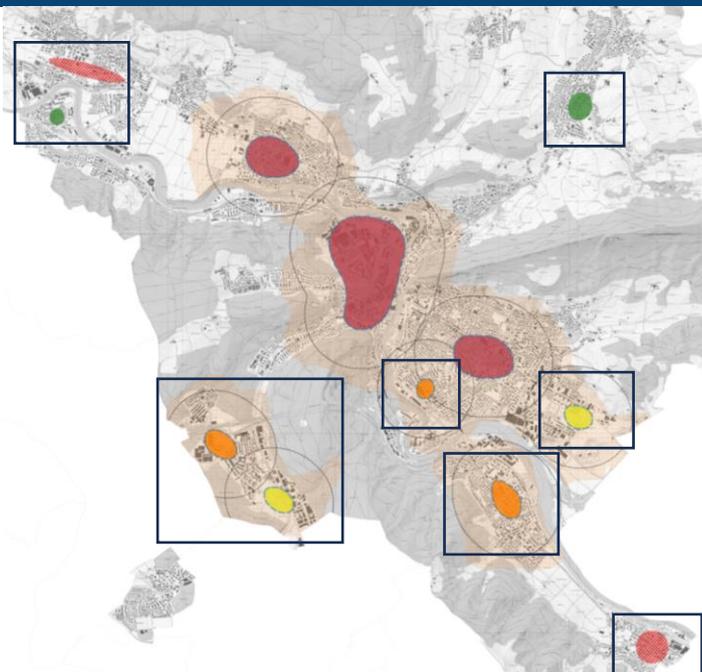


SF 04 Siedlungsentwicklung an zentralen Orten



Die Machbarkeit dieser Massnahme ist grob abgeklärt. Dieses Massnahmenblatt wird in Phase 5 vervollständigt, im Jahr 2025 von der Behördendelegation und den neun Gemeinderäten beschlossen und 2025/2026 dem Grossen Rat vorgelegt. Nach dem Beschluss des Grossen Rats starten zu gegebener Zeit die Vertiefungs- oder Projektierungsarbeiten. Zukünftige Erkenntnisse können unter Umständen Anpassungen an der Massnahme auslösen.

Zentralitäten

-  Fehlende Zentralität
-  Neue Zentralität
-  Zentralität Entwickeln
-  Angebotsseitige Zentralität mit geringer Bevölkerungsdichte

Einzugsgebiete um Zentralitäten

-  Einzugsgebiet 500m um Zentralitäten
-  Erreichbarkeit 10 Gehminuten zu Zentralität

Beschrieb der Massnahme

Die materielle Grundlage für die Entwicklung der Massnahme Siedlungsentwicklung an zentralen Orten liefern die Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte des kantonalen Richtplans. Daneben wurden kommunale Raumentwicklungsstrategien und -konzepte sowie die gültigen Gestaltungspläne ausgewertet. Mittels Wohnraumkapazitätsanalyse wurde das Innenentwicklungspotenzial auf bestehenden Grundstücksflächen berechnet (GWS, 2021). Die Prognose für die Arbeitsplatzentwicklung bis 2040 stützt sich auf einen Datensatz des Bundesamts für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2020. Die Gesamtbetrachtung für die Gemeinden im GVK-Perimeter zeigt, dass die vom Kanton vorgegebenen Wachstumsziele bis 2040 erreicht werden können. In manchen Gemeinden könnten sie sogar übertroffen werden, wenn die kommunalen Planungen zur Innentwicklung wie geplant umgesetzt werden (z.B. Baden, Wettingen und Obersiggenthal). Mit diesen Planungsvorhaben sind jedoch starke Ungewissheiten und Abhängigkeiten verbunden. In diesem zentralen "Entwicklungskorridor" Zentrum Wettingen, Innenstadt Baden und Zentrum Nussbaumen (Ortsteil Obersiggenthal), können "Quartiere der kurzen Wege" entwickelt werden (vgl. auch Massnahmenblätter SF01, SF02, und SF03).

Ergänzt wird die polyzentrische Siedlungsstruktur durch weitere Ortszentren an zentralen Lagen im Siedlungsgefüge des GVK-Perimeters. Gut mit dem öV und dem Veloverkehr erschlossen, leisten sie im regionalen Kontext einen wesentlichen Beitrag, das Umlagerungspotenzial vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den Fuss- und Veloverkehr (FVV) auszuschöpfen. Sie weisen in ihrer räumlichen Entwicklung unterschiedliche Stadien auf.

