeitung des Bauprojektes resp. der Aufbereitung des konkreten Baugesuchs begonnen werden. Umfang und Umgriff können stark variieren, und zwar je nach dem, ob bereits bestehende zentrale Orte nur durch einzelne Elemente ergänzt werden müssen, oder ob ein zentraler Ort der Gemeinde auch baulich komplett neu entwickelt oder bestehende Gebäude und Plätze umgebaut werden. Hierzu lassen sich keine weiteren pauschalen Angaben machen.

4.4 Erprobung des Vorgehens

In den Kapiteln 5 und 6 wird der eben dargelegte theoretische Vorgehensansatz zur Planung von Quartierhubs in den beiden "Testgemeinden" Wohlen (Kap. 5) und Merenschwand (Kap. 6) in die Praxis überführt und getestet. Im Rahmen der Tests wurden lediglich die Vorgehensschritte A und B überprüft, da der Vorgehensschritt C schwierig zu simulieren ist, ohne dass eine konkrete Planungs- und Umsetzungsabsicht für einen Quartierhub besteht.

Die Gemeinde Wohlen verfügt als Kernstadt über sämtliche Versorgungseinrichtungen und -infrastrukturen: Im Bildungswesen beispielsweise von Kindergärten bis hin zur Bezirks- und Kantonsschule. Im Bereich Einkauf sind sämtliche grösseren Detailhändler im Zentrum Wohlens zu finden. In einzelnen Quartieren sind zudem kleinere Lebensmittel-Geschäfte zu finden. Das Gesundheitswesen in Wohlen beschränkt sich auf Arzt- und Physiopraxen sowie Apotheken. Das nächste Spital befindet sich in Muri.

Mit Bezug zur Gemeinde Wohlen sind in übergeordneten Planungsinstrumenten folgende Planungsabsichten im Bereich Mobilität und Siedlungsentwicklung festgehalten:

Im **kantonalen Richtplan** ist das Eisenbahnvorhaben "neue Haltestelle der Aargauer Verkehr AG (AVA) im Bifang" als Vororientierung festgehalten. (Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, 2011). Eine allfällige Umsetzung dieser neuen Haltestelle hätte eine Verbesserung der Erschliessungsgüte für den südöstlichen Teil des Siedlungsgebietes der Gemeinde Wohlen zur Folge.

Aus dem **Agglomerationsprogramm der 4. Generation** geht das Gebiet "Untere Farnbühlstrasse" als Entwicklungsgebiet hervor. Es ist in einem Steckbief den kurzfristigen "Handlungs- und Schlüsselgebieten" zugewiesen und wird darin näher beschrieben. Seit 2018 besteht für das Entwicklungsgebiet "Untere Farnbühlstrasse" ein rechtskräftiger Gestaltungsplan. Gemäss den Sondernutzungsvorschriften des Gestaltungsplans wird insbesondere im Zusammenhang mit dem Parkierungsangebot für den Gestaltungsplanperimeter ein Mobilitätskonzept gefordert.

Im **Regionalen Entwicklungskonzept** des Regionalplanungsverbandes "Unteres Bünzthal" wird festgehalten, dass Wohlen durch eine Südumfahrung im Ortszentrum eine Verkehrsentlastung erfahren soll. Des Weiteren ist ein Ortsbuskonzept im Raum Wohlen – Waltenschwil – Villmergen in Erarbeitung, das künftig einen 15 Minuten-Takt vorsehen soll.

5.1.2 Analysekarte Raumentwicklung

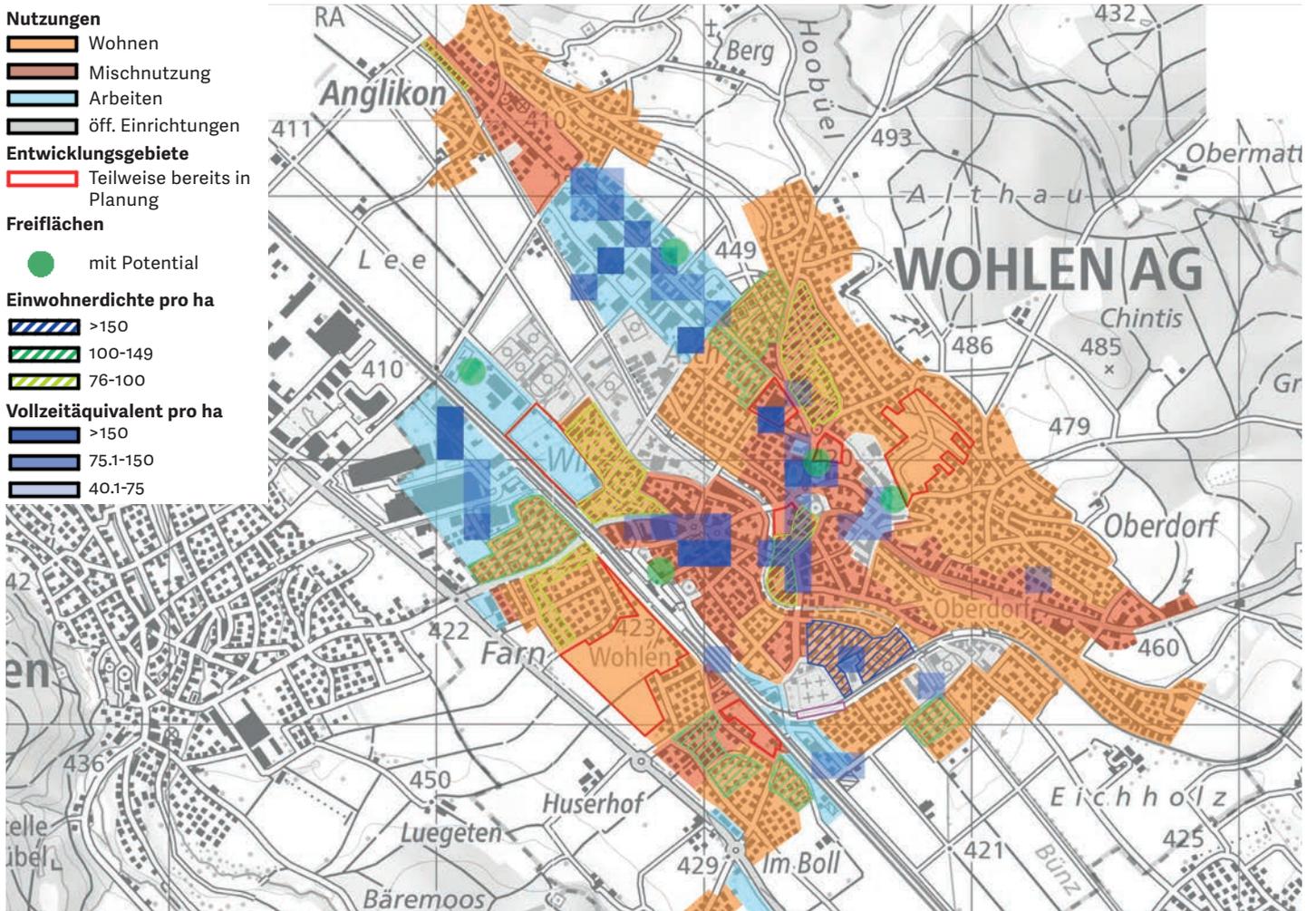


Abbildung 10: Analysekarte Raumentwicklung

Quellen: Nutzungsplan Gde. Wohlen; map.geo.admin.ch (Karten: Bevölkerung 2019, Beschäftigte 2018); Analysekarten Abteilung Raumentwicklung Kanton Aargau

Die Abbildung 10 zeigt einerseits die räumliche Verteilung der verschiedenen Nutzungen im Siedlungsgebiet der Gemeinde Wohlen und andererseits die Nutzungsdichten (Einwohner und Vollzeitäquivalente pro Hektar) für ausgewählte Flächen. Aus dieser Karte kann abgeleitet werden, an welchen Orten in Wohlen die höchsten Nutzungsdichten vorliegen und wo sich Entwicklungsgebiete befinden.

