

VORSTUDIE AARAU – ERLINSBACH

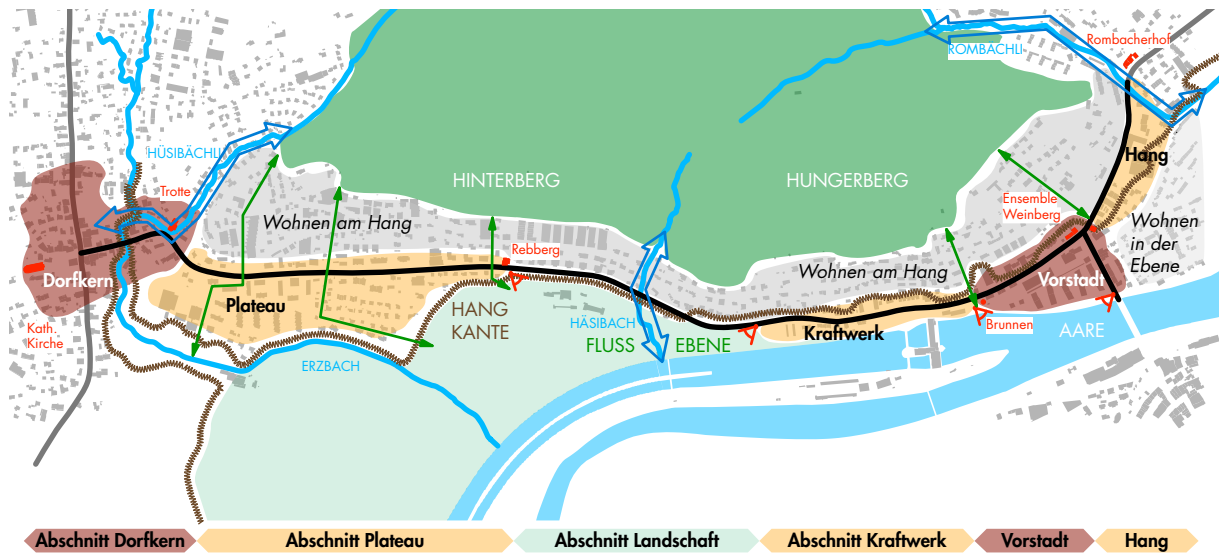
Abschnitt Kettenbrücke - Rombacherhof - Löwenkreisel

Auftraggeber:

Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt / Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau



Planungsbericht

Oktober 2020



metron

**ERNST NIKLAUS FAUSCH
PARTNER AG.**
ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU

PROJEKTBETEILIGTE

Auftraggeber

Kanton Aargau, BVU / AVK
Departement Bau, Verkehr und Umwelt / Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

Dominik Kramer
Nicolas Mühlich

Projektteam

Kanton Aargau, BVU / ATB
Kanton Aargau, BVU / ARE
Stadt Aarau, Stadtentwicklung
Stadt Aarau, Verkehrsplanung
Gemeinde Erlinsbach AG, Bau / Planung

Sibylle Hunziker
Thomas Frei
Anna Borer
Marco Caprarese
David Fiore

Begleitung

Gemeinde Erlinsbach SO, Bauverwaltung

André Zehnder

Lenkungsausschuss

Stadtrat Aarau
Gemeinderat Erlinsbach AG
BVU Abteilung Verkehr, Sektion Verkehrsplanung
BVU Abteilung Tiefbau

Werner Schib (VA)
Monika Schenker (GP)
Götz Timcke (Stv. Leiter)
Matthias Adelsbach (Stv. Leiter)

Verfasser / Verkehrsplanung

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
+41 56 460 91 11
www.metron.ch, info@metron.ch

Ruedi Häfliger
David Burkhard

Verfasser / Städtebau

Ernst Niklaus Fausch Partner AG
Feldstrasse 133, 8004 Zürich
+41 43 377 37 37
www.enf.ch, info@enf.ch

Ursina Fausch
Lino Moser

Der Planungsbericht ist eine für die Öffentlichkeit bestimmte Zusammenfassung des technischen Berichtes "Vorstudie K207 / K243 Aarau - Erlinsbach".

Illustration Titelseite: Grobkonzept

Alle Abbildungen und Illustrationen sind eigene Darstellungen (Ausnahmen vermerkt).

© 2020 enf, metron

INHALT

Einleitung

- Ausgangslage S. 04
- Aufgabenstellung S. 04
- Vorgehen S. 05
- Abschnittsbildung S. 05

Zusammenfassung

- Ziele S. 06
- Grobkonzept Verkehr S. 07
- Grobkonzept Siedlung und Landschaft S. 07

Vorstudie

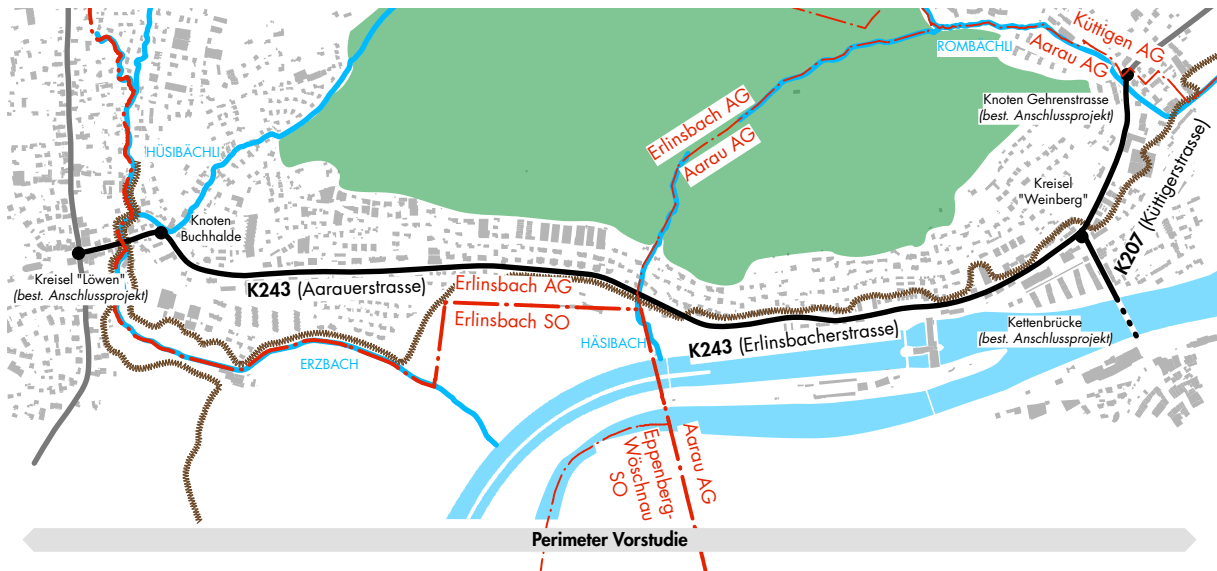
- Abschnitt 1 «Dorfkern Erlinsbach» S. 08
- Fokusgebiet Dorfkerne S. 10
- Abschnitt 2 «Plateau» S. 12
- Abschnitt 3 «Landschaft» S. 14
- Abschnitt 4 «Kraftwerk» S. 16
- Abschnitt 5 «Vorstadt» S. 18
- Fokusgebiet Vorstadt S. 20
- Abschnitt 6 «Hang» S. 24

Umsetzung

- Siedlungs- und Landschaftsentwicklung S. 26
- Strassenprojekt S. 26
- Weitere Abklärungen S. 26
- Nächste Schritte pro Abschnitt S. 27

EINLEITUNG

Übersichtskarte



Ausgangslage

Die Küttigerstrasse (K207) von der Kettenbrücke in Aarau nach Küttigen und die Erlinsbacher- resp. Aarauerstrasse (K243) vom Weinberg via Erlinsbach auf die Salhöhe sind stark befahrene kantonale Hauptverkehrsstrassen im Aargau, welche durch dicht besiedelte Innerortsgebiete führen. Gemäss dem Erhaltungsmanagement des Kantons Aargau steht eine Sanierung beider Strassen in sechs bis zehn Jahren an. Die angrenzenden Siedlungsgebiete weisen sowohl Erneuerungsbedarf als auch Innenentwicklungspotenzial auf. In solchen sogenannten «dynamischen Räumen» (mit besonderen Herausforderungen wie übergeordneten Planungen, Verkehrsmanagement, durchschnittlicher täglicher Verkehr von über 8'000 Fahrzeugen etc.) sollen vorgelagert an ein Strassenprojekt Vorstudien erarbeitet werden.

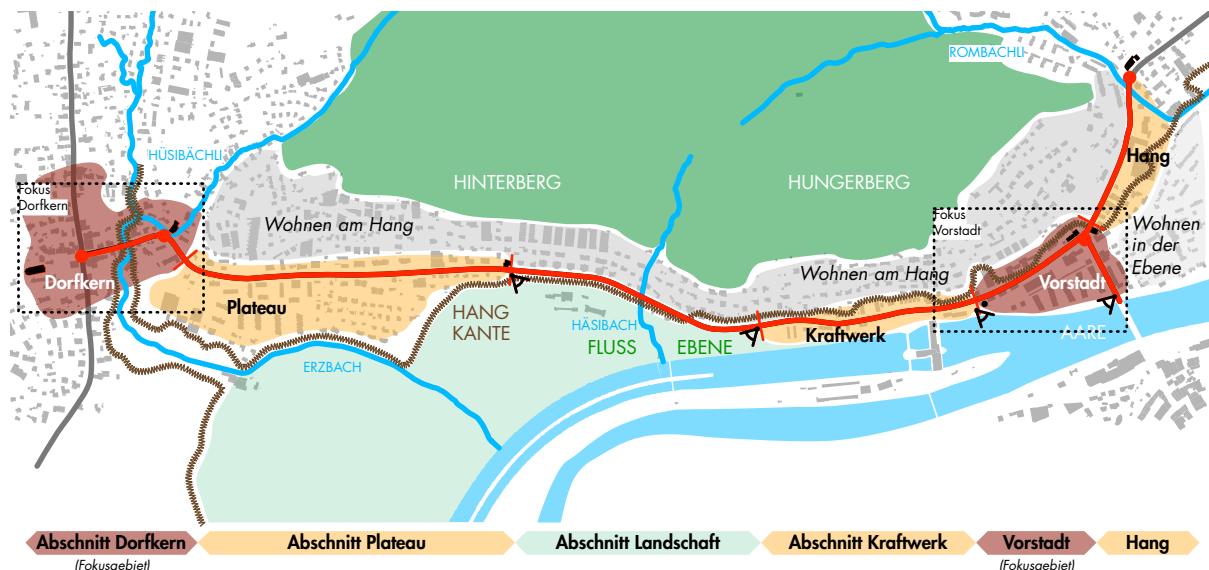
Die «Vorstudie Aarau - Erlinsbach» ist ein Pilotprojekt, in dem dieses Vorgehen erstmals angewandt wird. Mit der Vorstudie wird bezweckt, die Entwicklungsabsichten der Gemeinden und des Kantons frühzeitig zu erkennen und aufzunehmen. Darin werden verkehrs-, siedlungs- und landschaftsplanerische Absichten entlang der Ortsdurchfahrt koordiniert miteinander erarbeitet, welche als Grundlage für die darauffolgende Strassenprojektierung, sowie für weitere Planungen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft dienen.

Aufgabenstellung

Die bearbeitete Ortsdurchfahrt umfasst die K207 von der Kettenbrücke Aarau bis vor den Knoten Küttiger- / Gehrenstrasse, für den ein Sanierungsprojekt vorliegt. Die K243 umfasst den Teil zwischen Kreisel «Weinberg» und der Kantonsgrenze AG/SO in Erlinsbach, wobei der letzte Teil auf Solothurner Kantonsgebiet bis zum Kreisel «Löwen» (ca. 100m) miteinbezogen wurde. Insgesamt ist der betrachtete Strassenzug rund drei Kilometer lang. Das gesamte Siedlungsgebiet zwischen Aare und bewaldetem Hinter- und Hungerberg wurde in die Betrachtung miteinbezogen. Die Bearbeitung umfasste jedoch nur die ersten zwei Gebäudereihen auf beiden Seiten des Strassenzugs.

Mit der Vorstudie wurde einerseits das betriebliche und gestalterische Grundgerüst für die oben genannten Strassenzüge gelegt, andererseits wurden laufende städtebauliche Entwicklungen aufgenommen und in Abhängigkeit mit der Strassensanierung neu angedacht. Entstanden ist eine aufeinander abgestimmte Planungsgrundlage für die künftige Strassen- und Siedlungsentwicklung im direkten Umfeld der betrachteten Strassenzüge.

Abschnitte und Fokusgebiete



Vorgehen

Diese Vorstudie wurde unter Federführung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau gemeinsam mit der Gemeinde Erlinsbach AG, der Stadt Aarau und den beauftragten Planungsbüros erarbeitet. Die Gemeinde Erlinsbach SO und der Kanton Solothurn waren bei der Erarbeitung der Inhalte ebenfalls involviert. Das aus den kantonalen Abteilungen Verkehr, Tiefbau und Raumentwicklung, den involvierten Gemeinden und den Planungsbüros besetzte Projektteam startete mit einer gemeinsamen Begehung. An insgesamt neun Projektteamsitzungen sowie im ständigen Austausch innerhalb des Planerteams fand eine enge inhaltliche und methodische Zusammenarbeit statt.