In Neuenhof an der Zürcherstrasse und im Umfeld des Bahnhofs Wettingen ist der Grundstein für die bauliche Weiterentwicklung des Ortszentrums (Neuenhof) respektive der Quartierszentralität (Bhf. Wettingen) in den nächsten 5-10 Jahren gelegt. In Neuenhof gilt es besonders auch die Entwicklung Händli gut an das neue Ortszentrum anzubinden. Im Ortsteil Turgi der Stadt Baden und in Ehrendingen bestehen angebotsseitig attraktive Ortszentren. Jedoch mit geringer Bevölkerungsdichte. Mit dem kantonalen Wohnschwerpunkt Bahnhof Turgi ist eine deutliche Erhöhung der Bevölkerungsdichte zu erwarten. Auch in Untersiggenthal sind die raumplanerischen Grundlagen für die Entwicklung eines neuen Ortszentrums an der Landstrasse geschaffen. Die Entwicklung der aus kantonalen Sicht nennenswerten Siedlungsgebietsreserve auf der "grünen Wiese" im Galgenbuck Dättwil sowie im Wohnschwerpunkt in Wettingen Ost, haben mit ca. 2035+ einen längeren Entwicklungshorizont, müssen aber gut ins restliche Siedlungsgefüge eingebunden werden. Der Grenzraum zwischen Killwangen und Spreitenbach ist heute trotz einer guten Lage geprägt von grossen Verkehrsinfrastrukturen und Heterogenität ohne identitätsstiftende Zentralität. Mit dem Impulsgeber der Endhaltestelle der Limmattalbahn wurde von den

Entwurf für Online-Partizipation

Standortgemeinden gestützt auf eine Testplanung ein regionaler Sachplan zur langfristigen Transformation der Siedlungsqualität mit einem vielseitigen Nutzungsmix und Wohnangebot angestossen.

Für alle potenziellen Zentralitäten mit Innenentwicklungspotenzial gilt der Grundsatz, dass dort wo zukünftig mehr Menschen arbeiten und wohnen auch stadtklimatische Massnahmen im Freiraum wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" (vgl. Ergänzende Informationen S. 5), Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen von zentraler Bedeutung sind. Nur mit attraktiv und sicher gestalteten Wegverbindungen in diesen Räumen mit hoher Dichte (z.B. Beschattung, Rastmöglichkeiten usw.) wird der Anreiz geschaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Kanton	Beteiligte	Kanton, Gemeinden, RVBW
--------------	--------	------------	-------------------------

Angaben zu Kosten, Umsetzungsplanung und Zuständigkeiten werden im Rahmen von Schritt 5 im Herbst 2024 ergänzt.

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die Bevölkerung im Raum Baden und Umgebung soll bis 2040 um 30% wachsen. Kanton und Gemeinden streben dabei eine höhere Dichte an. Untersuchungen zeigen, dass diese Kombination genutzt werden kann, um in zentral gelegenen Räumen eine hohe bauliche Dichte mit einer guten Nutzungsmischung sowie attraktiven, klimagerecht gestalteten Freiräumen und Fusswegnetzen zu schaffen. In solchen Räumen werden kurze Wege und funktionierende Nachbarschaften gefördert, was den heute vergleichsweise tiefen Anteil des Fussverkehrs spürbar erhöht.

Abhängigkeiten zu weiteren Massnahmen

- Umgestaltung Bahnhofstrasse Turgi (SF07)
- Umgestaltung Zürcherstrasse Neuenhof (SF10)
- Umgestaltung Landstrasse Untersiggenthal (SF13)
- Umgestaltung Mellingerstrasse Baden-Dättwil (SF15)
- Aufwertung öV-Drehscheibe Bahnhof Wettingen (BB08)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme SF04

- Wirkung**
- Im Umfeld verschiedener Orts- und Quartierzentren werden die Freiräume hochwertiger und klimagerechter gestaltet. Damit steigt deren Attraktivität als lokal bedeutsame Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandorte und damit auch die Lebensqualität für die lokale Bevölkerung.
 - Damit werden die Voraussetzungen verbessert, dass ein beträchtlicher Teil des regionalen Wachstums in diesen zentralen, gut erschlossenen Lagen erfolgen kann. Zudem wird die lokale Wirtschaft gefördert.
 - Das in das erwähnte Freiraumgerüst eingebettete dichte und qualitativ hochstehende Wegenetz erhöht auch den Anteil des Fussverkehrs, allerdings aufgrund der geringeren Ausdehnung deutlich weniger als bei den "Quartieren der kurzen Wege" (vgl. SF01 bis SF 03).