5.1.3 Analysekarte Verkehr
Themen: MIV und Veloverkehr

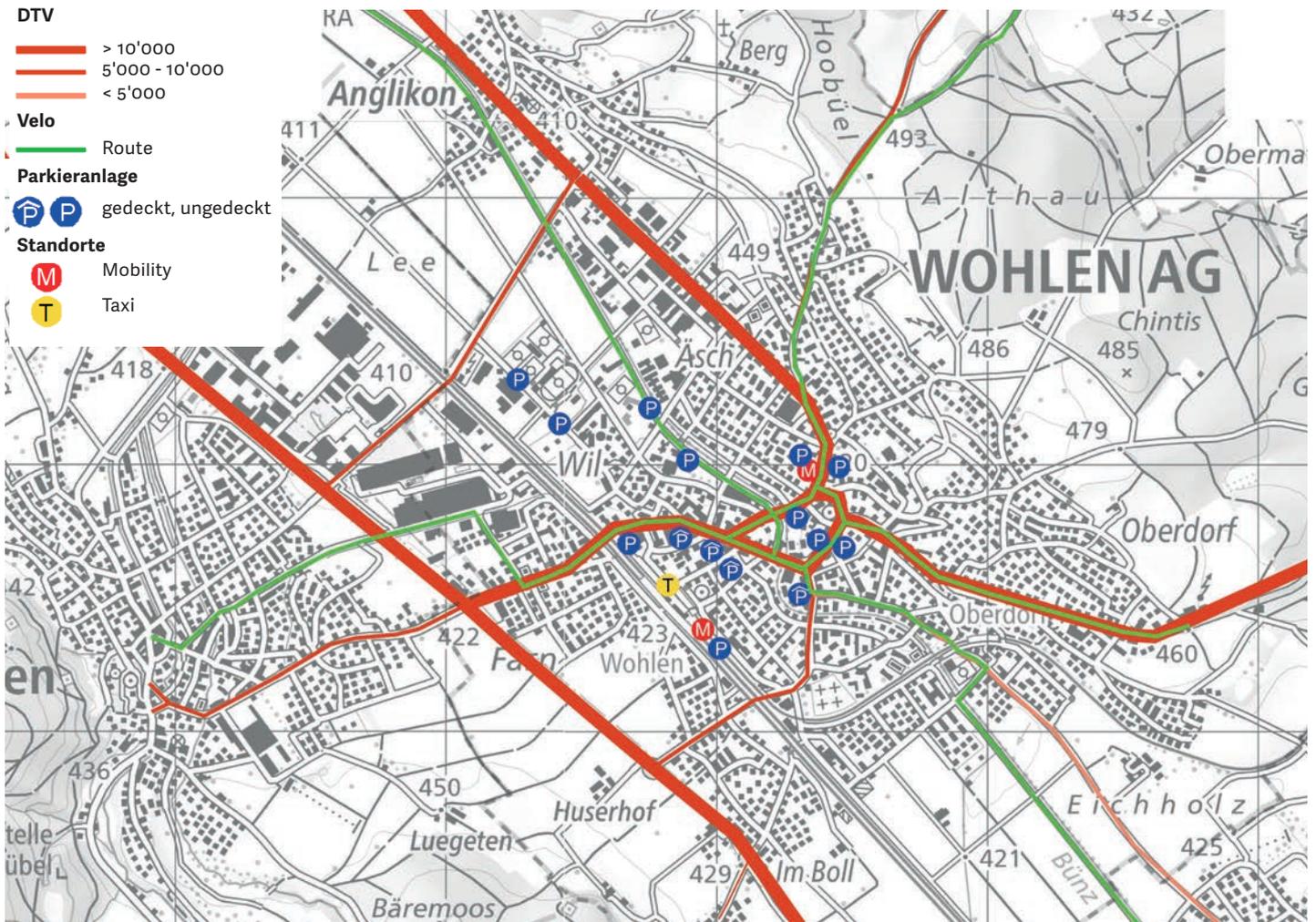


Abbildung 11: Analysekarte Verkehr

Quellen: AGIS-Online Karten (Strassenbelastung, kantonale Radrouten), search.ch (Standorte von Mobility, Taxi etc.)

Die Abbildung 11 zeigt die Verkehrsmengen auf ausgewählten Strassen, bestehende Velorouten sowie Standorte von Parkieranlagen und von Taxis und Mobility.

5.1.4 Analysekarte Versorgung

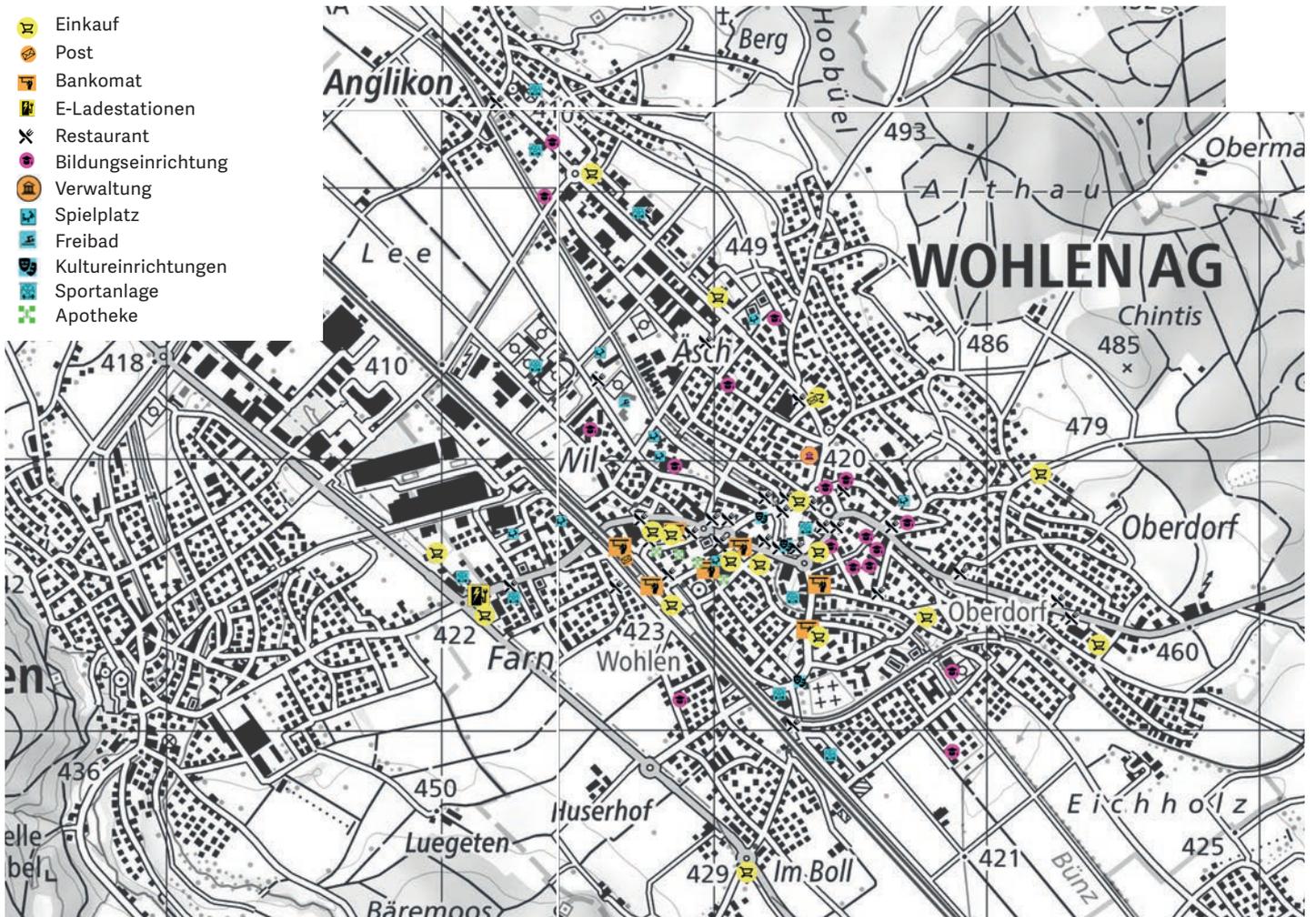


Abbildung 13: Analysekarte Versorgung
Quelle: search.ch

Die Abbildung 13 zeigt die räumliche Verteilung der Versorgungsinfrastrukturen sowie ausgewählte Kultur- und Freizeiteinrichtungen im Siedlungsgebiet Wohlens auf.

5.1.5 Definition von Potenzial und Bedarf in Raumeinheiten/Quartieren

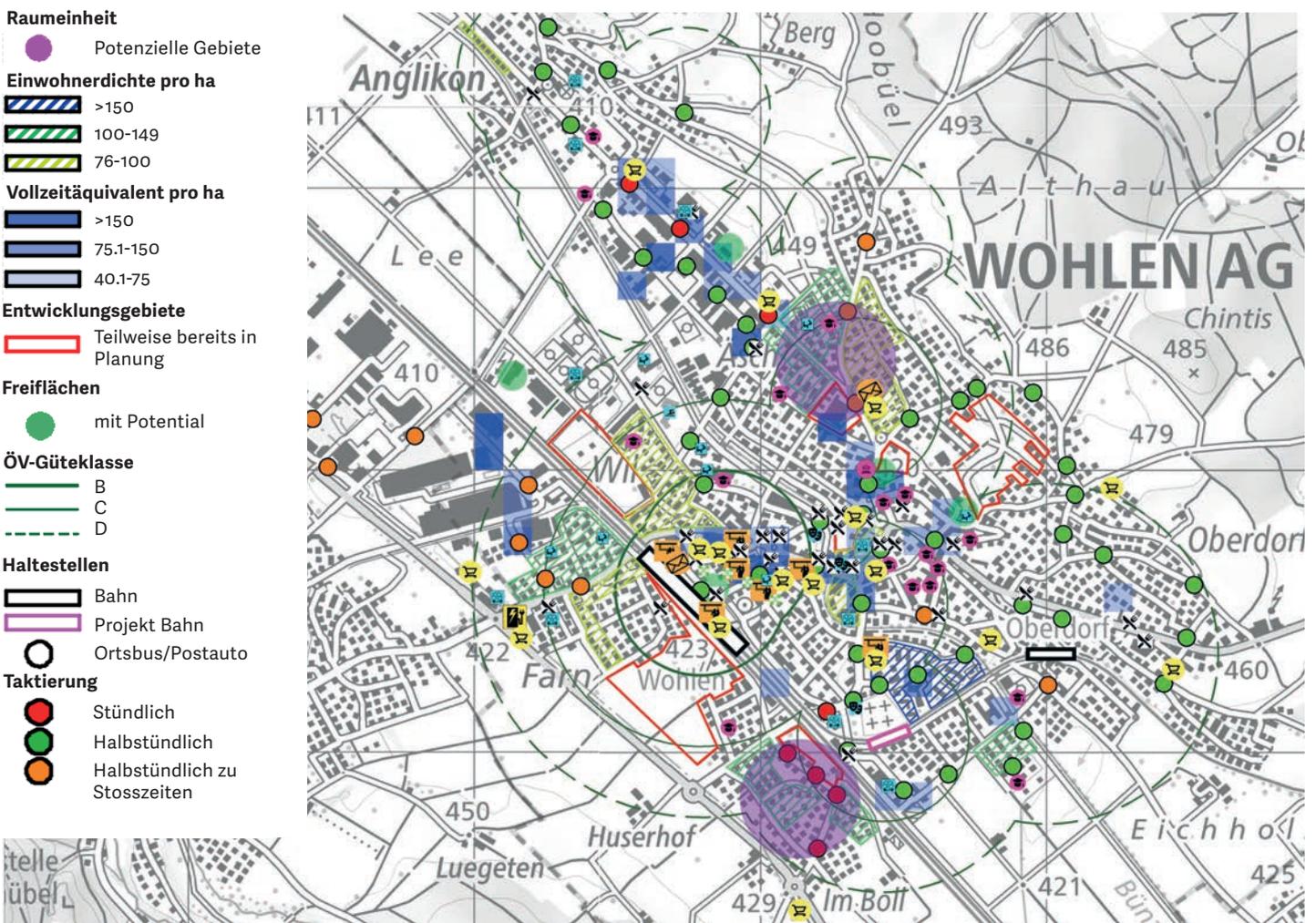


Abbildung 14: für Quartierhubs potenziell geeignete Raumeinheiten

Quelle: Eigendarstellung bzw. Überlappung vorangegangene Karten

Durch das Zusammenfügen verschiedener Themen in den Bereichen Raumentwicklung, Verkehr und Versorgung können Gebiete im Siedlungsgebiet Wohlens eruiert werden, in welchen mit der Installation eines entsprechenden Angebots bzw. eines Quartierhubs erkannte Bedarfe in den Bereichen Verkehr und Versorgung gedeckt werden können. Gemäss Analyse wurden in Wohlen zwei Quartiere erkannt, die ein Potenzial für die Installation eines Quartierhubs aufweisen: Es sind dies die Wohnquartiere "Untere Farnbühlstrasse, Boll, Brünismatt, Büttiker" und "Niederwiler, Jura- und Anglikerstrasse".