Die Vorstudie klärt die nächsten Planungsschritte für die Gemeinden (u.a. Erschliessungs- und Gestaltungsplanung) sowie für den Kanton (Grundlage für Sanierung der Ortsdurchfahrt). Die Bevölkerung hatte zu Beginn der Entwurfsphase eine Mitwirkungsmöglichkeit im Rahmen einer ersten Öffentlichkeitsveranstaltung. Diese diente als Echoraum und die Inputs der Teilnehmenden wurden soweit möglich in die Vorstudie aufgenommen.

Abschnittsbildung

Der behandelte Strassenraum wurde anhand der topographischen Gegebenheiten sowie der ortsbaulichen Situation in sechs Abschnitte mit unterschiedlichem Charakter eingeteilt: «Dorf kern», «Plateau», «Landschaft», «Kraftwerk», «Vorstadt» und «Hang». Die wichtigsten Inhalte der Vorstudie wurden in einem Strategieplan über den gesamten Perimeter und in Prinzipquerschnitten für die einzelnen Abschnitte dargestellt.

Die Abschnitte mit der grössten Entwicklungsdynamik - «Dorf kern Erlinsbach» und «Vorstadt Aarau» - wurden zusätzlich als Fokusgebiete genauer untersucht. Hier existieren zum Teil mehrere Lösungsansätze, welche in der nächsten Planungsphase vertieft werden müssen, um einen davon als Bestvariante festlegen zu können. In Kombination mit den verkehrlichen Varianten wurden auch unterschiedliche räumliche Strategien der Siedlungsentwicklung untersucht und in Illustrationsplänen dargestellt (s. 10-11, 20-23). Die darin dargestellten, neu angedachten Gebäude sind als beispielhafte Möglichkeiten unterschiedlicher möglichen Entwicklungsrichtungen zu verstehen. Die jeweils gewünschte räumliche Strategie muss in einem nächsten, auf die Vorstudie abgestimmten Planungsverfahren vertieft untersucht werden.

ZUSAMMENFASSUNG

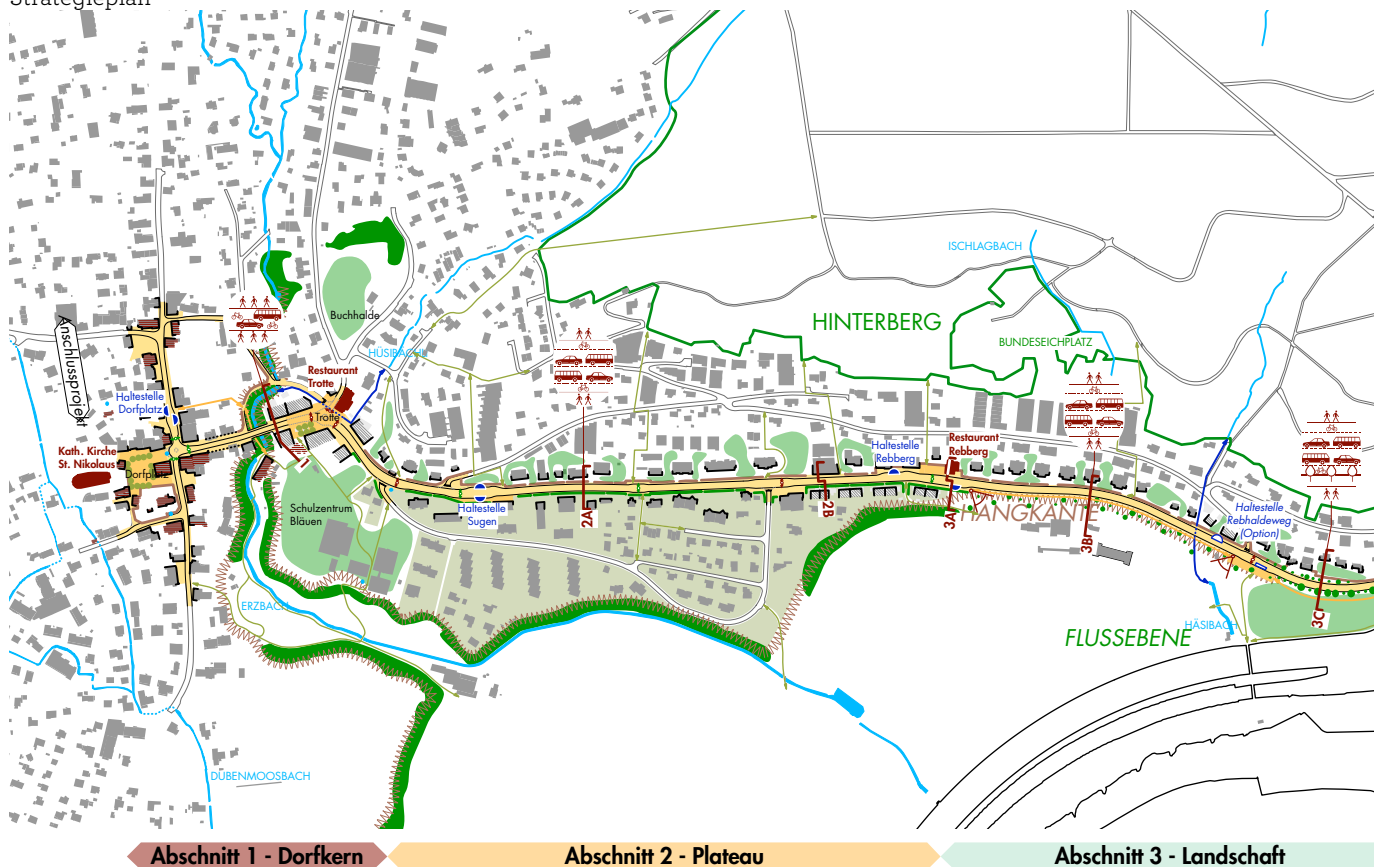
Ziele

Die Vorstudie wurde unter Berücksichtigung der folgenden Rahmenbedingungen erarbeitet, welche auf dem Kantonalen Richtplan und der Mobilitätsstrategie Aargau sowie auf kommunalen Planungsgrundlagen aufbauen: Berücksichtigung von Drittprojekten und übergeordneten Planungen, Bushaltestellen hindernisfrei ausgestalten (BehiG) sowie der Sicherstellen, dass alle Strassen weiterhin ihre Funktionen erfüllen können (durchleiten, verbinden, erschliessen, Ausnahmetransporte). Übergeordnete Zielsetzungen waren die kantons- und gemeindeübergreifende Abstimmung von Siedlung und Verkehr, sowie eine gezielte städtebauliche Entwicklung entlang der behandelten Kantonsstrassen.

Verkehrliche Ziele waren die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, den Verkehrsfluss (in Abstimmung mit Verkehrsmanagement) zu sichern, Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr in Längs- und Querrichtung zu verbessern und einen störungsfreien Busbetrieb zu ermöglichen. Zudem waren die Lage und Anzahl der Bushaltestellen zu überprüfen und ggf. zu ergänzen, eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Erlinsbacher-/Aarauerstrasse sowie eine Reduktion der Trennwirkung der Strasse anzustreben und eine Velovorzugsroute bzw. Zubringerstrecke für den Abschnitt Erlinsbach – Aarau zu prüfen.

Bei der Siedlung und Landschaft waren die Ziele, das stadträumliche Erscheinungsbild abschnittsweise und für den Gesamtperimeter zu definieren, das Verdichtungspotenzial innerhalb der planerischen Rahmenbedingungen und darüber hinaus auszuweisen (innerhalb vom Siedlungsgebiet), sowie Innenentwicklung und Landschaft aufeinander abzustimmen. Zudem sollte eine räumliche Leitidee für die Abschnitte in Erlinsbach AG (abgestimmt auf die Leitbilder von Aarau und Erlinsbach SO) entwickelt, Gebäude- und Freiraumtypologie in Abstimmung mit dem Strassenraum überprüft und optimiert, sowie Zentralitäten und Nutzungsschwerpunkte ausgewiesen und akzentuiert werden. Für strategisch wichtige Orte («Fokusgebiete») sollte eine räumliche Konzeption für Bebauung und Freiraum entwickelt werden, sowie allgemein die Quervernetzung zwischen Fluss und Wald und der Bezug zu angrenzenden Freiräumen gestärkt werden.

Strategieplan



Grobkonzept Verkehr

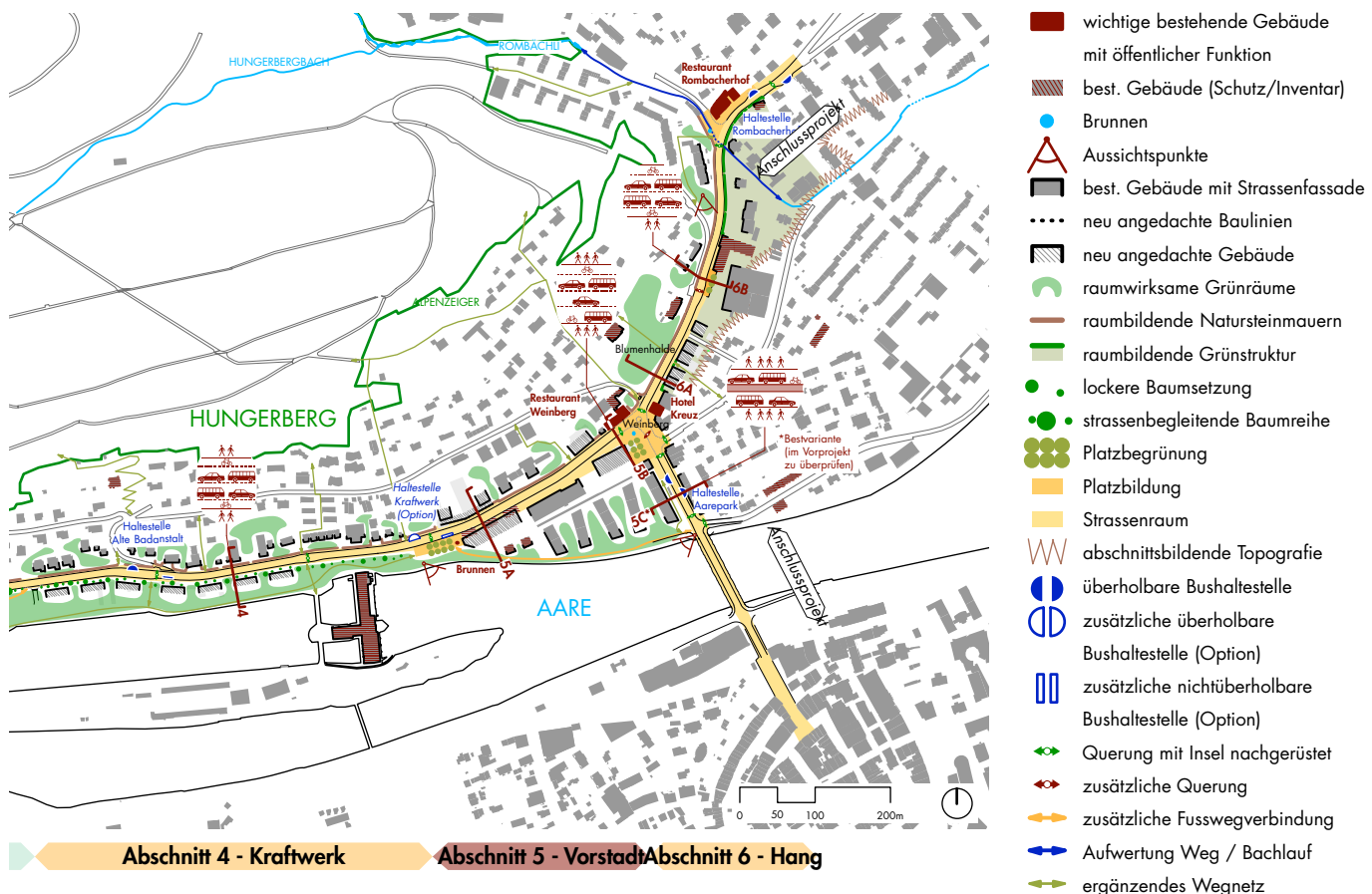
Im gesamten Strassenraum wird die Fahrbahn zugunsten des Innerortscharakters optimiert und die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr verbessert. Strassenquerungen werden ebenso wie die Querverbindungen in und durch Quartiere gestärkt. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird dort ausgebaut, wo Bushaltestellen heute zu weit auseinander liegen und das Potenzial für zusätzliche Fahrgäste vorhanden scheint. Zudem wird eine wirkungsvolle Priorisierung der stadteinwärts fahrenden Busse angestrebt.

Möglichkeiten für neue Haltestellen werden bei der Einmündung Rebhaldenweg sowie auf Höhe des Kraftwerks gesehen. Diese Orte sind im Fussverkehrsnetz strategisch wichtig. Mit den beiden neuen Haltestellen würden die Abstände zwischen den einzelnen Haltepunkten ca. 350 m bis 600 m betragen, statt wie heute zum Teil gut 800 m. Die ÖV-Güteklassen würden sich somit punktuell verbessern.