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten

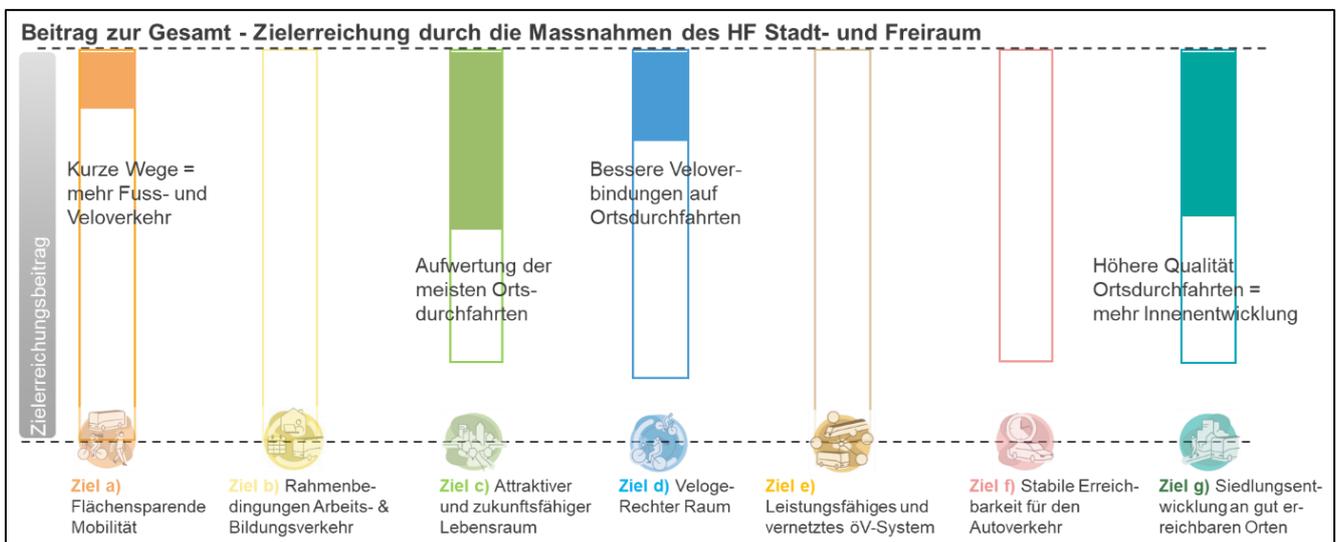
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Stadt- und Freiraum