Die überlagerte Betrachtung der einzelnen Analyse-karten zeigt insbesondere zwei Quartiere in Wohlen, welche durch einen Quartierhub gezielt gestärkt werden könnten, um so einen Mehrwert für das jeweilige Quartier und deren Bewohnende zu schaffen.

Quartier 1: Wohnquartier Unter-/Obere Farnbühlstrasse, Boll, Brünismatt, Büttiker

- **Raumentwicklung:**
Das Wohnquartier 1 liegt durch seine Randlage abseits des Zentrums und wird zudem durch die Gleisanlage sowie die Freiämterstrasse vom übrigen Siedlungsgebiet abgetrennt. Das Wohnquartier ist teilweise bereits dicht besiedelt. Im Entwicklungsgebiet "Untere Farnbühlstrasse" werden gemäss einem im Zusammenhang mit der Gestaltungsplanung vorliegenden Richtkonzept zusätzlich maximal 160 Wohneinheiten entstehen.
- **Verkehr:**
Quartiersbewohnende können den Bahnhof Wohlen via Zentrum mit der Regionalbuslinie 342 am Morgen im Stundentakt und am Abend im Halbstundentakt erreichen. Zwischen 20 und 6 Uhr ist der Betrieb dieser Buslinie eingestellt. Im Quartier befindet sich kein Sharing-Angebot.
- **Versorgung:**
Im Quartier ist kein Versorgungsangebot vorhanden. Gemäss Gestaltungsplan "Untere Farnbühlstrasse" ist in den Bauten entlang der Freiämterstrasse ein obligatorischer Flächenanteil für Ladengeschäfte, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie öffentliche Einrichtungen vorgeschrieben.

Für das Quartier 1 wird folgender Handlungsbedarf ausgewiesen:

- Verbesserung der ÖV-Anbindung an den Bahnhof Wohlen hinsichtlich Takt und Betriebszeiten
- Installierung von Sharing-Angeboten zur Abdeckung von einzelnen Pkw-Fahrten in den Haushalten, ohne ein Auto besitzen zu müssen
- Ansiedlung von von Geschäften des täglichen Bedarfs, vor allem Lebensmittel
- Ausgestaltung eines Quartiertreffpunktes Chance im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung "Untere Farnbühlstrasse" nutzen, um einen Quartierhub mit gezieltem Angebot zu installieren

Bemerkung: In Abstimmung mit der Gemeinde Wohlen wird das Quartier 1 im Rahmen dieser Studie nicht weiterbearbeitet.

Quartier 2: Wohnquartier Niederwiler-, Jura- und Anglikerstrasse

- **Raumentwicklung:**
Das betrachtete Quartier 2 wird durch die stark befahrene Jura- resp. Anlikerstrasse getrennt. Das Quartier ist heute bereits mehrheitlich dicht bebaut. Als vorherrschende Nutzung zeigt sich "Wohnen", vereinzelt sind jedoch auch Gewerbebetriebe vorzufinden. Dem Areal "Aesch" ist eine Gestaltungsplanpflicht auferlegt. Hier ist in absehbarer Zeit mit einer Gebietsentwicklung zu rechnen.
- **Verkehr:**
Von der ÖV-Haltestelle "Jurastrasse" aus, bedient durch den Ortsbus und zwei Regionalbuslinien, besteht eine viertelstündliche Verbindung zum Bahnhof Wohlen. Angrenzend an das Quartier bei der Gemeindeverwaltung befindet sich ein Mobility-Standort.
- **Versorgung:**
Im Betrachtungsperimeter befindet sich ein Lebensmittelgeschäft mit einem integrierten Poststellen-Angebot. Zudem befindet sich ein Restaurant im Betrachtungsperimeter.

Für das Quartier 2 wird folgender Handlungsbedarf ausgewiesen:

- Minderung der Trennwirkung der Verkehrsachse
- Strassenräume attraktiver gestalten
- räumliche Verknüpfung der bestehenden Verkehrs- und Versorgungsangebote
- Ausgestaltung eines Quartiertreffpunktes
- Chance im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung "Aesch" nutzen, um einen Quartierhub mit gezieltem zusätzlichem Angebot an das bestehende Angebot zu knüpfen

5.2 Mikro-Analyse

5.2.1 Bezeichnung möglicher Standorte mittels Desk-Analyse

Bei genauerer Betrachtung des Quartiers 2 "Niederwiler-, Jura- und Anglikerstrasse" fällt auf, dass sich insbesondere ein Standort – nämlich der Standort gegenüber dem Lebensmittelgeschäft entlang der Jurastrasse – für einen Quartierhub eignen könnte. Dieser Standort erfüllt folgende Voraussetzungen:

- Platzverhältnisse: Südwestlich der Jurastrasse befindet sich eine Parkierungsanlage sowie eine Freifläche, welche genügend Platz bieten, um eine Quartierhub zu installieren. Dieser Standort befindet sich zudem in einem Entwicklungsgebiet, auf welchem gemäss BNO eine Gestaltungsplanpflicht gilt.
- Kombinierbarkeit mit vorhandenem Angebot: An diesem Standort befinden sich bereits Bushaltestellen sowie auch ein Versorgungsangebot (Lebensmittelgeschäft mit integriertem Poststellen-

Angebot). In der Umgebung befindet sich zudem ein Restaurant.

- Zentrale Lage: Der Standort weist im Betrachtungsperimeter eine zentrale Lage auf.
- Öffentliche Räume / Treffpunkte: An diesem Standort ergibt sich die Möglichkeit, mit einer Umgestaltung des Strassenraumes Lärm und Trennwirkung der Strasse zu reduzieren und so ein Quartierzentrum auszugestalten.
- Nachfragepotenzial: Die nähere Umgebung des Standortes weist eine hohe Nutzungsdichte (E+B/ha) auf, so dass von einem genügend grossen Nachfragepotenzial ausgegangen werden kann.

Die planerischen Voraussetzungen werden aufgrund der Tatsache, dass sich der Quartierhub in ein Entwicklungsgebiet integrieren liesse, als "günstig" eingeschätzt. Die Eigentumsverhältnisse müssen für eine Weiterverfolgung gemäss dem dann aktuellen Stand überprüft werden.



- • • • Anschluss an Wegenetz Richtung Zentrum
- • • • Gebiete ab 76 Einwohner pro Hektare
- • • • Entwicklungsgebiet ohne rechtskräftige Planung
- • • • Bushaltestelle
- • • • Versorgungsangebot
- • • • Möglicher Standort

Abbildung 15: Möglicher Quartierhub-Standort im Quartier 2

Quelle: Eigendarstellung auf Grundlage der Onlinekarten des Kantons Aargau.

5.2.2 Festlegung der Ausstattungsangebote von potenziellen Quartierhubs

Am Ende der Makro-Analyse wurde für das Quartier 2 ein Handlungsbedarf ausgewiesen, welchem es nun mit einem gezielten Angebot des Quartierhubs "Jurastrasse" zu begegnen gilt. Der Quartierhub im Zentrum des Quartiers 2 sollte mindestens folgendes Ausstattungsangebot aufweisen:

- Schaffung eines erkennbaren Quartierzentrums mit Hilfe einer gezielten hochwertigen Strassenraumgestaltung (Einsatz von Bäumen und Aufhebung der Busbuchten zu Fahrbahnhaltestellen) sowie der Einführung eines Begegnungsraumes über die Jurastrasse hinweg, welcher die Trennwirkung der Strasse abmindert.
- Durch das Quartierzentrum sollen Begegnungen und Austausch insbesondere der Quartierbevölkerung gefördert werden. Damit auch Begünstigung von Car-Pooling.
- Der Begegnungsraum mit erkennbarem Belagswechsel markiert den Perimeter des Quartierhubs, verknüpft sämtliche Ausstattungsangebote räumlich und vermag dem Quartier 2 eine neue Identität zu verschaffen.
- Bestehende Ausstattungsangebote sind: Lebensmittelgeschäft mit integrierter Poststelle, Bushaltestellen, ein Restaurant und die Parkierungsanlage
- Ergänzende Ausstattungsangebote umfassen mindestens: Parkfelder für Sharing-Angebote von Pkw, Velo, Lastenvelos, Trottinets, gedeckte Veloabstellanlage, mit E-Ladestationen ausgerüstete Parkfelder, Sitzbänke und Grünelemente, Spielplatz, Witterungsschutz und ausreichende Beleuchtung.