Weiter könnten die Haltestellen stadteinwärts, sofern als Fahrbahnhalte umgesetzt, unterstützend zum Verkehrsmanagement beitragen. Neue Fahrbahnhaltestellen stadteinwärts wären «Rebhaldenweg» und «Kraftwerk», die bestehende Haltestelle «Älte Badanstalt» würde neu zu einer Fahrbahnhaltestelle umfunktioniert. Somit würden drei Fahrbahnhaltestellen in Folge vor dem Knoten Weinberg für eine Priorisierung der Busse sorgen.

Grobkonzept Siedlung und Landschaft

Die kompakten historischen Siedlungskerne um die Trotte in Erlinsbach (Abschnitt «Dorfkern») und den Weinbergknoten in Aarau («Vorstadt») werden als Zentralitäten innerhalb der Wohnquartiere gestärkt und die Qualität des öffentlichen (Strassen-)Raumes aufgewertet. In den lockerer bebauten Abschnitten («Plateau», «Kraftwerk» und «Hang») wird der Strassenraum weiterhin von den angrenzenden privaten Vorgärten geprägt, während im mittleren Abschnitt «Landschaft» der Bezug zur Hangkante und zur Flussebene gestärkt und die Vernetzung von Wald- und Flussraum verbessert wird. Ausserhalb des Dorfkerns und der Vorstadt liegt der Fokus auf den eigentlichen Verkehrsflächen im Strassenraum. Es bietet sich jedoch bei den notwendigen Anpassungen an Bushaltestellen oder Querungen jeweils eine Gelegenheit für punktuelle, strategische Aufwertungen des öffentlichen Raumes. Grundsätzlich sollten, wo immer möglich, die noch existierenden ökologisch und stadträumlich wertvollen Natur- und Trockensteinmauern erhalten werden.



ABSCHNITT 1: «DORFKERN ERLINSBACH»

Vom Dorfplatz und dem Löwenkreisel in Erlinsbach SO über den Knoten Buchhalde und die Trotte bis zur Einmündung Bläuenstrasse, mit dem Einschnitt vom Erzbachtobel in der Mitte.



Aarauerstrasse von Erlinsbach SO über die Erzbachbrücke zur Trotte in Erlinsbach AG

Strategie

Aufgrund der zentralen Lage im Dorfkern soll der Entscheid für die zukünftige Aufteilung und Gestaltung des Strassenraumes in diesem Abschnitt in erster Linie nach Kriterien der gewünschten Siedlungsentwicklung getroffen werden. Im Bereich der Trotte soll der öffentliche Raum als wichtiger Ort im Wohnquartier sowie als Auftakt des Dorfzentrums auf Solothurner Seite aufgewertet werden. Die charakteristische kleinteilige Parzellenstruktur erschwert jedoch auf beiden Seiten des Erzbachs die Siedlungsentwicklung.

Konzept

STRASSENRAUM - Durch Gebäude gefasst (einzeln oder zusammengebaut), Vorzonen sind Teil vom Strassenraum (fliessender Übergang, zusammenhängende Gestaltung von Fassade zu Fassade).

VERKEHR - Mischverkehr (Motorisierter Individualverkehr / Bus / Velo) und schmale Fahrbahn unterstreichen Zentrumscharakter. Private Vorzonen als erweitertes Trottoir, gebündelte Zufahrten bzw. rückwärtige Erschliessung.

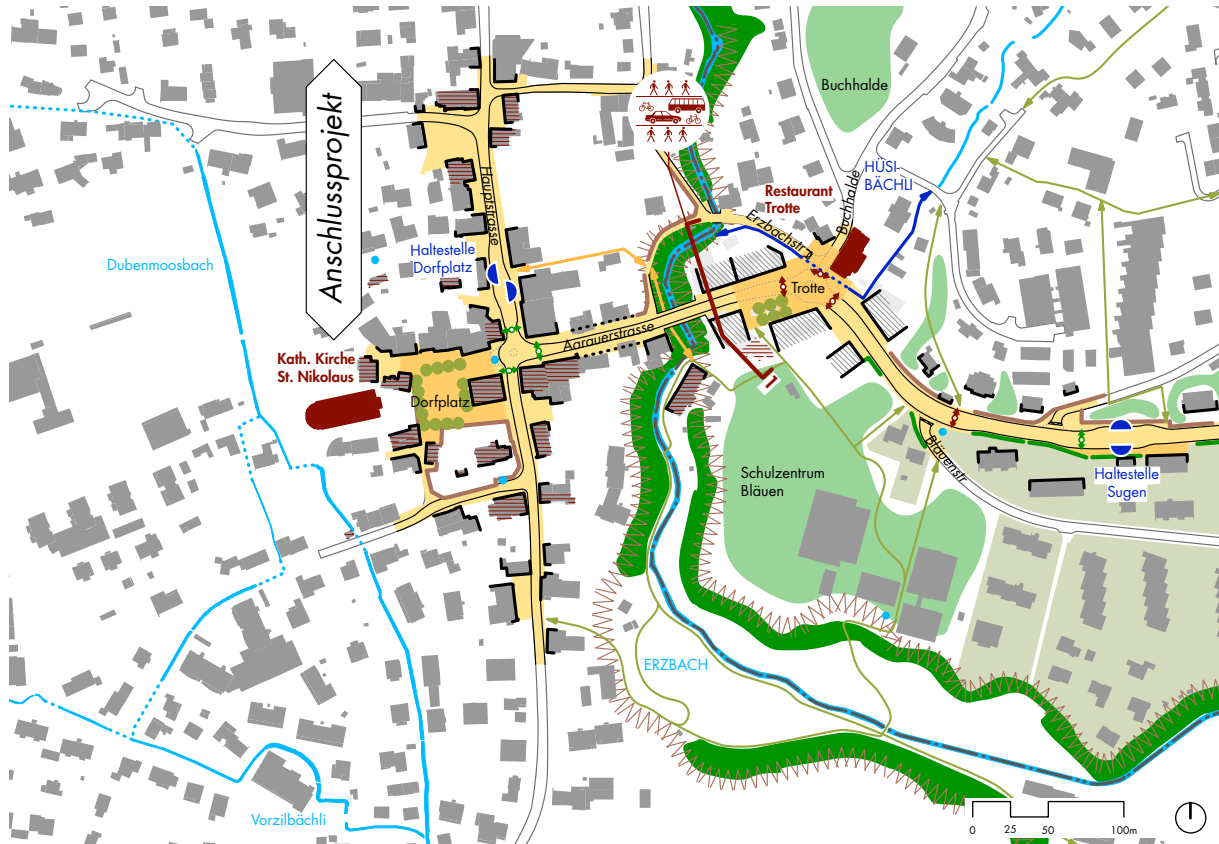
LICHT - Überspannleuchten unterstreichen den Zentrumscharakter, Trottoir und Vorzonen frei von Masten.

Varianten

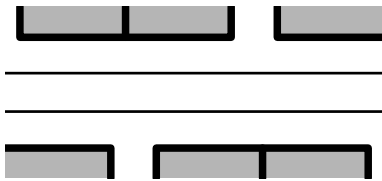
Für den Knoten Buchhalde existieren zwei Lösungsansätze, welche in der nächsten Planungsphase vertieft werden müssen, um einen davon als definitive Bestvariante festzulegen. Diese wurden in Kombination mit unterschiedlichen räumlichen Strategien der Siedlungsentwicklung untersucht und in beispielhaften Illustrationsplänen dargestellt (s. 10-11).

(Nächste Schritte: s.27)

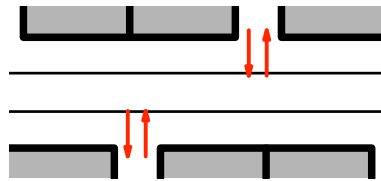
Ausschnitt Strategieplan (Legende s.7)



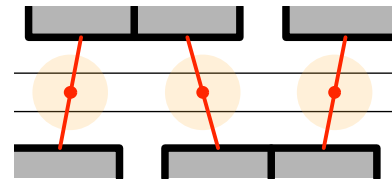
Konzept Strassenraum



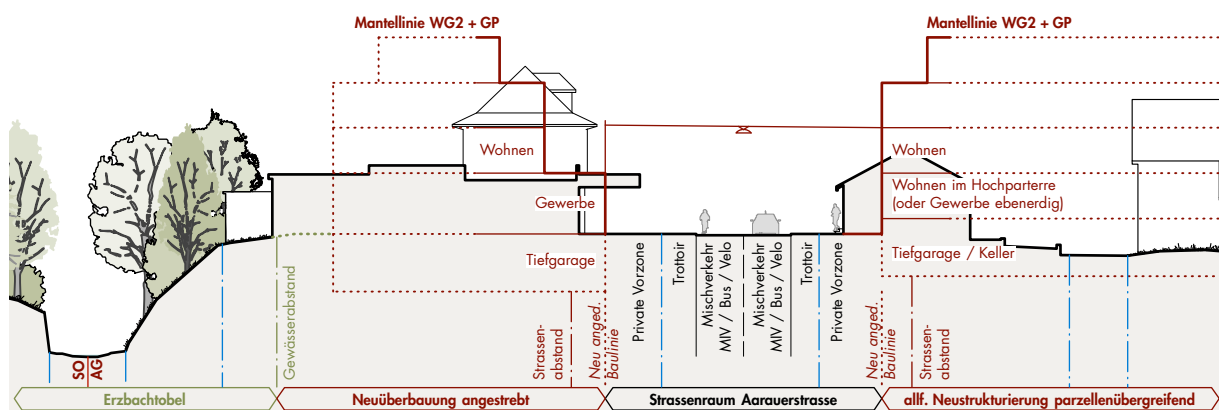
Konzept Verkehr



Konzept Licht



Prinzipquerschnitt 1 - Dorfkern



Illustrationsplan Variante 1



Variante 1: Kreisell

Diese Variante sieht als Pendant zum Löwenkreisell einen weiteren Kreisell bei der Einmündung Buchthalde vor, welcher aufgrund des Ziels, den räumlichen Zusammenhang zu stärken, auch ähnlich kompakt dimensioniert ist. Im Zusammenspiel mit der Knotenvariante Kreisell sind Möglichkeiten einer Neustrukturierung der angrenzenden Siedlungsräume dargestellt. Diese sollen den Verkehrsknoten in ein strassenübergreifendes Platzkonzept einbinden und somit eine räumliche Signalwirkung entfalten. Prinzipiell ist eine Neustrukturierung im Siedlungsbereich auch mit der Variante Kurve möglich, die umgekehrte Kombination (Kreisell mit Siedlungsentwicklung innerhalb bestehender Struktur) ist aufgrund der erforderlichen Anpassungen der Erschliessungsstrassen jedoch schwierig.

Ein Kreisell bei der Einmündung Buchthalde kann als Eingangspforte zum Dorfzentrum wirken und den mit der Brücke von 1928 begonnenen Strukturwandel - hin zu einem zusammenhängenden Strassenraum auf beiden Seiten des Erzbaches - konsequent weiterführen. Zudem wertet ein Kreisell die anderen Wegbeziehungen (Buchthalde, Fuss- und Veloverkehr von der Erzbachstrasse und dem Trottenweg, Bewegungsmöglichkeiten (Buchthalde, Fuss- und Veloverkehr) gegenüber der Aarauerstrasse auf und kann somit die historische Funktion des Knotens als Treffpunkt und Quartierzentrum stärken. Für den Übergang des Fahrbahnquerschnitts (mit Velostreifen Richtung Aarau, Mischverkehr Richtung Löwenkreisell) ist der Kreisell das ideale Scharnier. Auch für den Veloverkehr ist dies eine Vereinfachung gegenüber dem heutigen Zustand. Eine weitere positive Wirkung des Kreisells ist, dass der Verkehr in der Hauptbeziehung (Aarauerstrasse) gebremst wird und somit ein siedlungsverträgliches Fahrverhalten gefördert wird. Aus Sicht der Netzfunktion hingegen ist ein Kreisell an diesem Standort weniger geeignet, da die Vortrittsverhältnisse im Knotenbereich nicht mehr der Strassenhierarchie entsprechen (Verknüpfung einer kommunalen Strasse mit einer kantonalen Hauptverkehrsstrasse).

Die für einen Kreisell notwendige Anpassung der Anschlüsse zweier Erschliessungsstrassen erfordert eine parzellenübergreifende Entwicklung. Dies ermöglicht eine konsequente Bündelung der Gebäude- und Arealzufahrten, was sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Eine parzellenübergreifende Entwicklung ermöglicht grössere Neubauten mit klaren Vorder- und Rückseiten (Vorplätze / Zugänge an der Strasse, von dieser abgewandte Gartenseite). Eine Anpassung vom Trottenweg bietet zudem die Chance, den teilweise eingedolten Hüsibächli zu öffnen und in die Freiraumstruktur zu integrieren.

Illustrationsplan Variante 2



Variante 2: Kurve

Die zweite Variante basiert auf dem Ist-Zustand und nimmt die bestehende Kurvensituation auf. In Kombination mit dieser Knotenform wurde der Spielraum der Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Strukturen aufgezeigt. Eine Aufwertung des öffentlichen Freiraums scheint vor allem nördlich der Aarauerstrasse möglich (zu beiden Seiten der Buchhalde).