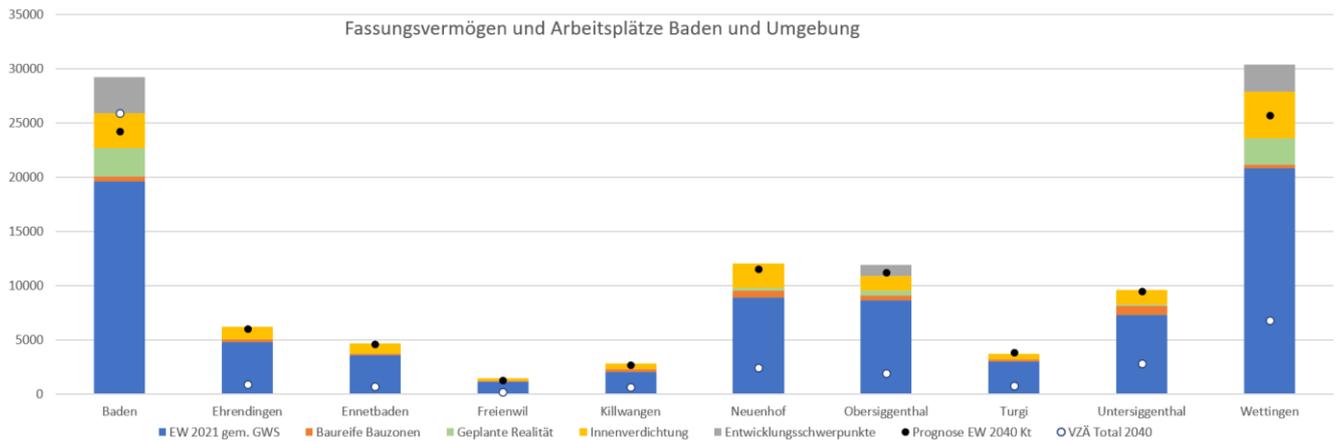
Bei der Umsetzung aller rund 60 GVK-Massnahmen werden drei Ziele vollständig erreicht, vier Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die Aufwertung verschiedener Ortsdurchfahrten (Kantonsstrassen innerorts) hat grosse Wirkungen auf die Qualität der Ortsdurchfahrten bzw. deren Wahrnehmung als Lebensräume. Ausserdem aktivieren aufgewertete Ortsdurchfahrten Siedlungspotenziale und ermöglichen bessere Veloverbindungen entlang der Kantonsstrassen. Die Quartiere der kurzen Wege unterstützen die Siedlungsentwicklung nach Innen und führen zu höheren Anteilen für den Fuss- und Veloverkehr.

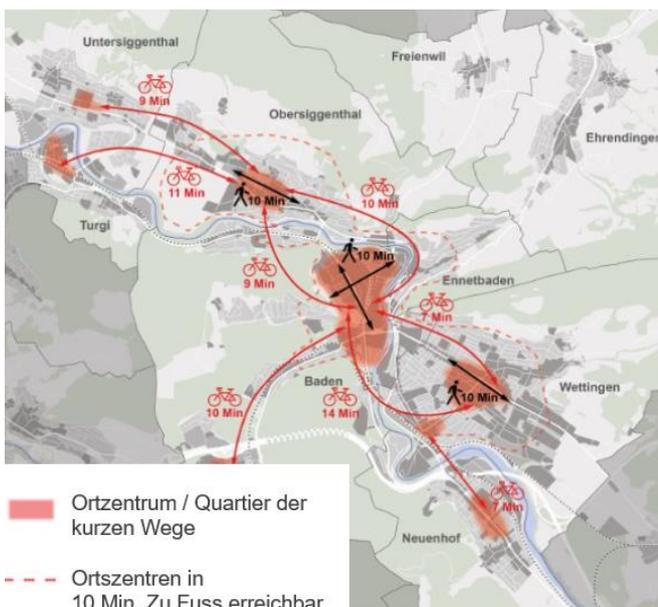
In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller 15 "Stadt- und Freiraum"- Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.



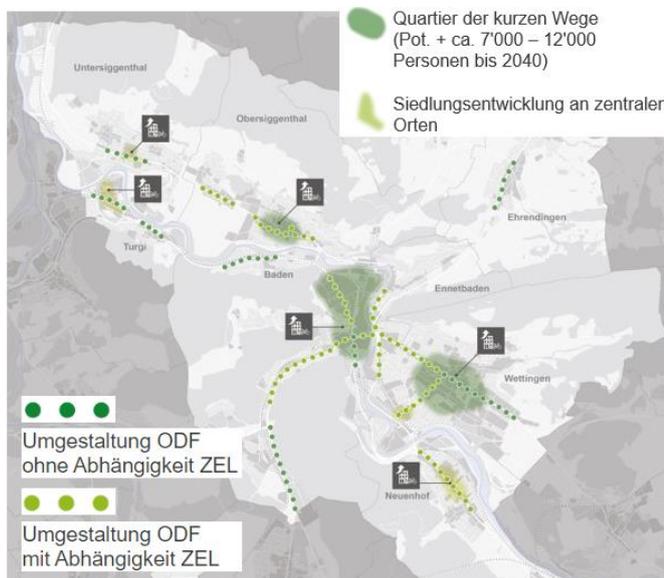
Ergänzende Informationen



Die wichtigsten Kennwerte aus den kommunalen Entwicklungsstrategien je Gemeinde sowie die eigenen Berechnungen zu den Wohnraumkapazitäten und der Arbeitsplatzprognose wurde in einem Übersichtsdiagramm dargestellt. Die Zahlen zum Wohnraum stammen aus der Berechnung des Innenentwicklungspotenzials (GWS, 2021). Die Arbeitsplätze und Beschäftigten wurden separat aus den Daten des BFS 2020 gezogen resp. berechnet.