Bemerkung: Die Bedürfnisse der Bevölkerung sollen entweder im Rahmen der Erarbeitung des REL oder im Planungsverfahren eines Gestaltungsplanes abgeholt werden. So können der Aufwand für die Planung des Quartierhubs schlank gehalten und trotzdem die Anliegen der Bevölkerung ernst genommen werden.

5.2.3 Bewertung der potenziellen Standorte für Quartierhubs mittels Augenschein

Die detaillierte Bewertung der potenziellen Standorte entfällt an dieser Stelle, da augenscheinlich lediglich ein Standort in diesem Quartier für einen Quartierhub in Frage kommt. Somit ist keine Reduktion von mehreren Standorten auf einen "besten" Standort notwendig. [Im Rahmen der kommenden Gesamtrevision und dem vorgelagerten REL kann eine neue Gesamtüberprüfung stattfinden.](#)

5.2.4 Ausarbeitung Projektskizze

Die nachfolgende Projektskizze zeigt anhand eines Planes die mögliche Lage eines Quartierhubs resp. Quartierzentrums. Referenzbilder illustrieren ausgewählte Teile eines beispielhaften Ausstattungsangebotes. Es handelt sich um eine schematische Darstellung. Im Rahmen der nachgelagerten Verfahren ist die genaue Lage und Gestaltung und Integration in das Gesamtkonzept der Bebauung und des Freiraumes zu überprüfen.

Bemerkung: Die vorliegende Projektskizze des Quartierhubs "Jurastrasse" zeigt auf, wie das bestehende Angebot im Bereich Verkehr und Versorgung mit einem neuen Angebot räumlich verknüpft werden kann. Des Weiteren wird aufgezeigt, wie einem Quartier abseits des Ortszentrums durch ein hochwertig gestaltetes Quartierzentrum eine neue Identität verliehen werden kann.

Bestehend

-  Restaurant
-  Einkauf
-  Postschalter
- B** Bushaltestelle

Geplant

-  Begegnungsraum
-  Bäume
-  Treffpunkt
-  Spielplatz
- B** Bushaltestelle
-  Veloabstellanlage



Abbildung 16: Projektskizze Quartierhub Jurastrasse

Quelle: Eigendarstellung; Hintergrund: Onlinekarte Kanton Aargau



Abbildung 17: Referenzbild Bushaltestelle mit Velostation

Quelle: Andre-stocker.de



Abbildung 18: Referenzbild Kinderspielplatz

Quelle: Gemeinde Waltenschwil; spielplatz.aargau.ch



Abbildung 19: Referenzbild Platzgestaltung

Quelle: Place Central Martigny - begegnungszonen.ch

6. Praxistest Gemeinde Merenschwand

6.1 Makro-Analyse

6.1.1 Statistische und räumliche Gemeindebeschreibung

Die Gemeinde Merenschwand besteht aus mehreren von einander getrennten Siedlungsräumen resp. Ortsteilen. Im Rahmen dieser Studie wird in der Folge der Fokus auf die Ortsteile Merenschwand und Benzenschwil gelegt. Der Ortsteil Benzenschwil war bis 2011 eine eigenständige Gemeinde und orientiert sich heute eher in Richtung Muri. Im Zentrum Merenschwands laufen zurzeit mehrere Projekte, die den Ortskern einem Wandel unterziehen: beispielsweise strebt die Gemeinde eine Verdichtung entlang der Luzernstrasse an, um im Bereich des Verkehrsknotens Luzern-, Zürich- und Bremgartenstrasse ein neues Zentrum zu schaffen.

Die Gemeinde Merenschwand liegt gemäss Raumkonzept Kanton Aargau in verschiedenen Raumtypen: der Ortsteil Benzenschwil befindet sich auf einer ländlichen Entwicklungsachse, in welcher sich Nachverdichtungen auf die bestehenden Bauzonen konzentrieren sollen. Der Ortsteil Merenschwand liegt im ländlichen Entwicklungsraum, welcher teilweise durch den Kernraum Landschaftsentwicklung überlagert wird. Im ländlichen Entwicklungsraum stehen insbesondere die Aufwertung von Ortskernen und Ortsbildern sowie eine sanfte Nachverdichtung im Vordergrund.

Die Gemeinde Merenschwand weist eine Bevölkerungszahl von 3'720 auf (Gemeinde Merenschwand, 2021). Seit 1990 ist die Einwohnerzahl der Gemeinde Merenschwand im Vergleich mit dem Kanton, den Raumtypen und dem Regionalplanungsverband prozentual am stärksten gewachsen. Mit einer Bevölkerungsdichte von ca. 46 E/ha liegt Merenschwand leicht unter dem anzustrebenden Mindestwert des Kantons von 50 E/ha. Bis im Jahr 2050 wird in ländlichen Entwicklungsachsen mit einem Bevölkerungszuwachs von rund +30% gegenüber der Bevölkerungszahl des Jahres 2019 gerechnet, wobei in der Region des oberen Freiamtes aufgrund der Nähe zum Wirtschaftsraum Zug sogar noch von einem grösseren Zuwachs ausgegangen wird.

Gemäss "Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015" des Kantons Aargau hat Merenschwand eine Weg-Pendlerquote von 67.8% und eine Zu-Pendlerquote von 56.2%. Der Motorisierungsgrad der Gemeinde liegt bei 633 Motorfahrzeuge pro 1'000 Einwohnenden. Gemäss der Pendlermatrix 2018 arbeitet rund ein Drittel der Einwohnenden in der Gemeinde. Alle anderen Erwerbstätigen arbeiten entweder in den umliegenden Gemeinden oder dann

Bevölkerungsentwicklung, 1990–2019

Indizierte Veränderung der Bevölkerung (Index 1990=100)

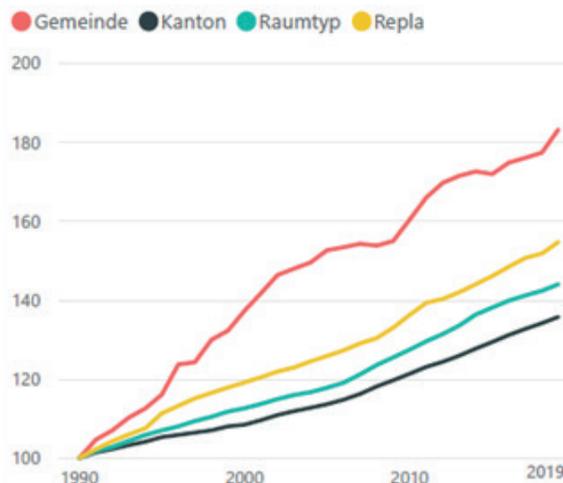


Abbildung 20: Bevölkerungsentwicklung der Gde. Merenschwand 1990-2019

Quelle: (Abt. Raumplanung, BVU, 2019)

in den Wirtschaftsräumen Zug und Zürich.

Bei einer genaueren Betrachtung der Pendlerverflechtungen und der Linien des öffentlichen Verkehrs zeigt sich, dass der Ortsteil Merenschwand sich insbesondere nach Muri und Affoltern am Albis orientiert, während dem sich der Ortsteil Benzenschwil entlang der S-Bahnlinie und der Muristrasse nach Muri und Sins orientiert. Zudem ist auffällig, dass zwischen den Ortsteilen Merenschwand und Benzenschwil keine direkte ÖV-Verbindung besteht. Die Zusammenarbeit zwischen den beiden Ortteilen ist heute vorwiegend durch die gemeinsame Verwaltungs- und die Schulorganisation geprägt. Der Ortsteil Merenschwand verfügt über Kindergärten sowie über eine Primar-, Sekundar- und Realschule. In Benzenschwil befindet sich ein Kindergarten sowie eine Primarschule der unteren Stufe. Die Bezirksschule liegt in Muri und die Kantonsschule befindet sich in Wohlen.

Der Ortsteil Merenschwand verfügt hinsichtlich Versorgungsangebot an zentraler Lage über einen Volg-Laden, eine Post, einen Bankomaten, eine Gemeinschaftspraxis von zwei Ärzten sowie über eine zahnmedizinische Praxis. Da in Benzenschwil keine Einkaufsmöglichkeiten bestehen, bewegen sich Bewohnende des Ortsteils Benzenschwil meistens für Einkäufe nach Muri. Das nächste Spital, Alters- und Pflegeheim sowie die nächste Apotheke befinden sich in Muri oder Affoltern am Albis.