Damit das Linkseinbiegen aus der Buchhalde in die Aarauerstrasse (zumindest für Velofahrende) einfacher gestaltet werden kann, wird eine Mittelzone aufgespannt. Die Kurve bzw. der T-Knoten Buchhalde begünstigt weiterhin den Verkehrsfluss auf der Aarauerstrasse (wie im Bestand). Vorbehaltlich des Sichtzonennachweises können auf der Aarauerstrasse im Knotenbereich auch ein bis zwei Fussgängerquerungen angeordnet werden, ohne das bestehende Wegnetz und die Anschlüsse der Erschliessungsstrassen in Frage zu stellen.

Ohne Änderungen am Wegnetz und an den Erschliessungsstrassen kann die Siedlungsentwicklung weiterhin parzellenweise erfolgen. Es ist kein unter Umständen langwieriger Planungsprozess erforderlich und auf Seite der Siedlung kann theoretisch alles so bleiben wie es ist. Trotzdem ist bei Neubauten eine gewisse Bündelung der Anschlüsse an die Aarauerstrasse möglich. Neubauten innerhalb der bestehenden kleinteiligen Parzellenstruktur sind jedoch auf beiden Seiten des Erzbachs eher schwierig.

Die zur optimalen Verknüpfung der drei aufeinandertreffenden Knotenäste redimensionierte Kurve erzeugt auf der Nordseite der Aarauerstrasse grosszügigere Vorzonen mit dem Potenzial für eine Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dies begünstigt eine allfällige punktuelle Ansiedlung publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen in der Trotte sowie zwischen Erzbach und Aarauerstrasse. Da die Kurvenlösung den Verkehr nicht in gleichem Masse entschleunigt wie ein Kreisell, würden allfällige Neubauten wohl eher vom Strassenraum abgeschirmt erstellt werden (Grünstreifen, Hecken oder Mauern). Der Bereich östlich des Erzbachs wäre somit weiterhin räumlich eher ein Übergangsgebiet als Teil vom Dorfkern.

ABSCHNITT 2: «PLATEAU»

Beidseitig bebautes Gebiet von der Einmündung Bläuenstrasse bis zum Restaurant Rebberg, auf dem Plateau zwischen Aarauerstrasse und der Hangkante oberhalb vom Erzbachtobel und der Flussebene.



Bushaltestelle, Stützmauer und Grünstruktur bei der Einmündung Sugenreben

Strategie

Der zweite Abschnitt ist von lockeren Bebauungsstrukturen und begrünten Vorzonen geprägt. Zur Zeit ist keine konzentrierte Entwicklungsdynamik festzustellen. Daher verfolgt die Vorstudie in diesem Abschnitt eine Entwicklungsstrategie innerhalb der bestehenden Struktur und konzentriert sich mehrheitlich auf die eigentliche Strasse. Notwendige Anpassungen an Bushaltestellen und Querungen bieten jedoch jeweils eine Gelegenheit zur punktuellen strategischen Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. bei der Haltestelle «Sugen» mit dem einzigen Detailhandel im Abschnitt, oder Haltestelle und Restaurant «Rebberg» mit Ausblick in die Flusslandschaft).

Zudem schlägt die Vorstudie an den beiden Einmündungen Bläuenstrasse ergänzende Fussverkehrsquerungen vor, welche das Wegnetz zwischen Hinterberg und Aare an wichtigen Stellen ergänzen und die Verkehrssicherheit erhöhen.

Konzept

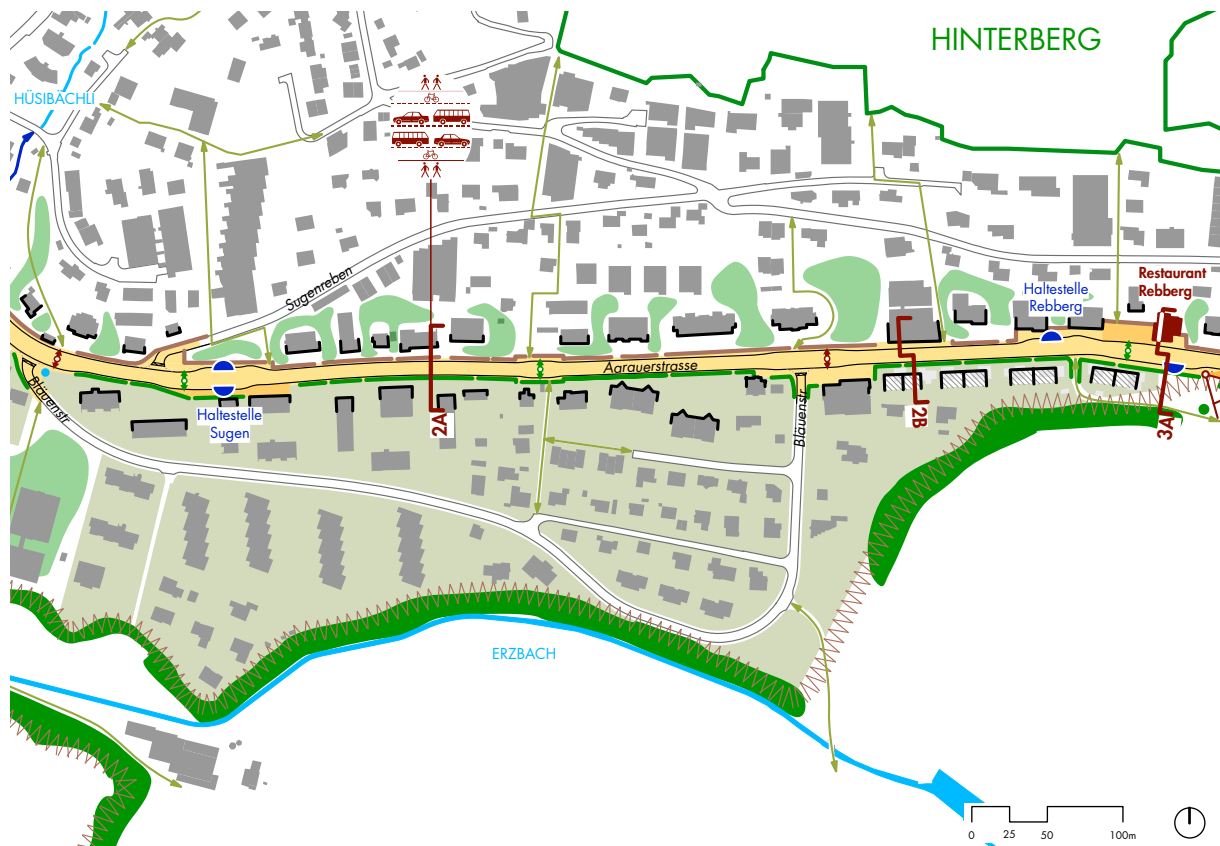
STRASSENRAUM: Hangseitig durch Mauern - nach Möglichkeit ökologisch wertvolle Natursteinmauern - begrenzt, talseitig durch Grünstruktur (z.B. Hecken). Die begrünten privaten Vorgärten dahinter wirken von beiden Seiten auf den Strassenraum ein.

VERKEHR: Beidseitiges Trottoir, beidseitige Velostreifen, in jede Richtung eine Fahrspur motorisierter Individualverkehr / Bus, gebündelte Zufahrten.

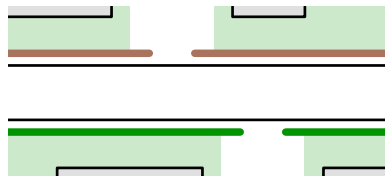
LICHT: Kandelaber auf der Südseite (talseitig) am hinteren Trottoirrand. Urbanes Leuchtelement unterstreicht Innerortscharakter und verbindet die einzelnen Abschnitte.

(Nächste Schritte: s.27)

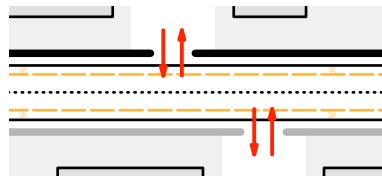
Ausschnitt Strategieplan (Legende s.7)



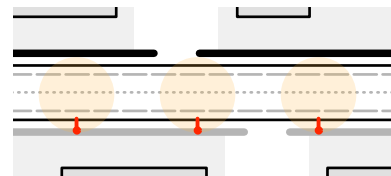
Konzept Strassenraum



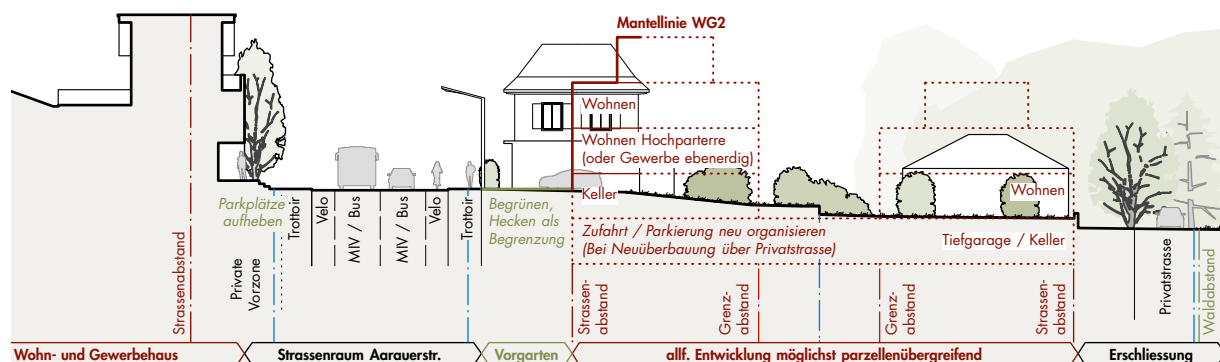
Konzept Verkehr



Konzept Licht



Prinzipquerschnitt 2B - Einfamilienhäuser (Plateau)



ABSCHNITT 3: «LANDSCHAFT»

Nordseitig bebaute Strecke mit ausgeprägtem Landschaftsbezug (Aussicht / direkter Zugang), vom Restaurant Rebberg über den Häsibach und die Gemeindegrenze bis zum Spielplatz «Alte Badanstalt».



Ausblick Richtung Aarau oberhalb des Trottenhofs

Strategie

Der charakteristische Landschaftsbezug südlich der Kantonsstrasse ist in diesem Abschnitt prägend und weiter zu stärken. Beidseitige, durchgehende Trottoirs sollen - nebst der erhöhten Sicherheit und Attraktivitätssteigerung für zu Fuss Gehende - auch die Wahrnehmung als Innerortsabschnitt verdeutlichen. Die Gestaltung orientiert sich dabei an den bestehenden landschaftlichen Strukturen und entwickelt diese behutsam weiter.

Beim Häsibach besteht ein grosses Potenzial zur Aufwertung vom Zugang zu den wertvollen Naherholungsräumen am Fluss und im Wald. Auf Höhe des Rebhaldenwegs soll deshalb eine neue Fussverkehrsquerung erstellt werden. Zusätzlich wird hier auch eine neue Bushaltestelle vorgeschlagen, sowohl für die gewachsene Bevölkerung der angrenzenden Quartiere als auch um die Naherholungsgebiete angemessen mit dem ÖV zu erschliessen.

Konzept

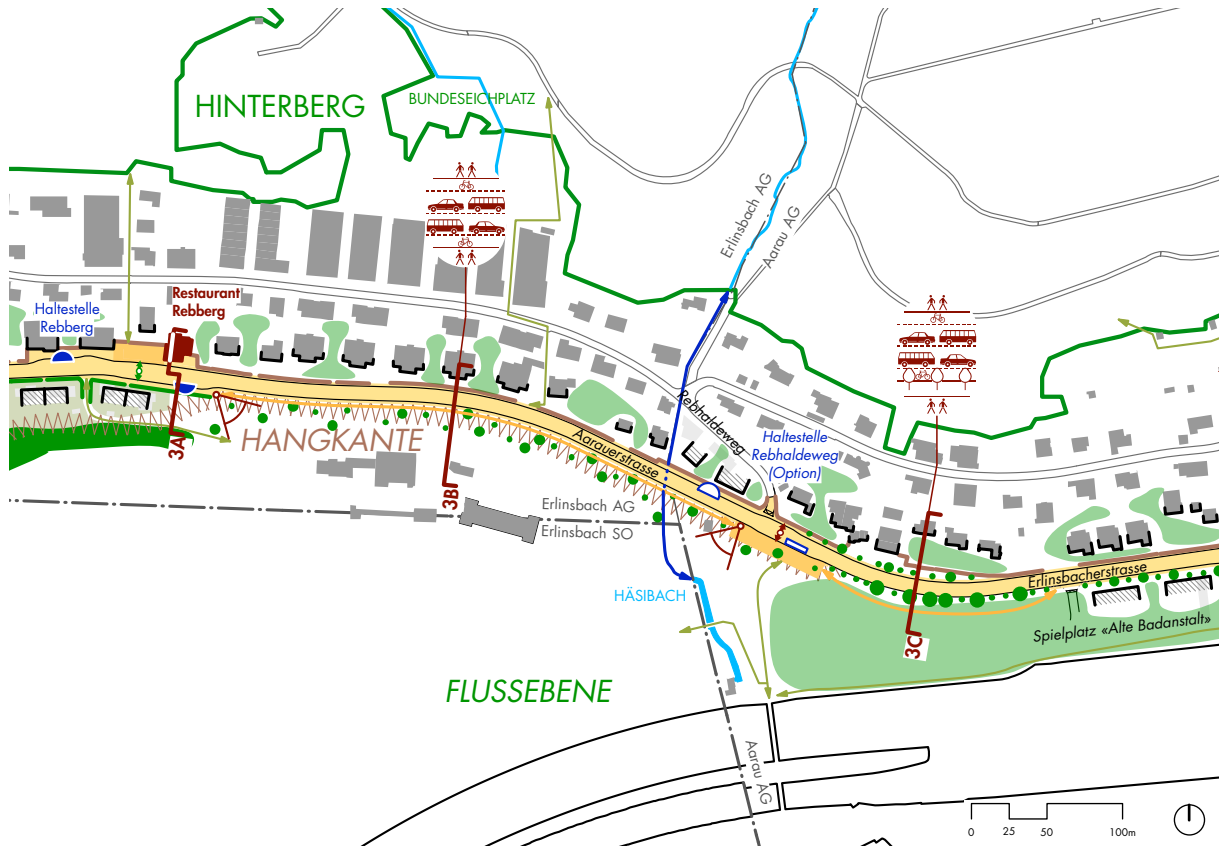
STRASSENRAUM: Hangseitig durch Mauern - nach Möglichkeit ökologisch wertvolle Natursteinmauern - begrenzt, die begrünten privaten Vorgärten dahinter wirken auf den Strassenraum ein. Talseitig offene Landschaft mit lockerer Baumsetzung.