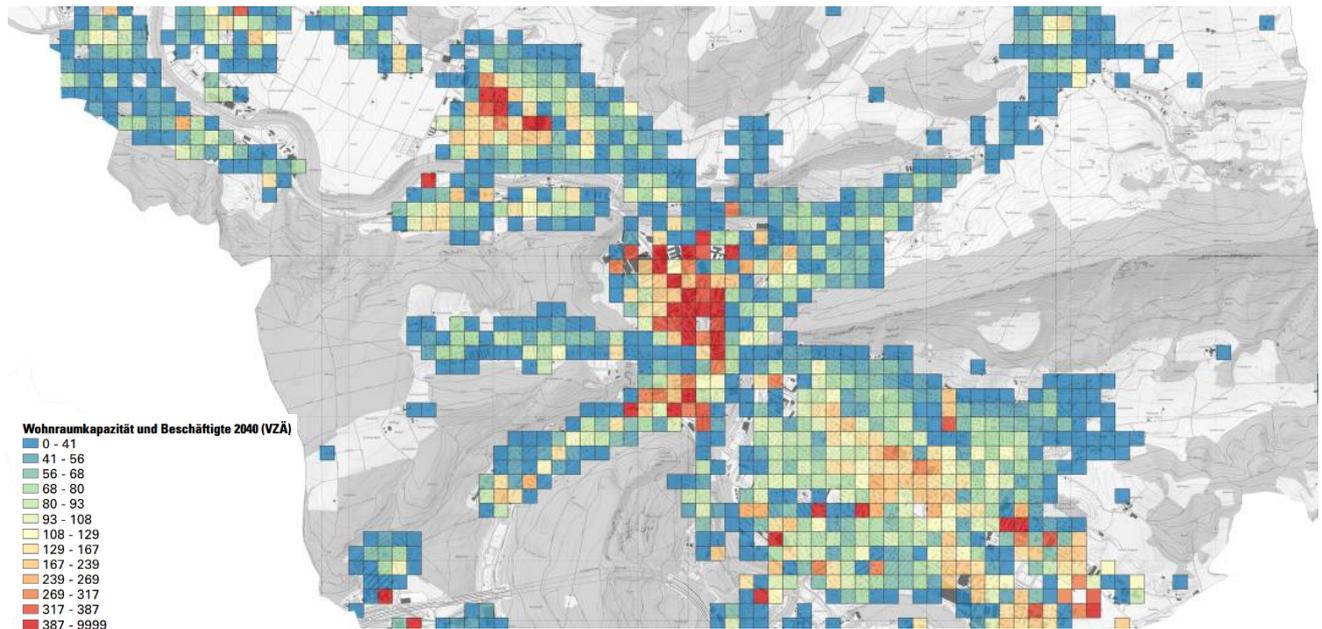
- Innerhalb von 1 Km (10 bis 15 Gehminuten) erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten.
- Innerhalb von 5 Km (15 bis 25 Fahrminuten) sind viele Ortszentren mit dem Velo erreichbar.
- Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix) und von attraktiv gestalteten Wegen (Beschattung, Rastmöglichkeiten mit z.B. Bänken und Trinkbrunnen)
- Mit guten Verbindungen für den öV den FVV zwischen den Quartieren der kurzen Wege und den weiteren Ortszentren, wird das polyzentrische "Siedlungsnetz" gestärkt.



Die Ortsdurchfahrten sind als Teil des öffentlichen Raums im Quartier der kurzen Wege wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten, klimaangepassten Stadt. Massnahmen, die dazu beitragen, die Qualität auch in diesen Korridoren zu steigern, sind:

- Raumplanerische Massnahmen der Gemeinden für eine zentrale Entwicklung mit entsprechender Dichte und Angeboten.
- Bei geplanten hohen Personen- und Nutzungsdichten Fokus auf stadtklimatische Massnahmen wie z.B. "Raumsicherung" für die "blaugrüne Infrastruktur" (vgl. auch S. 6), Beschattung von Strassenräumen, Knoten und Plätzen legen
- Anreize schaffen, Wege bis 1 km Länge zu Fuss und bis 5 km Länge mit dem Velo zurückzulegen (Quartier der kurzen Wege).