6.1.3 Analysekarte Verkehr

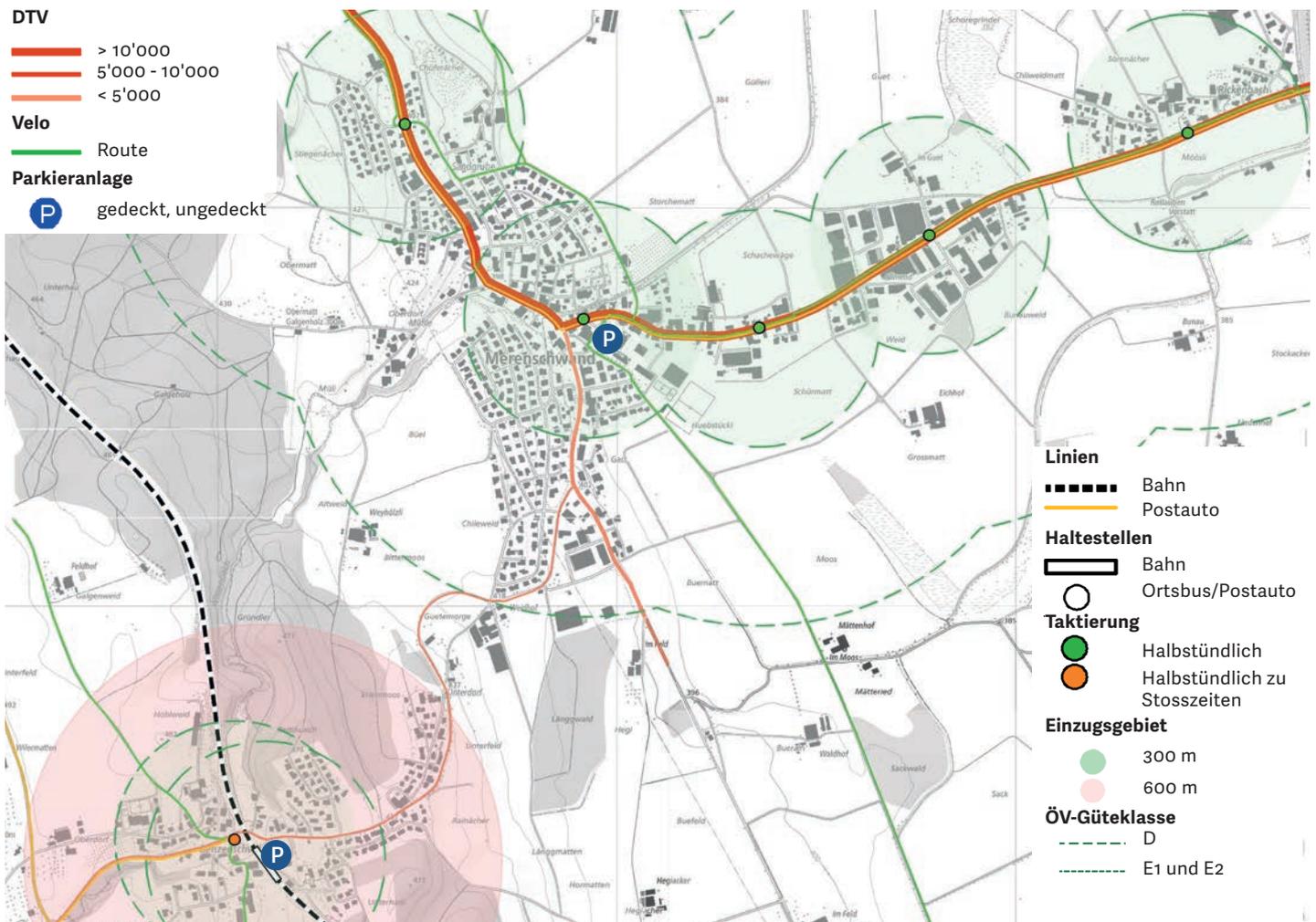


Abbildung 22: Analysekarte Verkehr Gde. Merenschwand,
 Quellen: AGIS-Online Karten (ÖV-Haltestellen, Strassenbelastungsplan, ÖV-Güteklasse); Postauto.ch (Fahrpläne der einzelnen Linien)

Die Abbildung 22 zeigt die Verkehrsmengen auf ausgewählten Strassen, bestehende Velorouten sowie Standorte von Parkieranlagen und von Taxis und Mobility. Zudem ist das ÖV-Netz (Bahn und Bus) mit den Haltestellen inklusive den Taktangaben und die Einzugsgebiete der Haltestellen und die damit zusammenhängenden ÖV-Güteklassen abgebildet.

6.14 Analysekarte Versorgung

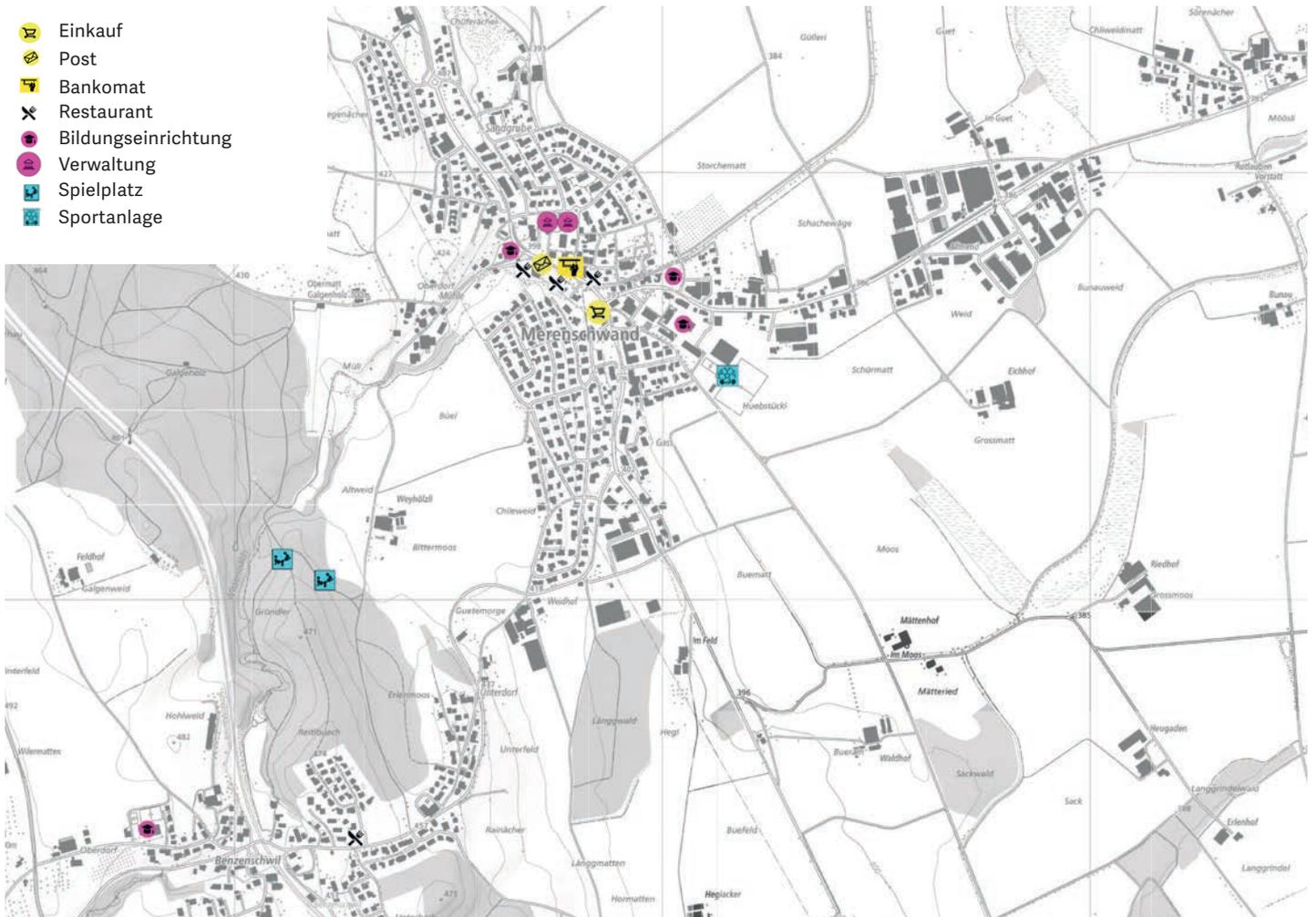


Abbildung 23: Analysekarte Versorgung Gde. Merenschwand

Quelle: search.ch

Die Abbildung 23 zeigt die räumliche Verteilung der Versorgungsinfrastrukturen sowie ausgewählte Freizeiteinrichtungen im Siedlungsgebiet der beiden Ortsteile "Merenschwand" und "Benzenschwil" auf.

6.1.5 Definition von Potential und Bedarf in Raumeinheiten

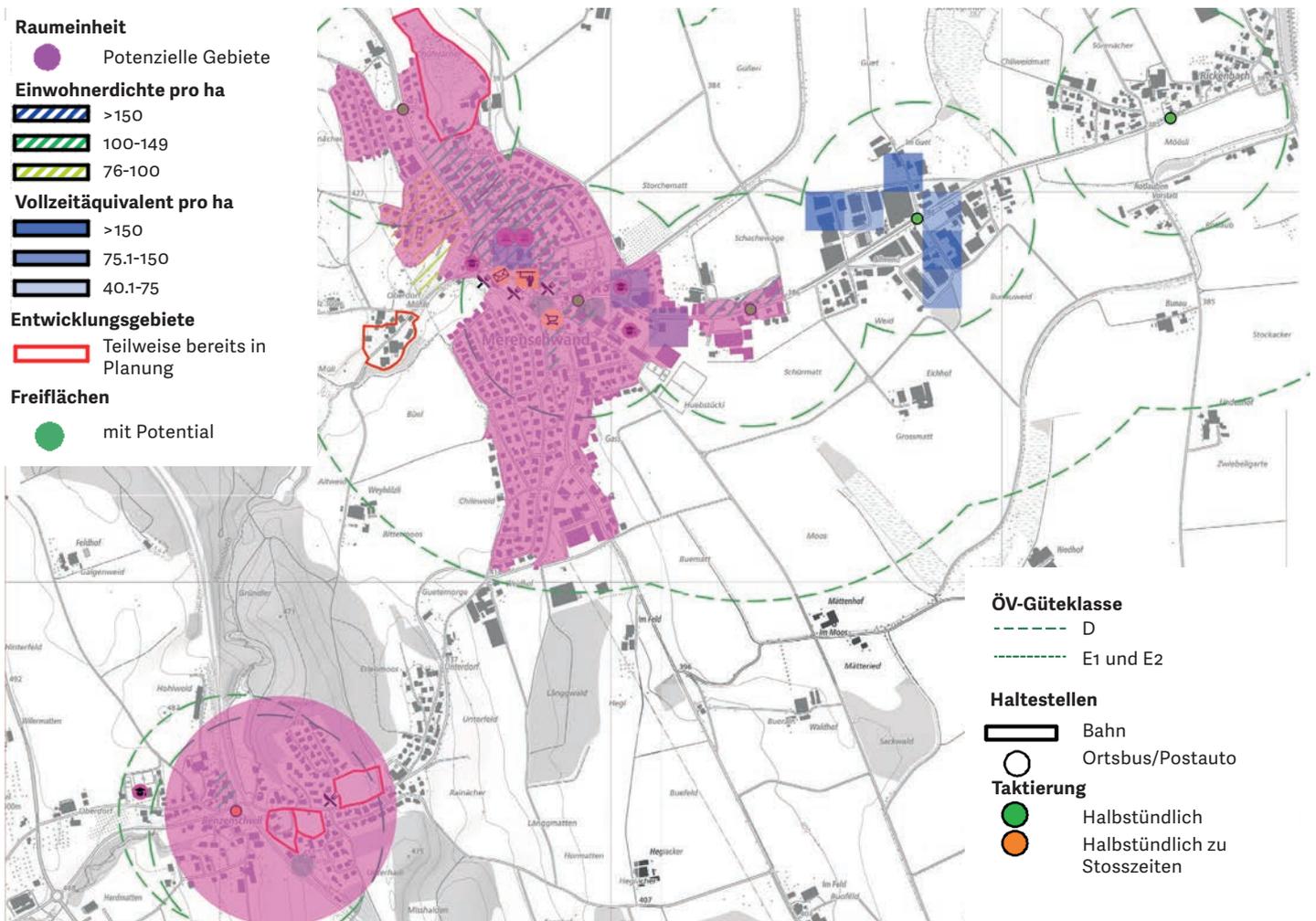


Abbildung 24: für Quartierhubs potenziell geeignete Raumeinheiten
Quelle: Eigendarstellung bzw. Überlappung vorangegangenen Karten