VERKEHR: Beidseitiges Trottoir, beidseitige Velostreifen, in jede Richtung eine Fahrspur motorisierter Individualverkehr / Bus, gebündelte Zufahrten.

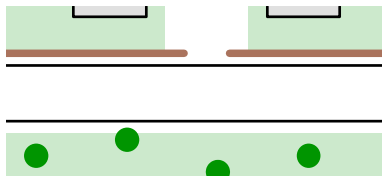
LICHT: Kandelaber talseitig am hinteren Trottoirrand. Urbanes Leuchtelement unterstreicht Innerortscharakter und verbindet die einzelnen Abschnitte.

(Nächste Schritte: s.27)

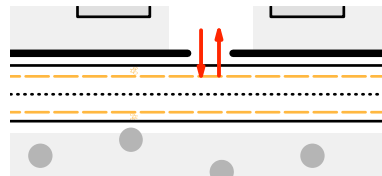
Ausschnitt Strategieplan (Legende s.7)



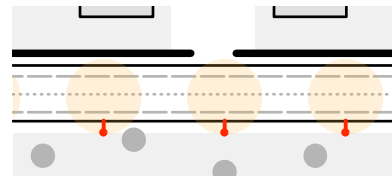
Konzept Strassenraum



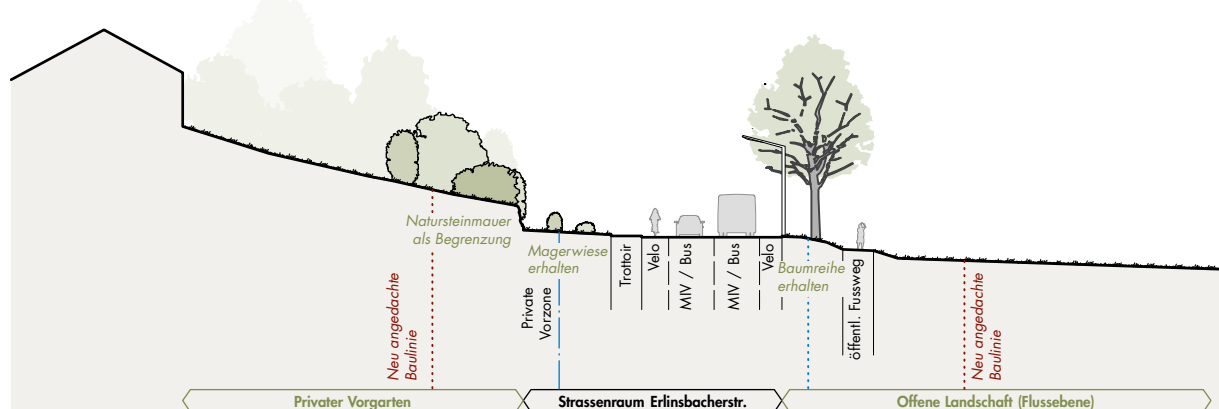
Konzept Verkehr



Konzept Licht



Prinzipquerschnitt 3C - Flussebene (Landschaft)



ABSCHNITT 4: «KRAFTWERK»

Beidseitig bebaute, mehrheitlich ebene Strecke in der Flussebene von der alten Badanstalt bis zum Elektrizitätswerk und dem Freiraum am Hans-Fleiner-Weg.



Bebauung und Vorgarten als Teil des Strassenraums

Strategie

Dieser ebene, schmale Abschnitt ist beidseitig bebaut, wobei der stark durchgrünte Flussraum bis an die Strasse spürbar und räumlich prägend ist. Seit dem Studienauftrag von 2013 ist absehbar, dass die erheblichen Ausnutzungsreserven des Eniwa-Areals auf der Südseite der Strasse wahrscheinlich im Zeithorizont der Strassensanierung durch eine Neuüberbauung ausgeschöpft werden. Diese soll genügend durchlässig sein, um den Flussraum weiterhin bis an die Strasse wahrzunehmen sowie Durchblicke zu erlauben, und öffentliche Wegverbindungen entlang dem Flussufer sowie zwischen Fluss und Strasse anzubieten. Zudem sollen die Anschlüsse an die Erlinsbacherstrasse gebündelt erfolgen sowie die Tiefgarageneinfahrten innerhalb der Neubauten anstatt in den landschaftlich geprägten Zwischenräumen untergebracht werden.

Die Bushaltestelle «Alte Badanstalt» soll neu als Fahrbahnhoftestelle ausformuliert werden (stadteinwärts nicht überholbar) um eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.

Konzept

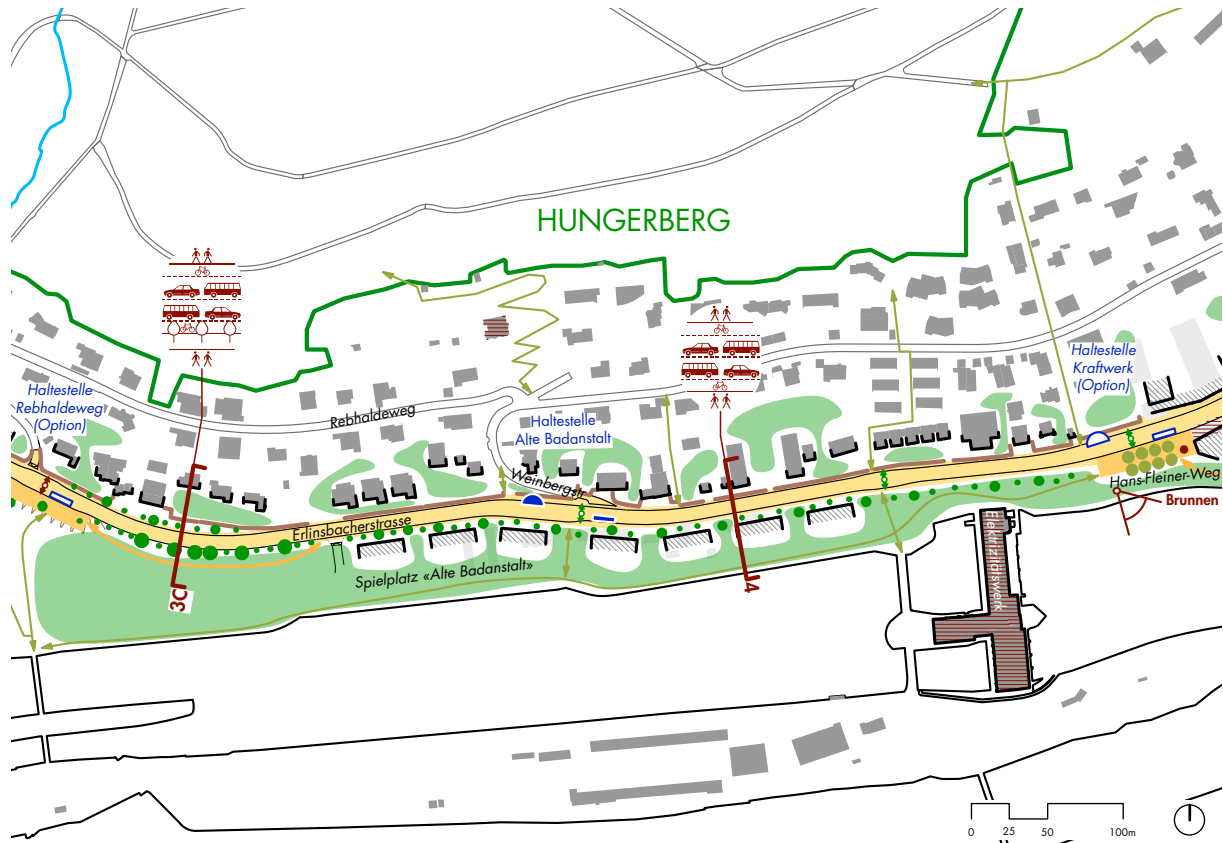
STRASSENRAUM: Hangseitig durch Mauern - nach Möglichkeit ökologisch wertvolle Natursteinmauern - begrenzt, die begrünten privaten Vorgärten dahinter wirken auf den Strassenraum ein. Talseitig offene Vorgärten mit lockerer Baumsetzung.

VERKEHR: Beidseitiges Trottoir, beidseitige Velostreifen, in jede Richtung eine Fahrspur motorisierter Individualverkehr / Bus, gebündelte Zufahrten. Im Süden öffentliche Wegverbindungen ans Flussufer.

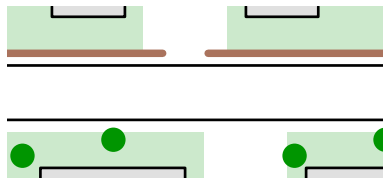
LICHT: Kandelaber talseitig am hinteren Trottoirrand. Urbanes Leuchtelement unterstreicht Innerortscharakter und verbindet die einzelnen Abschnitte.

(Nächste Schritte: s.27)

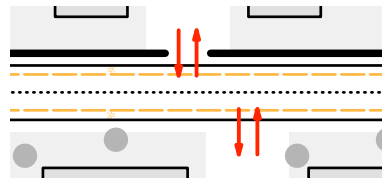
Ausschnitt Strategieplan (Legende s.7)



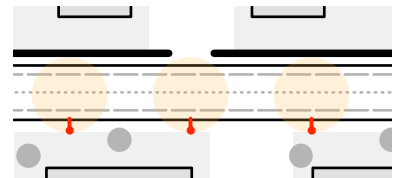
Konzept Strassenraum



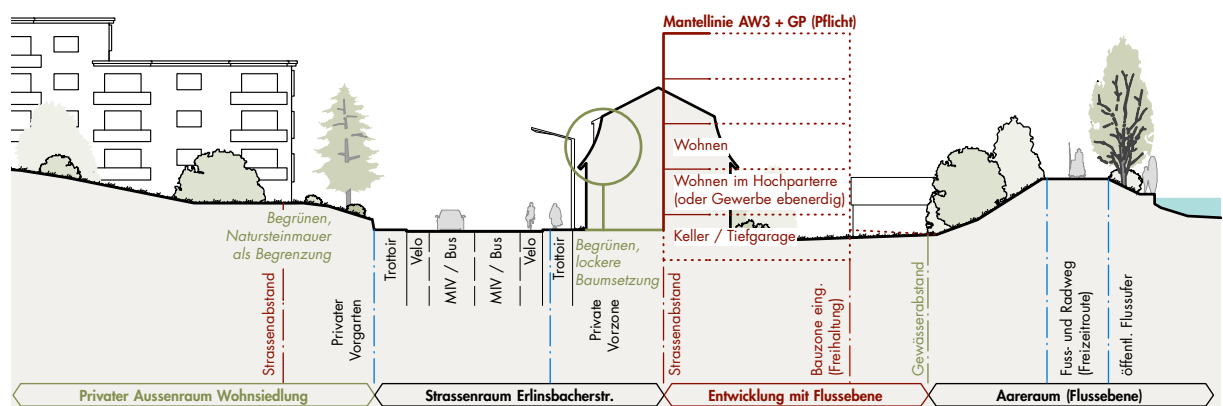
Konzept Verkehr



Konzept Licht



Prinzipquerschnitt 4 - Kraftwerk



ABSCHNITT 5: «VORSTADT AARAU»

Baulich eng gefasste, ebene Strecke vom Freiraum am Hans-Fleiner-Weg (nach dem Elektrizitätswerk) bis zum Weinbergkreisel, und darüber hinaus bis zur Kettenbrücke.