Ergänzende Informationen



Wohnraumkapazitäten gemäss Bauzonenordnung und Beschäftigte unter Berücksichtigung der Wachstumsprognose. Dargestellt im Hektarraster.

Die hohe und zunehmende Siedlungsdichte an zentralen Orten ermöglicht, dass mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sein können. Damit die Akzeptanz für höhere Personen- und Nutzungsdichten an zentralen Orten gelingt, braucht es neben der baulichen Verdichtung auch attraktive Frei- und Grünräume. Leben, Arbeit, Geschäfte und Dienstleistungen, Gesundheitseinrichtungen, Bildung und Unterhaltung sind überall in der Gemeinde zu Fuss oder mit dem Velo von der eigenen Wohnung aus erreichbar.

Jan Gehl, einer der bekanntesten Stadtplaner unserer Zeit, propagiert in seinem Buch "Städte für Menschen" deshalb den menschlichen Massstab. Wichtigster Grundsatz für eine Stadtplanung nach menschlichem Mass ist, dass der Siedlungsraum mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt wird, statt aus einem Fahrzeug heraus. Nur so kann es gelingen, sowohl bestehende Metropolen oder eben auch wachsende Agglomerationsgemeinden, zu "Städten für Menschen" zu machen. Er beschreibt auch, dass je näher sich Menschen kommen, desto persönlicher deren Beziehungen werden. In der modernen städtebaulichen Entwicklung sollen deshalb nicht die Objekte selbst, also die Gebäude in den Fokus gerückt werden, sondern die Räume dazwischen als Bewegungs- und Begegnungsorte gestaltet werden. Zu einem attraktiven, klimaangepasst gestalteten Freiraumgerüst gehören neben Wegen, Plätzen und Parks auch die Ortsdurchfahrten als Teil des öffentlich zugänglichen Lebensraums. "Schnell" umsetzbare Massnahmen die als Grundgerüst und qualitativer Orientierungsrahmen der nachgelagerten städtebaulichen Entwicklung zugrunde gelegt werden können sind:

- Veränderung des Modalsplits gemäss Zielvorgabe GVK mittels Umgestaltung und Umnutzung von Verkehrs- und Parkierflächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.
- Förderung einer attraktiven, klimaangepassten und direkten Fuss- und Veloinfrastruktur auf dem Gemeindegebiet.
- Gestalten von "velo- und fussverkehrsfreundlichen" Strassen mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten, sowie Förderung von autofreien Siedlungen, Strassen oder Begegnungszonen in Quartieren.
- Aufhebung von Parkplätzen zugunsten von Grün- und Aufenthaltsräumen sowie Fussverkehrsflächen oder Veloabstellflächen in den Zentren.
- Wo möglich soll entlang der ODF ein beidseitiges Trasse für die «blaugrüne Infrastruktur» gesichert und umgesetzt werden. «Blau» bedeutet dabei Zurückhalten und Wiederverwenden von Regenwasser (z.B. speichern und nutzbar machen von anfallendem Regenwasser für Bäume). «Grün» bedeutet entsiegelte Flächen mit grosskronigen Hochstamm-bäumen und naturnah begrüneten Baumscheiben. Eine solche «blaugrüne Infrastruktur» ermöglicht einerseits auch künftig klimaangepasste Siedlungsräume (Hitzeminderung), andererseits reduziert das Zurückhalten bzw. Zwischenspeichern von Regenwasser die Gefahr von Überschwemmungen bei ebenfalls zunehmenden Starkregenereignissen.
- Förderung und Weiterentwicklung eines attraktiven und dichten Angebots an Wohnraum und Arbeitsplätzen für die Quartiere der kurzen Wege.
- Schaffung von zusätzlichen lokalen Arbeitsplätzen an geeigneten Standorten mit gutem ÖV-Anschluss sowie Fuss- und Velonetz.