Durch das zusammenfügen verschiedener Themen in den Bereichen Raumentwicklung, Verkehr und Versorgung können Gebiete eruiert werden, in welchen mit der Installierung eines entsprechenden Angebots bzw. eines Quartierhubs erkannte Bedarfe in den Bereichen Verkehr und Versorgung gedeckt werden können. Gemäss Analyse wurden in Merenschwand aufgrund der geringen Grösse der Siedlungskörper nicht für einzelne Quartiere, sondern für die gesamten Siedlungsgebiete der beiden Ortsteile "Merenschwand" und "Benzenschwil" Bedarfe ausgewiesen, welche durch die Installierung eines Quartierhubs gedeckt werden können.

Anhand der überlagerten Betrachtung der einzelnen Analysekarten können für die beiden Siedlungsräume Merenschwand und Benzenschwil Potenziale für einen Quartierhub abgeleitet werden. Beide Ortsteile könnten durch einen Quartierhub gezielt gestärkt werden und so einen Mehrwert für deren Bewohnende schaffen.

Ortsteil Merenschwand

- **Raumentwicklung:**
Der Ortsteil Merenschwand zeigt sich als Siedlungsraum mit einem klar definierten Zentrum, welches in den nächsten Jahren durch Innenentwicklungsprojekte gestärkt werden soll.
- **Verkehr:**
Bewohnende dieses Ortsteils können mit der Regionalbuslinie 217 im Halbstundentakt sowohl Muri wie auch Affoltern am Albis erreichen. ÖV-seitig besteht keine direkte Verbindung nach Benzenschwil. Im Ortsteil sind keine Sharing-Angebote vorzufinden.
- **Versorgung:**
Der Kern dieses Ortsteils verfügt hinsichtlich Versorgung über ein Grundangebot, welches Schulen, eine Einkaufsmöglichkeit, zwei Ärzte und einen Zahnarzt sowie Post und Bankomat umfasst.

Für den Ortsteil Merenschwand wird folgender Handlungsbedarf ausgewiesen:

- Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebots, um eine direkte Verbindung zwischen den betrachteten Ortsteilen zu ermöglichen
- Verbesserung der Fuss- und Velowegverbindungen zwischen den beiden Ortsteilen Merenschwand und Benzenschwil
- Auf- und Ausbau einer umfassenden Fuss- und Velowegbeschilderung sowie aller Service-Einrichtungen in den Ortsteilen
- Installierung von Sharing-Angeboten (Pkw, Velo, Trottinett)
- Stärkung und Aufwertung des Treffpunktes im Ortskern durch gestalterische Elemente
- Chance im Zusammenhang mit Neubauprojekten im Zentrum nutzen, um einen Quartierhub mit entsprechendem Angebot an zentraler Lage zu installieren

Ortsteil Benzenschwil

- **Raumentwicklung:**
Im Ortsteil Benzenschwil ist kein klar definierter Kern erkennbar. An zentraler Lage befindet sich der Bahnhof Benzenschwil. Im Siedlungsraum befinden sich – teilweise auch an zentraler Lage in Bahnhofsnähe – vereinzelt unüberbaute Parzellen.
- **Verkehr:**
Der Bahnhof Benzenschwil befindet sich an der S-Bahnlinie 26, welche Olten und Rotkreuz verbindet. In beide Richtungen werden Verbindungen im Stundentakt angeboten. Zudem wird Benzenschwil über die Regionalbuslinie 344 erschlossen, welche jedoch lediglich ein ausgedünntes Angebot aufweist. ÖV-seitig besteht keine direkte Verbindung nach Benzenschwil. Im Ortsteil sind keine Sharing-Angebote vorzufinden.
- **Versorgung:**
Der Ortsteil Benzenschwil verfügt hinsichtlich Versorgung lediglich über ein schulisches Grundangebot. Einkaufsmöglichkeiten sowie eine ärztliche Grundversorgung bestehen nicht.

Für den Ortsteil Benzenschwil wird folgender Handlungsbedarf ausgewiesen:

- Schaffung eines nachhaltigen Mobilitätsangebots, um eine direkte Verbindung zwischen den betrachteten Ortsteilen zu ermöglichen
- Verbesserung der Fuss- und Velowegverbindungen zwischen den beiden Ortsteilen Merenschwand und Benzenschwil
- Auf- und Ausbau einer umfassenden Fuss- und Velowegbeschilderung sowie aller Service-Einrichtungen in den Ortsteilen
- Installierung von Sharing-Angeboten (Pkw, Velo, Trottinett)
- Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen z.B. im Bereich Einkauf
- Ausgestaltung eines Treffpunktes
- Chance im Zusammenhang mit kleineren Verdichtungsprojekten nutzen, um einen Quartierhub mit entsprechendem Angebot zu fördern

6.2 Mikro-Analyse

6.2.1 Bezeichnung möglicher Standorte mittels Desk-Analyse

Zur Bezeichnung von möglichen Standorten für Quartierhubs sind die beiden Ortsteile Merenschwand und Benzenschwil separat zu betrachten:



Abbildung 25: Mögliche Quartierhub-Standorte in den Ortsteilen Merenschwand und Benzenschwil

Quelle: Eigendarstellung auf Grundlage der Onlinekarten des Kantons Aargau.

Ortsteil Merenschwand

Bei genauerer Betrachtung des Ortsteils Merenschwand fällt auf, dass sich insbesondere ein Standort im Ortskern südöstlich des Knotens Luzern-/Zürichstrasse für einen Quartierhub eignen könnte (vgl. Abb. 23: Nummer 1). Dieser Standort erfüllt folgende Voraussetzungen:

- Platzverhältnisse: Die Platzverhältnisse im Kern des Ortsteils Merenschwand, welcher schon heute ein bestehendes Ausstattungsangebot aufweist, lassen gezielte Angebotsergänzungen zu.
- Kombinierbarkeit mit vorhandenem Angebot: An diesem Standort und dessen Umgebung befinden sich bereits Bushaltestellen sowie auch ein Ver-

sorgungsangebot (Lebensmittelgeschäft, Post und Bankomat). In der Umgebung sind Restaurants und Arztpraxen vorhanden.

- Zentrale Lage: Der Standort weist im Siedlungsraum Merenschwand eine zentrale Lage auf.
- Öffentliche Räume/Treffpunkte: Im Zusammenhang mit dem Neubauprojekt und der Realisierung eines neuen Platzes, welcher unter anderem eine Busschleife beherbergen soll, ergibt sich an diesem Standort die Möglichkeit, den öff. Raum gezielt aufzuwerten und einen Treffpunkt zu schaffen.
- Nachfragepotenzial: Die nähere Umgebung des Standortes weist teilweise eine hohe Nutzungsdichte (E+B/ha) auf, so dass von einem genügend grossen Nachfragepotenzial ausgegangen werden kann.

Die planerischen Voraussetzungen lassen sich aufgrund der Tatsache, dass sich gewisse Bestandteile eines Quartierhubs in ein im Zentrum Merenschwands laufendes Bauprojekt integrieren liessen, als «günstig» einschätzen. Die Eigentumsverhältnisse müssen für eine Weiterverfolgung gemäss dem dann aktuellen Stand überprüft werden. Es gilt bei der Detailplanung des Quartierhubs zu beachten, dass sich eng angrenzend an den Quartierhubperimeter die "Ensembleschutzzone Dorfkern" befindet. Es sollte demnach vermieden werden, dass sich einzelne Bestandteile des angedachten Quartierhubs auf das geschützte Ortsbild störend auswirken.

Ortsteil Benzenschwil

Bei genauerer Betrachtung des Ortsteils Benzenschwil fällt auf, dass sich zwei Standorte – einerseits ein Standort direkt beim Bahnhof und andererseits ein Standort bei der Busschleife an der Dorfstrasse (vgl. Abb. 23: Nummern 2 und 3) – für einen Quartierhub eignen könnten. Diese Standorte erfüllen folgende Voraussetzungen:

- Platzverhältnisse: An beiden Standorten 2 und 3 lässt sich aufgrund der Platzverhältnisse ein Quartierhub mit einem eher abgespeckten Ausstattungsangebot verkehrlicher Art realisieren.
- Kombinierbarkeit mit vorhandenem Angebot: An beiden Standorten ergibt sich die Möglichkeit, das neue Ausstattungsangebot mit Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu verknüpfen. Beim Standort 2 ergäbe sich zusätzlich die Chance, das Aufnahmegebäude mit Nutzungen in den Bereichen Einkauf und/oder Bistro zu belegen. Diese Nutzungen wiederum könnten hervorrufen, dass der Bahnhof zum Treffpunkt wird.
- Zentrale Lage: Beide Standorte weisen im Siedlungsraum Benzenschwil eine zentrale Lage auf.
- Öffentliche Räume / Treffpunkte: An beiden Standorten besteht die Chance, den öffentlichen Räumen mittels gestalterischer Massnahmen ein neues "Gesicht" zu geben.
- Nachfragepotenzial: Aufgrund der eher geringen Nutzungsdichte (E+B/ha) im Ortsteil Benzenschwil ist grundsätzlich für beide Standorte von einem eher tiefen Nachfragepotenzial auszugehen. Allenfalls wird das Nachfragepotenzial durch die "überlokale" Ausstrahlung des Bahnhofs leicht erhöht.