Enge bauliche Fassung des Strassenraumes in der Vorstadt

Strategie

Die durch Bauten und Natursteinmauern klar und relativ eng gefassten Strassenräume der Erlinsbacher- und Küttigerstrasse sollen an ihrem Schnittpunkt mit einem Platz ergänzt werden. Dieser bildet einen deutlichen Abschluss der Raumfolge Altstadt – Kettenbrücke – Küttigerstrasse, bevor sich die Wege nach Erlinsbach und Küttigen trennen. Mit einer Platzbildung kann die bestehende Funktion des Knotens als Quartierzentrum gestärkt werden. Neubauten haben sich klar auf die Strasse respektive auf den neuen Platz auszurichten.

Der mit einem Brunnen ausgezeichnete kleine Freiraum beim Kraftwerk bildet den östlichen Auftakt der Vorstadt. Dieser wird mit dem Neubau der Kettenbrücke wichtiger, da der Hans-Fleiner-Weg mit einer neuen Fuss- und Velorampe direkt auf die Brücke führen wird. Die Vorstudie schlägt hier eine zusätzliche Bushaltestelle «Kraftwerk» als Option vor, um sowohl die absehbare Verdichtung auf dem Eniwa-Areal als auch die Freiräume am Fluss und im Wald besser zu erschliessen.

Konzept

STRASSENRAUM: Hangseitig durch ökologisch wertvolle Natursteinmauern begrenzt, talseitig durch Gebäude gefasst. Vorzonen sind Teil des Strassenraums (fliessender Übergang, zusammenhängende Gestaltung von Fassade zu Fassade).

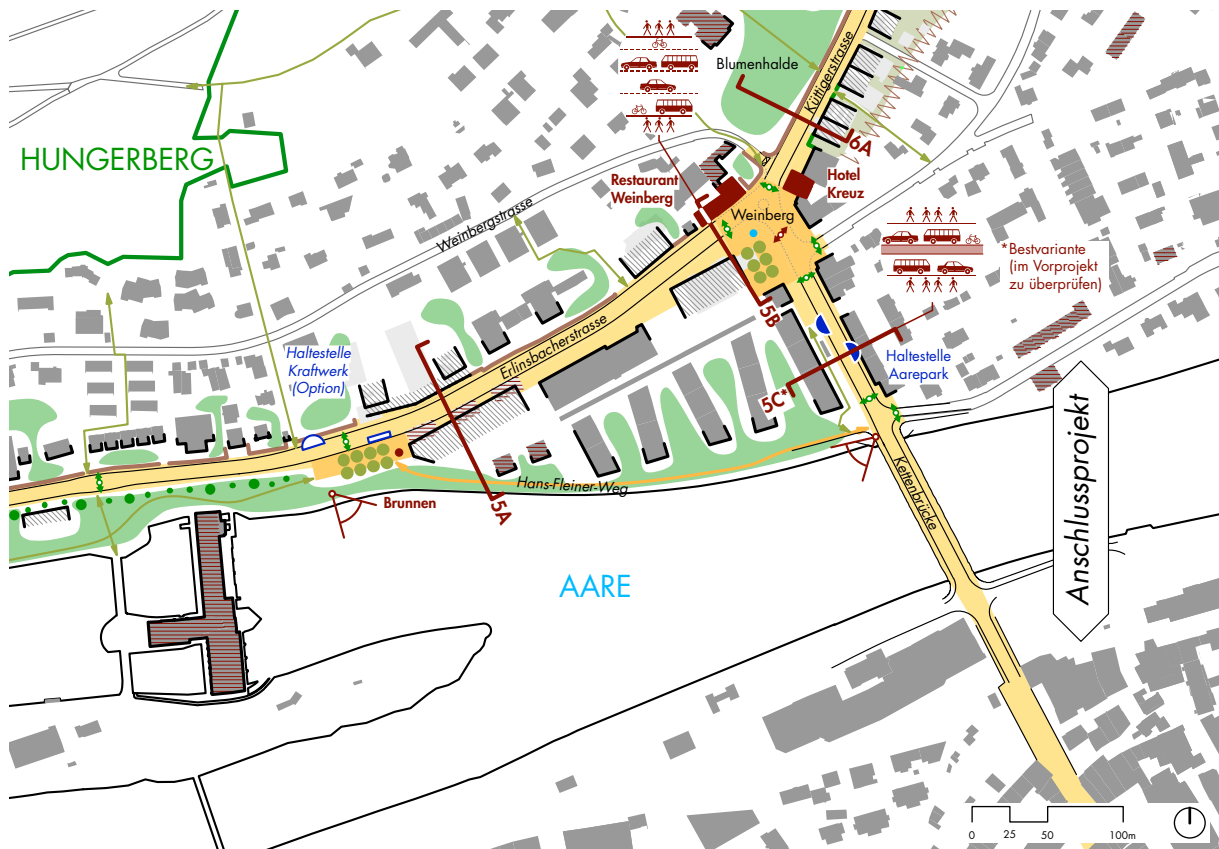
VERKEHR: Beidseitiges Trottoir, hangseitiger Velostreifen, talseitige Busspur stadteinwärts auch für Velos. Mehrzweckstreifen zwischen Kettenbrücke und Weinbergkreisel zum Abbiegen, Überholen der Busse. Alternativ durchgehende Velostreifen (unter Berücksichtigung der Bushaltestellen). Private Vorzonen als erweitertes Trottoir, gebündelte Zufahrten.

LICHT: Überspannleuchten unterstreichen den Zentrumscharakter, Trottoir und Vorzonen südseitig frei von Masten.

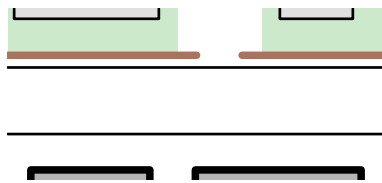
Varianten

Für die Busspur und den Knoten Weinberg existieren je zwei Lösungsansätze, welche in der nächsten Planungsphase vertieft werden müssen, um jeweils eine davon als definitive Bestvariante festlegen zu können. Diese wurden in Kombination mit unterschiedlichen räumlichen Strategien der Siedlungsentwicklung untersucht und in beispielhaften Illustrationsplänen dargestellt (s.20-23). Aus städtebaulichen Überlegungen kann langfristig in Abstimmung mit der übergeordneten Verkehrsplanung eine andere Knotenform (z.B. T-Knoten) geprüft werden. (Nächste Schritte: s.27)

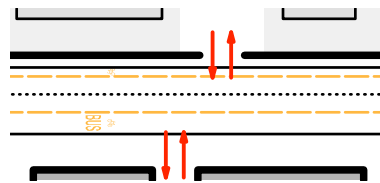
Ausschnitt Strategieplan (Legende s.7)



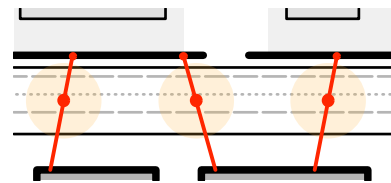
Konzept Strassenraum



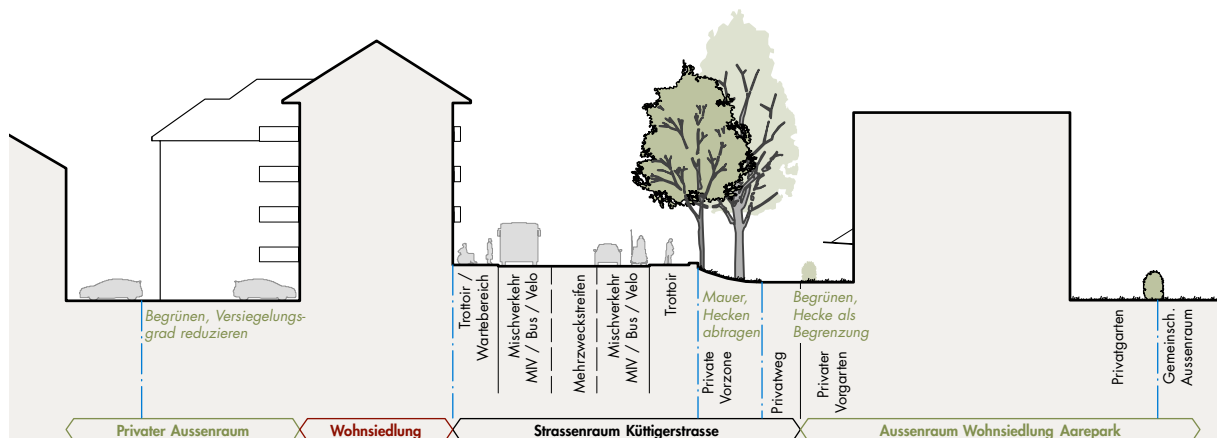
Konzept Verkehr



Konzept Licht



Prinzipquerschnitt 5C - Brückenkopf (Vorstadt)



FOKUSGEBIET VORSTADT

Variante 1: bestehende Busspur & Kreisel

Diese Variante zeigt im Zusammenspiel mit der bestehenden Busspur auch den Entwicklungsspielraum bei Erhalt des bestehenden Kreisels. Somit werden Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung innerhalb der bestehenden Strukturen aufgezeigt. Theoretisch sind aber auch andere Kombinationen der einzelnen Teilaspekte für den Abschnitt denkbar.

Aus stadträumlicher Sicht ist es wünschenswert, zugunsten eines schmaleren Fahrbahnquerschnittes und der charakteristischen engeren Stellung der Bauten auf die Busspur zu verzichten, oder (da dies bei der heutigen Verkehrsbelastung nicht möglich ist) diese zumindest möglichst kurz zu halten. Die Vorstudie sieht aus diesem Grund vor, drei nichtüberholbare Fahrbahnhaltestellen in Folge vor dem Weinbergkreisel anzuordnen. Im Bereich der Busspur wird in Fahrtrichtung Erlinsbach ein Velostreifen vorgesehen, in Gegenrichtung kann wie heute die Busspur benutzt werden.

Werden die Inventarbauten erhalten, ist es wichtig, ihren heute bereits stark beschnittenen Vorgärten wieder etwas mehr Raum zu geben. Häuser und Garten bilden eine Einheit und sind daher als Ensemble zu betrachten. Zu diesem Zweck wird - in Abweichung vom Grundprinzip der Vorstudie, die Strasse talseitig zu erweitern - in dieser Variante die Strasse nach Norden verbreitert. Dies bedingt eine leichte Anpassung der (ebenfalls inventarisierten) Trockenmauer auf der Nordseite der Strasse. Grösstenteils würde eine nordseitige Strassenverbreiterung in diesem Bereich jedoch den ehemaligen Werkhof betreffen.

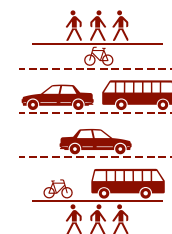
Der heutige Kreisel stellt für grössere Fahrzeuge (z.B. Bus) in der Regel kein Problem bezüglich der Befahrbarkeit dar. Es ist somit nicht zwingend ein Ausbau des Kreisels nötig. Obwohl diese Variante keine verlängerte Busspur vorsieht, kann der ÖV profitieren, indem die Vortrittsverhältnisse vor dem Kreisel Weinberg umgekehrt werden (Bus zukünftig vortrittsberechtigt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr).

Aus stadträumlicher Sicht minimiert der Kleinkreisel wie heute den Platzverbrauch und ermöglicht in der heutigen Lage auch den Erhalt der grossen Linde mit Brunnen als Teil des historischen Ensembles um den Knoten. Ein allfälliger Neubau südlich der Erlinsbacherstrasse soll diese eng fassen - in Abstimmung mit dem Erhalt der Inventarbauten als Auftakt der Vorstadt - und auf die Linde und den Knoten zuführen. An der Küttigerstrasse soll dieser Bau jedoch mit seiner Ostfassade zurückspringen und einen Platz bilden. Die Zugänge der gemäss Zonierung erforderlichen Nichtwohnnutzungen liegen an diesem neuen, nördlich vom Brunnen und der Linde begrenzten Platz. Der Einbezug des Kopfbaus der Überbauung Aarepark am Südende des Platzes ist dabei entscheidend für eine räumlich überzeugende Weiterentwicklung dieser gewachsenen Strukturen.

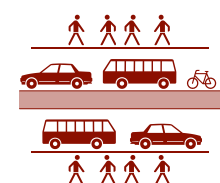
Illustrationsplan Variante 1



Raumaufteilung:
Erlinsbacherstr. (5B)

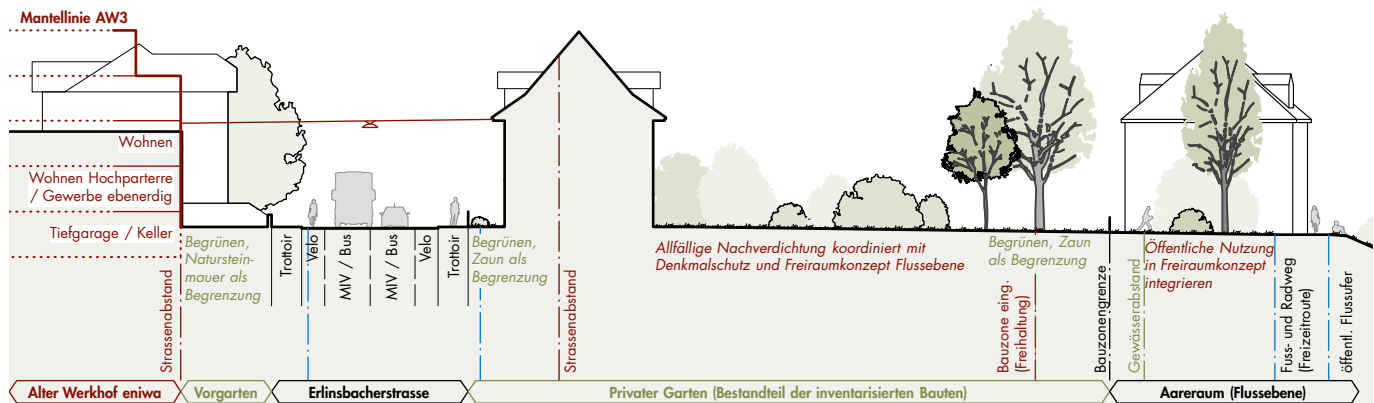


Küttigerstr. (5C)





Prinzipquerschnitt 5A - Auftakt (Vorstadt) | Variante 1 - Erhalt Inventarbauten



FOKUSGEBIET VORSTADT

Variante 2: verlängerte Busspur & neuer Kreisel

Diese Variante zeigt eine verlängerte Busspur in Kombination mit einem neuen, verkehrlich optimierten Kreisel und einer entsprechenden Neustrukturierung der angrenzenden Siedlungsräume.