Bei beiden Standorten werden die planerischen Voraussetzungen für eine Umsetzung eines Quartierhubs als "günstig" eingeschätzt, d.h. aufgrund der eher einfachen Ausgangslage ist nicht mit einer zeitaufwändigen und kostenintensiven Planung und

Umsetzung zu rechnen. Die Eigentumsverhältnisse müssen für eine Weiterverfolgung gemäss dem dann aktuellen Stand überprüft werden.

Bemerkung: In Abstimmung mit der Gemeinde Merenschwand werden die beiden Standorte in Benzenschwil im Rahmen dieser Studie nicht weiterbearbeitet.

6.2.2 Festlegung der Ausstattungsangebote von potenziellen Quartierhubs

Am Ende der Makro-Analyse wurde für den Ortsteil Merenschwand ein Handlungsbedarf ausgewiesen, welchem es nun mit einem gezielten Angebot des Quartierhubs "Luzern-/Zürichstrasse" zu begegnen gilt. Der Quartierhub im Zentrum des Ortsteils Merenschwand sollte mindestens folgendes Ausstattungsangebot aufweisen:

- Das bereits bestehende Angebot im Bereich Verkehr und Versorgung soll durch neue Ausstattungsangebote räumlich punktuell ergänzt werden. Die punktuellen Ergänzungen des Angebots sollen möglichst im Neubauprojekt integriert werden.
- Durch die das Neubauprojekt ergänzenden Bestandteile des Quartierhubs wie Sitzbänke und schattenspende Bäume sollen Begegnungen insbesondere der Bevölkerung des Ortsteils Merenschwand auf dem der Zürichstrasse zugewandten Platz gefördert werden. Die Informations-Steile, auf welcher Auskünfte zur Gemeinde sowie zu den Sharing-Angeboten abgerufen werden können, soll das "Zentrum" des neugestalteten Platzes markieren.
- Bestehende Ausstattungsangebote wie Einkaufsgeschäft, Poststelle, Bushaltestellen und Restaurants sollen möglichst eng mit den neuen Ausstattungsangeboten verknüpft werden.
- Ergänzende Ausstattungsangebote umfassen mindestens: Parkfelder für Sharing-Angebote von Pkw in der Tiefgarage der Mehrzweckhalle, gedeckte Veloabstellanlage inkl. Velo-Sharing-Angebot, mit E-Ladestationen ausgerüstete Parkfelder, Sitzbänke, Bäume und Informations-Steile, Witterungsschutz und ausreichende Beleuchtung.

Bemerkung: An dieser Stelle des Quartierhub-Planungsprozesses sollte das genaue Angebot zusammen mit der Bevölkerung des Ortsteils Merenschwand im Rahmen von Workshops oder Befragungen definiert werden.

6.2.3 Bewertung der potenziellen Standorte für Quartierhubs mittels Ortsbegehungen

Die detaillierte Bewertung der potenziellen Standorte entfällt an dieser Stelle, da anhand Desktop-Recherche und Ortsbegehung aufgrund der beschriebenen Darstellungen im Kapitel 6.2.2 lediglich ein Standort im Ortsteil Merenschwand für einen Quartierhub in Frage kommt. Somit ist keine systematische Reduktion von mehreren Standorten auf einen "besten" Standort notwendig.

6.2.4 Ausarbeitung Projektskizze

Die nachfolgende Projektskizze zeigt anhand von einem Plan die Lage des Quartierhubs resp. des

Ausstattungsangebotes und anhand von Referenzbildern ausgewählte Teile des Ausstattungsangebots.

Bemerkung: Die vorliegende Projektskizze des Quartierhubs "Luzern-/Zürichstrasse" zeigt auf, wie das bereits breite Angebot im Bereich Verkehr und Versorgung mit neuen Angeboten räumlich punktuell ergänzt werden kann. Des Weiteren wird aufgezeigt, wie ein funktionierender Ortskern im Zusammenhang mit einem Neubauprojekt durch Schaffung von Aufenthaltsflächen und ergänzenden Angeboten noch gestärkt werden kann.



Abbildung 26: Projektskizze Quartierhub Merenschwand

Quelle: Eigendarstellung Hintergrund Onlinekarte Kanton Aargau

Bestehend

-  Restaurant
-  Einkauf
-  Postschalter
-  Bushaltestelle
-  Tankstelle
-  E-Ladestation
-  Bäume

Geplant

-  Begegnungsraum
-  Info-Stele
-  Velo-Sharing
-  Car-Sharing



Abbildung 27: Referenzbild Velostation inkl. Helmschliessfächer
Quelle: Andre-Stockler.de



Abbildung 28: Referenzbild Infosteile
Quelle: Smart-City-System in Zürich.ch



Abbildung 29: Visualisierung Neubauprojekt
Quelle: ZVG (Aargauer Zeitung)

7. Fazit zu den Praxistests und Empfehlungen

7.1 Erkenntnisse aus den Praxistests

Das vorgeschlagene Vorgehen zur Planung von Quartierhubs lässt sich im Groben anwenden, ist praktikabel und bietet eine systematische Herangehensweise für Planerinnen und Planer auf Gemeindeebene. Bauherren oder Investoren können anhand des Verfahrens abschätzen, welche Lagegunst ihre Standorte zusätzlich zu Strukturdaten, raumplanerischen Festsetzungen und ÖV-Erschliessung aufweisen. Planende auf der privaten oder auch öffentlichen Seite können weiterhin frühzeitig sensibilisiert werden, in welcher Art und Weise sie – sei es aufgrund künftig ergänzter Vorgaben, sei es aufgrund eigener Motivation mit Empfehlungen wie in dieser Arbeit begonnen – Einfluss nehmen können, um einen Beitrag in Richtung nachhaltiger und klima-freundlicher Ortsentwicklung und Mobilität zu leisten.

Im Detail sind folgende Punkte zu benennen, die von Bedeutung sind

- Die Praxistests in Wohlen und Merenschwand zeigen, dass die Makroanalyse funktioniert und einfach durchzuführen ist. Sie sollte an weiteren Standorten mit Besonderheiten angewendet resp. getestet werden, bevor das Werkzeug im gesamten Kanton möglicherweise zum Einsatz kommen kann.
- Mikroanalyse: Der Ablauf erscheint gemäss den Praxistests prinzipiell zu funktionieren und wirkt plausibel. Ggf. müssen weitere Abgleiche mit lokalen Verhältnissen oder Vorschriften untersucht werden. Es ist zu empfehlen, "Ausdrucksweise" und "Sprache" an die Besonderheiten des Kantons anzupassen und Hinweise zur Vernetzung mit der Regionalplanung und der Kantonsplanung aufzunehmen.
- Mikroanalyse: auf Schritt 3.2.3 konnte in den Test verzichtet werden, da bereits nach der Makro-Analyse nur noch ein Standort für einen Quartierhub in Frage kam. Der Vorgehensschritt 3.2.3 wird nur dann durchgeführt, wenn mehrere Standorte zur Auswahl stehen.
- Zudem ist auf einige Schwächen hinzuweisen: es lag kein enger Einbezug der beiden Testgemeinden bei der Durchführung der Tests vor, die Tests wurden eigenständig am IRAP durchgeführt. D.h. KGV und REL dieser Gemeinden wurden bei dem statistischen Gemeindebeschrieb und der Erstellung der Analysekarten (3.1.1 bis 3.1.4) nicht berücksichtigt. Eine enge Abstimmung der Praxistests mit den beiden Gemeinden Wohlen und Merenschwand wären zweifelsohne wichtig und sinnvoll gewesen, sie hätte jedoch den Rahmen der für diese Studie

vorhandenen Ressourcen gesprengt.

7.2 Empfehlungen

Die Autoren der Studie empfehlen, auf Basis der vorliegenden Studie, der beschriebenen Methodik und dem realen Bedarf nachhaltige Mobilität und Innenentwicklung noch besser integriert voranzutreiben und konkrete **Pilotversuche** in der planerischen und baulichen Umsetzung durchzuführen. Pilot-Quartier-Hubs sollten sinnvollerweise durch finanzielle Beteiligung und inhaltliche Begleitung des Kantons Aargau erfolgen, um relativ rasch eine Umsetzung betreiben zu können. Eine weitere Begleitung durch das IRAP in einer ersten Umsetzungsphase wäre im Sinne einer Verfahrensbegleitung und/oder einer Evaluation möglich. Es erscheint naheliegend, dazu Gemeinden auszuwählen, die ohnehin eine laufende Wachstumsphase vor sich haben und Entwicklungs- und Unterstützungsbedarf bei nachhaltiger Mobilität (niedriger bestehender Modal Split im ÖV und Umweltverbund) aufweisen.

"Bottum-Up"

Unserer Meinung nach sollten daher entsprechende Projekte "bottum-up" – auf Basis von Initiativen und Bedarfen der Gemeinden sowie direkt aus der Bevölkerung – entstehen. Die beiden Pilotgemeinden dieses Forschungsprojekt könnten als erste mit angefragt werden. [Die Abteilung Raumentwicklung des Kantons Aargau hat die Möglichkeit mit den Erträgen aus der Mehrwertabgabe die Quartierhubs finanziell zu unterstützen. Mit den Geldern aus dem Mehrwertabgabefonds können Projekte zur Aufwertung des Lebens- und Wirtschaftsraums unterstützt werden, wenn sie der gesetzlichen Zweckbindung entsprechen und ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. \[12\]](#)

Kick-off Workshops

Es wird ebenfalls empfohlen, je Gemeinde einen Vorab-Workshop unter Einbezug aller zuständigen Dienststellen (inkl. Wirtschaftsförderung, Tourismus, Denkmalschutz, ÖV, Strassenplanung, Bildung, Soziales) durchzuführen, um das Planungsprinzip "QH" nicht nur verkehrlich und raumplanerisch, sondern im Sinne einer ganzheitlichen Gemeindeentwicklung und aus dem Blickwinkel der lokalen Identität und lokalen Öko-nomie zu erläutern. Eine Begleitung und Moderation dieser Phase durch das IRAP wäre möglich.

Integration der Quartierhubs in bestehende Raumplanungsinstrumente

Im Falle erfolgreicher QH-Pilotprojekte für die

Trägerschaft und Bewirtschaftung von Quartierhubs

Die Trägerschaft von Quartiershub sollte sich an pragmatischen Möglichkeiten und Bedürfnissen ausrichten. Es wird empfohlen, existierende Strukturen zu nutzen und zusätzliche Organisationsstrukturen so gering wie möglich zu halten.

Variante "Bauhof"

Im Falle rein baulicher Massnahmen verbunden mit Informationssystemen erscheint bei grösseren Gemeinden die Übergabe der Bewirtschaftung und vorab des Baus wird die bestehende gemeindliche Kompetenz im Tiefbau oder eines Gemeindewerkes empfohlen. In der Konzeptionsphase sind die Planungsverwaltung sowie ein externes Büro als Projektmanager und Koordinator empfohlen.

Variante Verkehrsunternehmen/Gemeindewerke

Bei mittleren Gemeinden oder Gemeinden, in denen die Ausstattung sich im Kern auf die Verkehrsinfrastruktur konzentriert können lokale Verkehrsunternehmen und/oder Gemeindewerke/Stromversorger die Bündelungs-, Projektmanagement und Bauherrenrolle übernehmen. Hier liegen meist Know-how im Bereich Digitalisierung, Kundenschnittstellen und Ausschreibung vor.

8. Weiterer Untersuchungsbedarf

Die vorliegende Studie hat versucht mit einfachen Mitteln und einer dazugehörigen Portion Pragmatismus eine Grundlage zu schaffen, um in Mittel- und Kleinstädten, in kleinen Gemeinden oder Stadtquartieren das Thema Innenentwicklung und Mobilität und die dabei zahlreich zutage tretenden Schwierigkeiten und Widersprüche konkret zu adressieren. Es ist gerade in diesen Räumen von grosser Bedeutung, die teils stark autoabhängigen Mobilitätsstrukturen – teils trotz gutem ÖV-Angebot in den Hauptrichtungen und gerade aus Gründen des Flächenverbrauchs aufgrund des resultierenden Parkplatzbedarfes aus Innenentwicklungsprojekten – mit neuen Mobilitätsangeboten zu ergänzen, um die Voraussetzungen für einen Wandel im Mobilitätsverhalten zu schaffen.

In den folgenden Bereichen sehen wir weiteren Untersuchungsbedarf:

Aufnahme von Quartierhubs in dafür geeigneten Planungsinstrumenten

Es wäre zu prüfen, ob sich die etablierten kommunalen Instrumente REL und KGV mit neuen Themen wie Quartierhubs oder Innenentwicklungsstrategie zu einem Instrument zusammenfassen liessen. Im Prinzip wäre das eine Rückkehr zur "thematisch umfassenden" kommunalen Richtplanung, die allerdings im Kanton Aargau im Jahre 2011 mit der Einführung von KGV und REL abgeschafft wurde.

Mobilitätsmanagement und Quartierhubs

Es wäre auch zu prüfen, inwiefern sich das klassische Mobilitätsmanagement, welches in vielen Städten und Gemeinden für diverse Zielgruppen (Unternehmen bzw. Betriebe, Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger sowie Schülerinnen und Schüler) messbaren Erfolg mit Veränderungen im Modal Split gebracht hat, mit der Idee "Quartierhub" ergänzen resp. verbinden liesse.

CarSharing plus

Die Schweiz hat das weltweit flächendeckendste und einheitlichste CarSharing-Angebot. Die Abdeckung betrifft auch kleine Gemeinden und ist tariflich vom Marketing und von der Kundeninformation eng mit dem ÖV und dem Marktführer SBB und dessen Produkten verbunden. Es wäre insofern notwendig zu prüfen, wie das prinzipiell sehr gute Mobility-System in entsprechenden Gemeinden mit Quartierhubs einbezogen werden muss, um entsprechend strukturellen Autobesitz zu reduzieren und gleichzeitig Defizite im ÖV-Angebot sichtbar zu machen. Notwendig wären hier in einem nächsten Schritt Kunden- und Nicht-Kunden-Befragungen von ÖV- und Mobility-Angeboten sowie eine Auswertung der bestehenden ÖV-Nutzung in Form von Mobilitätssta-

gebüchern und Daten von Mobility, da nur diese Informationen Aufschluss über reale Mobilitätsmuster, -ketten und die Motivation zur Nutzung entsprechender Verkehrsmittel geben kann. Die vorliegende Studie hatte keinerlei Zugang zur Motivation oder generell zur Auswertung von Nutzer- und Kundendaten einzelner Verkehrsmittel. Aus den Ergebnissen könnten in der Folge einerseits Optimierungen bestehender Angebote abgeleitet werden, andererseits strukturelle Muster wie die Konkurrenz der Reisezeiten im ÖV zum MIV abgelesen werden und auch konkrete Bedarfe an die Ausgestaltung von Quartierhubs formuliert werden.

Städtebauförderung, Stadtbau, Innenentwicklung

Die Entwicklung sollte weiter mit Fokus auf der ortsplannerischen und städtebaulichen Ebene ausgearbeitet werden. Als Motor einer verträglichen Innenentwicklung können Quartiershubs die qualitativen und quantitativen planerischen Ziele mit unterstützen.

Einbezug des Bundes und weiterer Kantone

In den kommenden Monaten werden wir uns im Rahmen eines Auftrages des Bundesamtes für Raumentwicklung damit beschäftigen, wie das Thema "Mobilitätshub/Quartierhub" auf der Bundesebene ideell, instrumentell und finanziell etabliert werden könnte. Ebenso können wir uns auch vorstellen, weitere Kantone zum Thema "Quartierhub" in diese weiteren Überlegungen einzubeziehen, um in Erfahrung zu bringen, wie Innenentwicklungen aus Sicht der öffentlichen Hand gesteuert werden müssten, um Anreize für weniger Auto-affine Nutzungen zu schaffen. Erste Anfragen aus Kantonen der Deutschschweiz liegen vor.

9. Anhang

9.1 Literatur- und Quellenverzeichnis

[1] Schneiter, Marc (2020), Mobilitätshub, Mikro-Hubs in Quartieren? Inputpapier für Projekt- oder Bachelorarbeit.

[2] Transport for London, Street Appeal: The value of street improvements
<https://tfl.gov.uk/corporate/publications-and-reports/economic-benefits-of-walking-and-cycling> ; zuletzt abgerufen am 22. September 2022

[3] Bundesamt für Raumentwicklung (2022), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019.

[4] Lachapelle and Frank (2009), Transit and health: Mode of transport, employer-sponsored public transit pass programs, and physical activity.

[5] Rumana Islam Sarker, Markus Mailer, Sujit Kumar Sikder, (2019), Walking to a public transportstation: Empirical evidence on willingness and acceptance in Munich, Germany

[6] Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Erläuterungen zum räumliches Entwicklungsleitbild; 3. Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) - Kanton Aargau (ag.ch); zuletzt abgerufen am 16. August 2022

[7] Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), Neuauflage 2017

[8] Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU, beschlossen vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016

[9] Regionalverband "Unteres Bünztal"; Repla Regionalplanungsverband unteres bünztal (buenztal.ch); zuletzt abgerufen am 16. August 2022

[10] Regionalverband "Oberes Freiamt"; <https://replaoberesfreiamt.ch/>; zuletzt abgerufen am 16. August 2022

[11] Agglomerationsprogramm Aargau Ost 4. Generation, vom Regierungsrat Kanton Aargau am 12. Mai 2021 verabschiedet; Agglomerationsprogramm Aargau-Ost - Kanton Aargau; zuletzt abgerufen am 16. August 2022

[12] Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Mehrwertabgabe und Baupflicht; <https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/raumentwicklung/innenentwicklung/planungswegweiser/6-mehrwertabgabe-und-baupflicht> ; zuletzt abgerufen am 28. September 2022

Impressum

Herausgeber

OST – Ostschweizer Fachhochschule
IRAP Institut für Raumentwicklung

Autoren

- Prof. Gunnar Heipp
- Martin Schlatter

Begleitgruppe

- Herr Daniel Kolb, Kantonsplaner,
Abteilung Raumentwicklung, Kanton Aargau
- Frau Karin Wasem, Projektleiterin,
Abteilung Verkehr, Kanton Aargau
- Herr Benno Freiermuth, Kreisplaner,
Abteilung Raumentwicklung, Kanton Aargau
- Frau Claudia Schwarzmaier, Leiterin Planung und
Ortsentwicklung, Gemeinde Wohlen
- Herr Rainer Heggli, Gemeindeammann,
Gemeinde Merenschwand

Layout/Grafiken

- Marketing OST
- Lena Ruegge
- Tabea Iseli

Titelbilder

- Martin Roehrleef (oberstes und mittleres Bild)
- LILL + SPARLA Landschaftsarchitekten

© IRAP Institut für Raumentwicklung
(Stand Oktober 2022)

OST
Ostschweizer Fachhochschule
IRAP Institut für Raumentwicklung
Oberseestrasse 10
8640 Rapperswil, Switzerland

Tel: +41 58 257 48 95
irap@ost.ch
www.irap.ch



Rapperswil-Jona