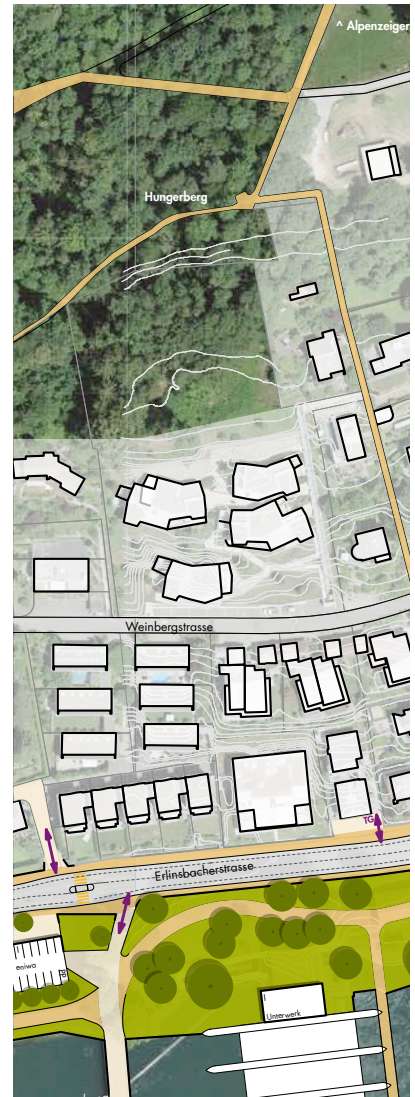
Mit einer Verlängerung bis zum Hans-Fleiner-Weg wäre die Busspur rund 280 m lang (statt heute ca. 160 m). Zu Beginn der Busspur soll die neue Haltestelle «Kraftwerk» angeordnet werden. Mit einer längeren Busspur kann am Knoten Weinberg bei Bedarf stärker dosiert werden, da mehr Stauraum entsteht.

Durch die verlängerte Busspur - respektive die erforderliche zusätzliche Fahrbahnbreite - erscheint ein Erhalt der Inventarbauten nicht mehr möglich. Die erforderlichen Terrainanpassungen und die unruhige Strassenführung bei einer nordseitigen Anordnung wirken unverhältnismässig. Eine Verlängerung der Busspur soll deshalb - dem Grundprinzip der Vorstudie entsprechend - südseitig erfolgen, wodurch die Inventarbauten abgerissen und ersetzt werden müssten. Ob der Abbruch bzw. eine Neustrukturierung des Gebietes im Zeithorizont der Strassensanierung erfolgen kann oder erst längerfristig möglich wird, ist noch nicht sicher. Entsprechend kann die Variante 2 auch als Langfristoption eingeordnet werden. Bis die Schutzwürdigkeit sowie die Ziele der Grundeigentümerin (Einwohnergemeinde Aarau) geklärt sind, kann die Variante 1 prioritär weiterverfolgt werden.

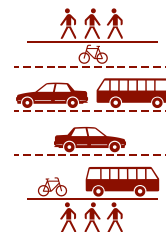
Ein grösserer Kreisel erfordert einen Ersatz des Brunnens und der Linde. Diese Variante ermöglicht dafür eine einfachere Befahrbarkeit dank verkehrlich optimierter Einmündung der drei Knotenäste. Die betrieblichen Unterschiede aufgrund der Kreiselgrössen dürften jedoch vernachlässigbar sein.

Stadträumlich soll dieser grössere Kreisel als Teil des neuen Platzes gestaltet werden, da die geknickten Strasseneinmündungen sonst einen verkehrsdominierten Raumeindruck vermitteln. Gleichzeitig generieren sie auf der Nord- und Ostseite des Kreisels grössere Vorzonen für die wertvolle Bausubstanz. Der ganze Strassenraum um den Weinbergknoten soll als Platz (mit einem grossen Kreisverkehr als Bestandteil) verstanden und entsprechend gestaltet werden - im Gegensatz zur Variante 1 mit bestehender Kreiselgeometrie und südlich gelegenen neuen Platz. Ein Neubau am Platz soll in dieser Variante gegenüber der neu geschwungener geführten Erlinsbacherstrasse weiter zurücktreten und diese früher auf den Platz führen. Die Platzgestaltung muss zudem genügend räumliche Qualität haben, um den Verlust der identitätsstiftenden Linde zu kompensieren.

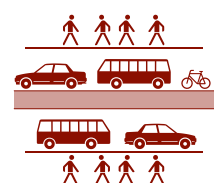
Illustrationsplan Variante 2



Raumaufteilung:
Erlinsbacherstr. (5B)

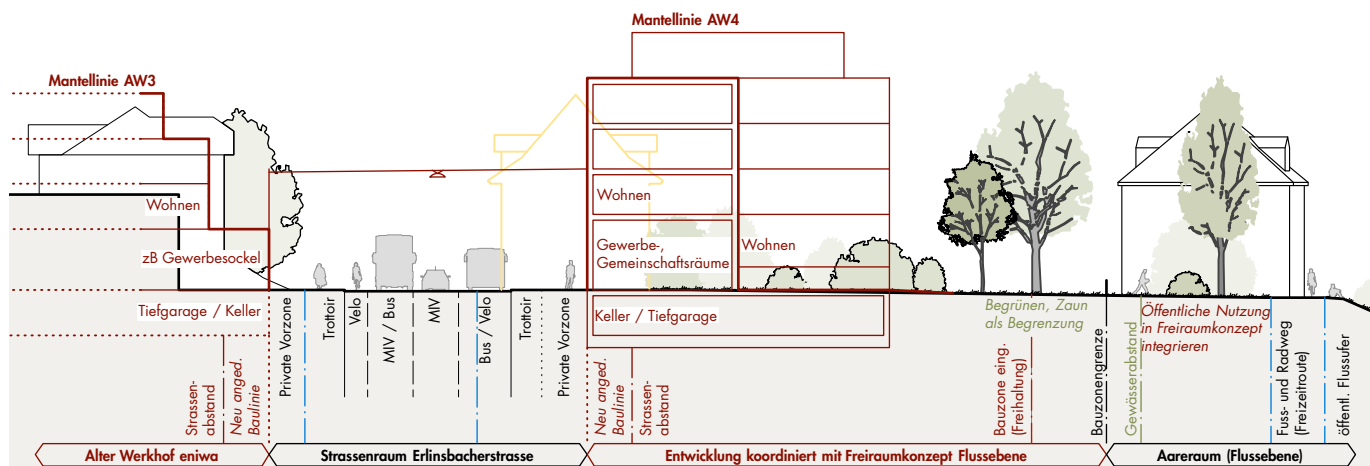


Küttigerstr. (5C)





Prinzipquerschnitt 5A - Auftakt (Vorstadt) | Variante 2 - Verlängerung Busspur



ABSCHNITT 6: «HANG»

Beidseitig bebaute Strecke vom Weinbergkreisel bis zum Restaurant Rombacherhof in Küttigen. Die Küttigerstrasse ist hier in den Hang gebaut, mit steilem Gelände auf beiden Seiten.



Bauten und Freiräume reagieren beidseits der Strasse auf die Topografie

Strategie

Auf der Küttigerstrasse in diesem Abschnitt lässt sich insbesondere für zu Fuss Gehende und Velofahrende eine Verbesserung erreichen. Der heute kombinierte Fuss- und Veloweg stadtauswärts soll aufgelöst und durch ein Trottoir sowie Velostreifen in beiden Fahrtrichtungen ersetzt werden. Die steile Hanglage begünstigt zweiseitig orientierte Gebäude entlang der Südseite der Strasse, welche allenfalls südseitig über die Kirchberg- und Gysulastrasse sowie die Nachbargrundstücke erschlossen werden können. Nordöstlich der alten Bally-Fabrik beginnt ein räumlicher Übergang ins Küttiger Gemeindegebiet. Sollte hier eine Entwicklungsdynamik entstehen, ist zu prüfen, ob die Ausrichtung auf den Strassenraum vom unteren Teil des Abschnittes allenfalls bis zum Rombacherhof weitergeführt werden soll. In diesem Zusammenhang ist auch eine ökologische Aufwertung des Rombachs anzustreben.

Konzept

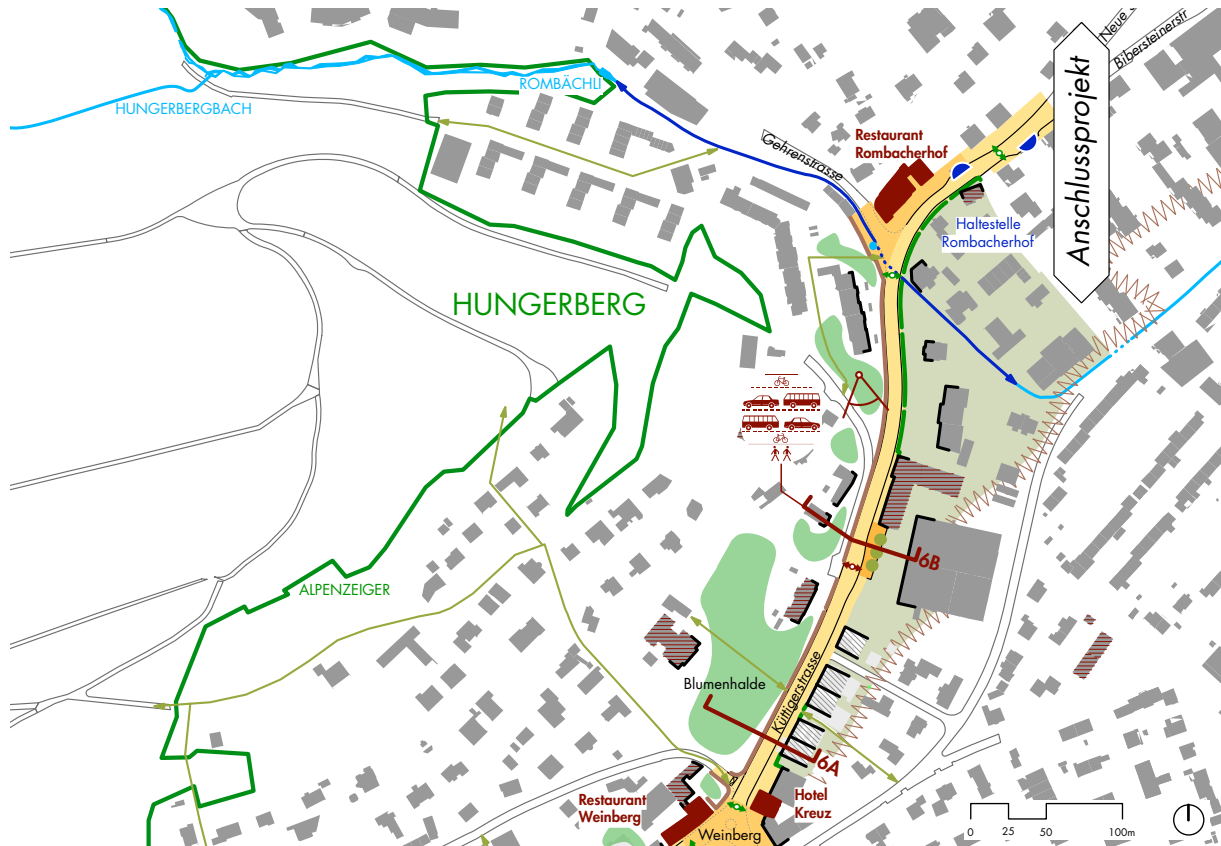
STRASSENRAUM: Hangseitig durch ökologisch wertvolle Natursteinmauern begrenzt, talseitig durch Gebäude oder Grünstrukturen (z.B. Hecken) gefasst. Talseitige Vorzonen erweitern den Strassenraum (fliessender Übergang, zusammenhängende Gestaltung von Fassade zu Fassade).

VERKEHR: Beidseitige Velostreifen, in jede Richtung eine Fahrspur motorisierter Individualverkehr / Bus. Einseitiges Trottoir - erweitert durch private Vorzonen - und gebündelte Zufahrten.

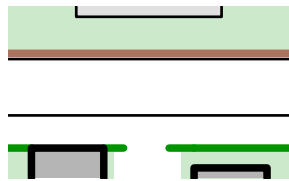
LICHT: Kandelaber talseitig am hinteren Trottoirrand. Urbanes Leuchtelement unterstreicht Innerortscharakter und verbindet die einzelnen Abschnitte.

(Nächste Schritte: s.27)

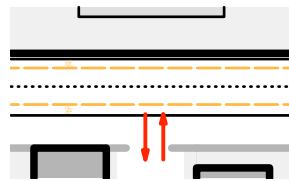
Ausschnitt Strategieplan (Legende s.7)



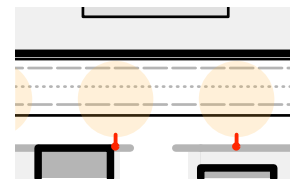
Konzept Strassenraum



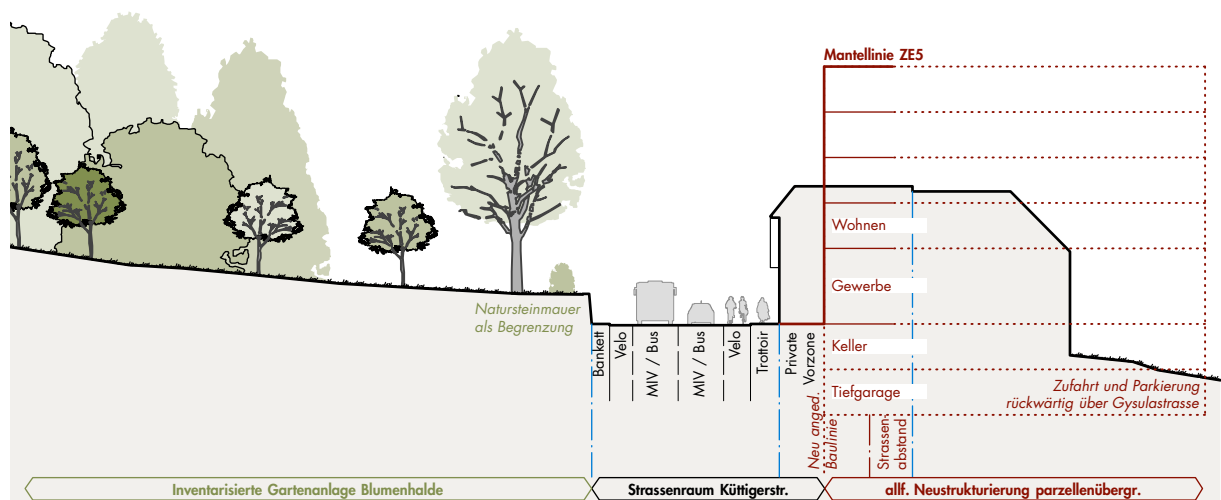
Konzept Verkehr



Konzept Licht



Prinzipquerschnitt 6A - Blumenhalde (Hang)



UMSETZUNG

Siedlungs- und Landschaftsentwicklung

Die Vorstudie macht zu den einzelnen Abschnitten spezifische Handlungsempfehlungen, wo und zu welchen Themen zum Beispiel eine Masterplanung sinnvoll wäre, wie diese in einem weiteren Schritt grundeigentümerverbindlich festgelegt werden könnte und welche Abhängigkeiten bezüglich Etappierung bestehen. Diese Handlungsempfehlungen können zum Teil sowohl einzeln als auch kombiniert angegangen werden. Die Masterplanungen in den strategisch wichtigen Fokusgebieten müssen vor Beginn der Projektierungsphase der Strassensanierung erfolgen, damit sich diese auf gesicherte Zielsetzungen stützen kann.

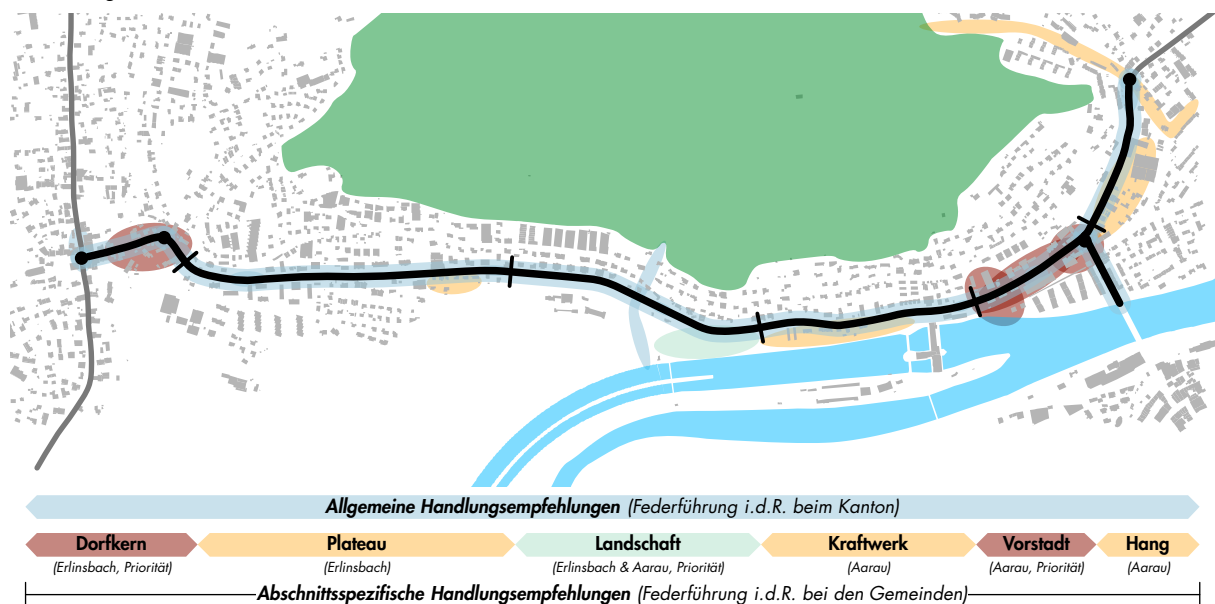
Strassenprojekt

Die Planungsschritte bis zur Umsetzung des strassenseitigen Konzeptes sind klar definiert. Die Vorstudie stellt die verbindlichen Grundsätze für die anschliessende Projektierungsphase auf, bei welcher die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau (ATB) die Federführung übernimmt. Die Projektierung startet voraussichtlich in ca. sechs Jahren mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) oder Vorprojekt, welches die Elemente der Vorstudie konkretisiert (z.B. Ausarbeitung der betrieblichen und gestalterischen Vorgaben auf Basis der Vorstudie, Lösung für Grundstückerschliessung und Parkierung finden mit betroffenen Eigentümerschaften, etc.) und dort, wo jetzt noch Varianten bestehen, eine definitive Bestvariante festsetzt. Es ist auch denkbar, dass die für einzelnen Abschnitte respektive Gruppen davon jeweils eigene BGK oder Vorprojekte erarbeitet werden (z.B. Dorfkern Erlinsbach, Plateau / Landschaft / Kraftwerk, und Vorstadt / Hang). Die Projektierungsphase schliesst mit dem Bauprojekt und dem Bewilligungsverfahren respektive Auflageprojekt ab (voraussichtlich in ca. zehn Jahren). Zu beachten gilt es in allen Phasen die ortsbaulichen Absichten und Perspektiven, die im Rahmen dieser Vorstudie aufgezeigt wurden, zu berücksichtigen. Auch in den der Vorstudie nachfolgenden Phasen dürfen die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr nicht losgelöst voneinander betrachtet werden.

Weitere Abklärungen

Zusätzlich zu den abschnittsspezifischen Untersuchungen zu lokalem Bedarf und Wirkung der vorgeschlagenen zusätzlichen Bushaltestellen ist eine vertiefte Betrachtung der ÖV-Kapazität und -Strategie auf dem gesamten Perimeter durchzuführen. Dies geschieht in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und dem Verkehrsmanagement sowie in Absprache zwischen Kanton, Gemeinden und Busbetreiber (vor Beginn der Projektierungsphase, also voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren).

Verortung der nächsten Schritte



Abschnitt 1: «Dorfkern Erlinsbach»

Im nächsten Schritt soll die Gemeinde Erlinsbach AG eine Masterplanung über das Gebiet erarbeiten (als Konkurrenzverfahren, z.B. Studienauftrag, Testplanung oder ähnliches). Dieses Verfahren soll direkt im Anschluss an die Vorstudie gestartet werden. Die Erkenntnisse daraus müssen daraufhin in einem geeigneten Planungsinstrument verbindlich festgelegt werden (z.B. Revision Nutzungsplanung, Gestaltungsplan, Erschliessungsplan o.ä.) bevor die Projektierung der Strassensanierung beginnt. Die Nachbargemeinde Erlinsbach SO, die Kantone AG / SO und betroffene Grundeigentümerschaften sollen jeweils einbezogen werden. Als Vorbereitung für den nächsten Planungsschritt der Strassensanierung braucht es zudem nochmals eine Abstimmung mit dem bis dahin voraussichtlich abgeschlossenen Anschlussprojekt «BGK Hauptstrasse» in Erlinsbach SO (inkl. Löwenkreisel).

Abschnitt 2: «Plateau»

Im nächsten Planungsschritt der Strassensanierung (BGK oder Vorprojekt) sollen die Form und Ausgestaltung der beiden Bushaltestellen im Abschnitt (Sugen und Rebberg) in Abstimmung mit den angrenzenden Nutzungen und Aufweitungen vom Strassenraum vertieft werden. Zudem soll die Gemeinde Erlinsbach AG bei Bedarf (oder wenn eine Revision der Nutzungsplanung ansteht) den zukünftigen Umgang mit den sehr nahe an der Strasse gelegenen Einfamilienhäusern im Osten dieses Abschnittes klären.

Abschnitt 3: «Landschaft»

Das Potenzial des Schlüsselgebietes für Mensch und Natur ist im Rahmen eines regionalen Naherholungskonzeptes vertieft zu untersuchen, möglichst vor Beginn der Strassensanierung. Damit einhergehend ist eine Öffnung des eingedolten Teils des Häsibachs in Kombination mit einer Wegverbindung vom Wald zur Aare durch die beiden angrenzenden Gemeinden zu prüfen. Längerfristig sind zukünftige Nutzungen für die Wiese in der Zone Öffentliche Nutzung (ÖN) auf Aarauer Seite zu klären und entsprechende Planungsprozesse aufzugleisen. Bedarf und Wirkung einer möglichen neuen Bushaltestelle (und die damit einhergehende Aufwertung des öffentlichen Freiraums) sind abzuklären, bevor das BGK / Vorprojekt für diesen Abschnitt ausgearbeitet wird.

Abschnitt 4: «Kraftwerk»

Eine Masterplanung Eniwa-Areal ist koordiniert mit der Leitidee zum Strassenraum (Vorstudie) und dem vorgeschlagenen regionalen Naherholungskonzept zu erarbeiten. Ebenfalls müssen die Auswirkungen der allfälligen zusätzlichen Bushaltestellen «Kraftwerk» und «Rebhaldenweg» auf Erschliessung und Parkierung der zukünftigen Überbauung untersucht werden bevor das BGK / Vorprojekt für diesen Abschnitt ausgearbeitet wird.

Abschnitt 5: «Vorstadt Aarau»

Die neu angedachten Gebäude sind als beispielhafte Illustrationen zu verstehen, die gewünschte räumliche Strategie muss in einem auf die Vorstudie abgestimmten Planungsverfahren vertieft untersucht werden. Dabei muss die Interessensabwägung zum Umgang mit den Inventarbauten und der Busspur in die Betrachtung des Platzes und des Knotens einfließen. Darauf aufbauend sollen in einem Konkurrenzverfahren die Grundlagen für ein verbindliches Planungsinstrument erarbeitet werden, bevor die Projektierungsphase der Strassensanierung beginnt. Die Stadt Aarau prüft, am Eingang zur Vorstadt (Höhe Abzweigung Hans-Fleiner-Weg / Inventarbauten / ehemaliger Werkhof) einen Masterplan über beide Strassenseiten zu erarbeiten.

Abschnitt 6: «Hang»

Die aufgezonten Parzellen zwischen Hotel Kreuz und alter Bally-Fabrik bieten Potenzial für die Siedlungsentwicklung. Bei entsprechenden Absichten der Eigentümerschaften soll ein koordiniertes, auf die Inhalte der Vorstudie abgestimmtes Konkurrenzverfahren eingeleitet und dessen Ergebnisse in einem entsprechenden Planungsinstrument gesichert werden. Bei Bedarf kann dieses Gebiet auch in die analoge Planung des Weinbergknotens einbezogen werden. Als Vorbereitung für den nächsten Planungsschritt der Strassensanierung braucht es zudem nochmals eine Abstimmung mit dem bis dahin voraussichtlich abgeschlossenen Anschlussprojekt «Knoten neue Stockstrasse» in Küttigen (inkl. Rombacherhof).



Departement
Bau, Verkehr und Umwelt



GEMEINDE 
ERLINSBACH AG



metron

**ERNST NIKLAUS FAUSCH
PARTNER AG.**
ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU