aargauSüd impuls

Arbeitshilfe zur Aufwertung von Ortskernen 2011/2012

metron

impuls aargauSüd

Impressum

Herausgeber und Bezug
aargauSüd impuls
Hauptstrasse 65
Postfach 424
5734 Reinach
www.aargausued.ch

Bearbeitung und Redaktion
Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach 480
5201 Brugg
Internet: www.metron.ch

Zusammenarbeit
Die Arbeitshilfe entstand in Zusammenarbeit zwischen aargauSüd impuls, Teo Rigas von der Abteilung Ortbildschutz des Departments Bau, Verkehr und Umwelt und Barbara Gloor, Martin Jakl, Andreas Rohrer des Planungsbüros Metron AG. An den Workshops waren zudem Vertreterinnen und Vertretern aus den Gemeinden und der Bevölkerung beteiligt.

Fotonachweis

Metron AG, ansonsten:
S. 40/41 Homepage der jeweiligen Gemeinde
S. 44/45 www.swiss-architects.ch
S. 48: http://haz.gitcdn.de/typo3temp/pics/f90cbb312b.jpg
http://www.hall-in-tirol.at/presse/images/521.jpg
S. 49 http://de.123rf.com/

Inhaltsverzeichnis

Impressum 2

1 Ausgangslage und Zielsetzung 4

2 Was macht einen Ortskern aus? 5

3 Übersicht Region 6

4 Analyse und Bestandesaufnahme der Ortskerntypen 13

4.1 Urban - Städtischer Ortskern 14
4.2 Dynamisch - Hauptstrasse und Bahn durchqueren den Ortskern 16
4.3 Am Puls - Ortskern liegt an einer regionalen Hauptachse 18
4.4 Ruhig und Zentral - Ortskern liegt am Rand einer regionalen Hauptachse 20
4.5 Ländlich - Ortskern lieg abseits einer regionalen Hauptachse 22
4.6 Zusammenfassung 24

5 Rahmenbedingungen 25

5.1 Instrumente 25
5.2 Verkehsplanerische Massnahmen und Kosten im Ortskern 28
5.3 Grundlagen 29
5.4 Weitere Arbeitshilfen 30
5.5 Finanzielle Beteiligungen 30
5.6 Vorgehen und Mitwirkung 31

6 Massnahmen 33

6.1 Identität 34
6.2 Baukultur 42
6.3 Plätze 46
6.4 Strassenraum 50

7 Dank und Beteiligung 54

8 Glossar 55

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Die Dorfkerne übernehmen im lokalen Siedlungsgefüge eine zentrale Rolle. Sie sind nicht nur als Zentrum für die Nahversorgung mit Gütern und Dienstleistungen, sondern auch als öffentlicher Ort der Begegnung und Identitätsstiftung wichtig. In der Beurteilung der Siedlungsqualität eines Dorfs übernehmen sie deshalb eine wichtige Rolle.

Die gehaltvolle Gestaltung und Belebung eines Dorfkerns hängt von einer Vielzahl von Aspekten ab die nicht nur, aber unter anderem auch durch die Raumplanung und Verkehrsplanung beeinflusst werden können:

- die Image- und Identitätsförderung
- die Nutzung innerhalb des Kerngebiets: Art und Mass von gemischten und insb. publikumsorientierten Nutzungen (Grundversorgung, öffentliche Dienste)
- die Baukultur (architektonische und ortsbauliche Gestaltung des Kerngebiets)
- die Rolle der Plätze (Aufenthaltsqualität / Begegnungsräume)
- die Strassenräume (Elemente mit Dynamik und Bewegung)

Gemäss den kantonalgesetzlichen Anforderungen soll der Siedlungsqualität und insbesondere der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr in der Kommunal- und Regionalplanung ein grösseres Gewicht beigemessen werden. Die Aufwertung der Ortskerne soll einen Beitrag zur Erhöhung der Siedlungsqualität erbringen.

Aufgabenstellung

Dieses Ziel verfolgt auch das Regionale Entwicklungskonzept von aargauSüd impuls (REK aargauSüd, November 2009), das eine Attraktivitätssteigerung bzw. Aufwertung der Dorfkerne empfiehlt. Die vorliegende Arbeitshilfe zur Aufwertung von Ortskernen mit inhaltlichen Inputs und Hinweisen auf Planungsinstrumente versteht sich als Grundlage für die Umsetzung dieses Ziels.

Erarbeitet wurde sie in enger Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Gemeinden, dem Kanton, den Planenden und den Bürgern im Rahmen von Workshops und Informationsveranstaltungen. Sie richtet sich an Politiker, Planende sowie Verwaltungen, aber auch an Projektentwickler und Privatpersonen. In den einzelnen Kapiteln finden sich inhaltliche Inputs, aber auch Hinweise auf übergeordnete Planungsprozesse und mögliche Hilfestellungen.

Der Frage, was einen Ortskern ausmacht, ist Kapitel 2 gewidmet. Untersucht werden Struktur, Architektur, Strassen- und Aussenräume. Eine Übersicht und Analyse der Region aargauSüd impuls bieten Kapitel 3 und 4. Basierend auf den fünf definierten Ortskerntypen wird der Kontext der Ortschaften bzw. Ortskerne analysiert.

Kapitel 5 verweist auf mögliche Hilfestellungen und schildert die Prozesse: In welchem Spannungsfeld steht eine Ortskernaufwertung? Und wo lässt sich Fachwissen abholen? Ein Beispielkatalog mit nach Themen geordneten Referenzbeispielen findet sich schliesslich im 6. Kapitel. Sie belegen, welche Eingriffe – gestalterisch und nutzungsbezogen – zur Aufwertung von Ortskernen führen.

2 Was macht einen Ortskern aus?

Siedlungsstruktur und Nutzung

Alle unsere Siedlungen oder Gemeinden sind historisch gewachsen. Sie haben eine Entstehungsgeschichte, die in ihrem Kern zu sehen oder noch zu spüren ist. Diesen Kern heisst es herauszuholen und zu wahren.

Mit heutigen Verdichtungsstrategien müssen Fragen beantwortet werden: Wieviel Verdichtung erträgt der Ortskern, welche neuen Dimensionen (Flächen, Höhen und Volumen) kann ein Ortskern ertragen und, ganz wichtig, wieviel Geschichte muss erhalten bleiben, damit der Ortskern noch als solcher erkannt werden kann?

Dächer sind nicht nur Abschlüsse einzelner Gebäude, sie bilden auch Horizonte in Strassen und Siedlungen. Je nachdem, wie zum Beispiel ein First gerichtet ist, ordnen sich Fassaden ein oder weisen auf eine übergeordnete Funktion des Gebäudes hin. Dächer können den Siedlungen ein einheitliches Bild verleihen.

Zur Siedlungsstruktur gehört auch die Nutzung in den Erdgeschossen, welche für einen belebten Ortskern entscheidend sind. Je nach Ortskerntyp können dies sehr unterschiedliche Nutzungen sein.

Strassen- und Aussenräume

Die meisten unserer Siedlungen sind Strassen- oder Haufendörfer. Beide Dorftypen haben auch ihre eigenen Gesetze, wie zum Beispiel die Ausrichtung der Bauten zur Strasse oder die Lage und Form von Aussenräumen (Plätzen).

Nicht nur mit Gebäuden, auch mit vielen anderen Elementen wie Bepflanzung, Beleuchtung, Materialien und Farben, öffentlich nutzbare Möblierungen und Anlagen können Aussenräume gestaltet werden. Es gibt unzählige Möglichkeiten, auch für das kleine Budget, Aussenräume zu gestalten.

Architektur

Der Architektursprache, als visuelle Sprache der Geschichte so auch der Identität, muss eine sehr hohe Bedeutung beigemessen werden.

Identität ist ein Begriff, der von vielen Kommunikationsspezialisten und Grafikdesignern verwendet wird. Durch das CI (Corporate Identity) wird Identität nach aussen vermittelt. Sogenannte Herausstellungsmerkmale gewährleisten, dass sich Identitätsmerkmale von jenen anderer Orte abhebt.

Solche Herausstellungsmerkmale müssen insbesondere in der Architektur angewendet werden, so dass jede Gemeinde ihren besonderen Ausdruck leben und nach Aussen weitervermitteln kann.

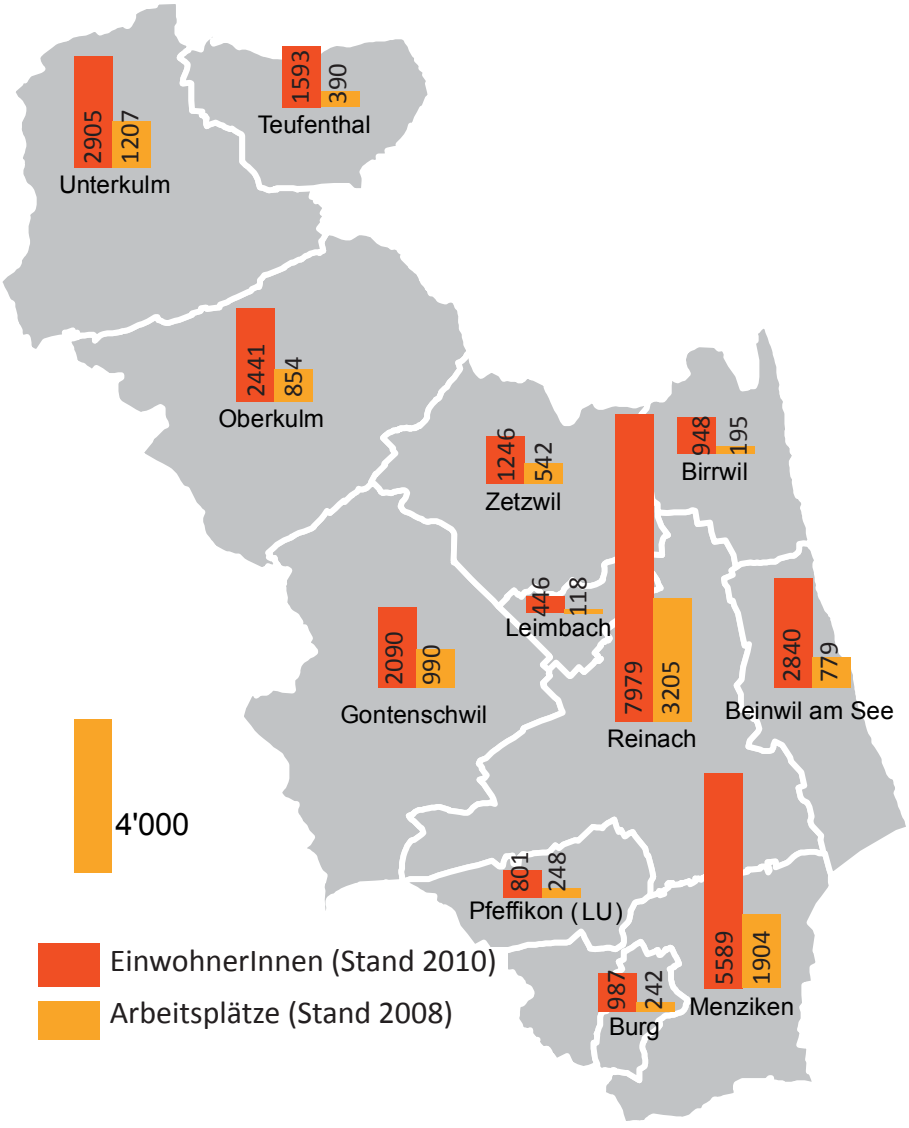
3 Übersicht Region

Lage und Qualitäten

Die Region aargauSüd umfasst 11 Gemeinden des Bezirks Kulm sowie Pfeffikon/LU. Beinwil am See und Birrwil liegen im Seetal, die anderen 10 Gemeinden gehören zum mittleren und oberen Wynental. Durch ihre Nord-Süd-Ausrichtung liegt die Region aargauSüd nicht direkt an den dominanten Mittellandachsen. Die Region bietet jedoch andere Qualitäten wie ruhige Wohnlagen, lokale Einkaufsstrukturen, gute Schulen sowie hochwertige Freizeit- und Erholungsgebiete direkt vor der Haustür.

Einwohnerentwicklung

Die Region zählte Ende 2010 insgesamt rund 29‘800 Einwohner. Die Verteilung der Einwohner und die Grösse der Siedlungsräume sind in der Region aargauSüd sehr unterschiedlich. Zum Beispiel sind vier der zwölf Gemeinden sehr klein (weniger als 1‘000) Einwohnern. Demgegenüber bilden Reinach, Beinwil am See, Menziken und Burg einen zusammenhängenden Siedlungsraum, der mit rund 17'000 Einwohnern mehr als die Hälfte aller Einwohner beheimatet.



Die Einwohnerentwicklung verläuft ebenfalls unterschiedlich. Die grösste Gemeinde Reinach verzeichnet eine konstant starke Einwohnerzunahme, während die Einwohnerzahl in den anderen Gemeinden in den letzten 10 Jahren stagnierte oder nur leicht zunahm.

Der Überbauungsgrad (unbebaute vs. bebaute Bauzonen) in der Region aargauSüd von rund 75% liegt deutlich tiefer als der kantonale Durchschnitt von rund 82%. Dieser Kenn-wert zeigt, dass es in der Region überdurchschnittlich viele unüberbaute Bauzonen gibt.

Die Struktur und die Einwohnerentwicklung werden sich in den nächsten 15 Jahren nicht grundlegend verändern. Es ist davon auszugehen, dass primär Reinach weiter wachsen wird. Es ist hier ausreichend baureifes Bauland vorhanden, das mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist.

Arbeitsplatzentwicklung

Die Betriebszählung 2008 weist der Region insgesamt 10'674 Arbeitsplätze zu. Diese teilen sich nach folgendem Schlüssel auf: Landwirtschaft 7%, im industriellen Sektor 44% und im Dienstleistungssektor 49%. Der Dienstleistungssektor ist also der Beschäftigtenstärkste, wobei innerhalb der Region starke Unterschiede bestehen (Pfeffikon 10%, Zetzwil und Beinwil am See rund 65%). Mit 44% im zweiten Sektor handelt es sich um eine ausserordentlich stark industriell geprägte Region.

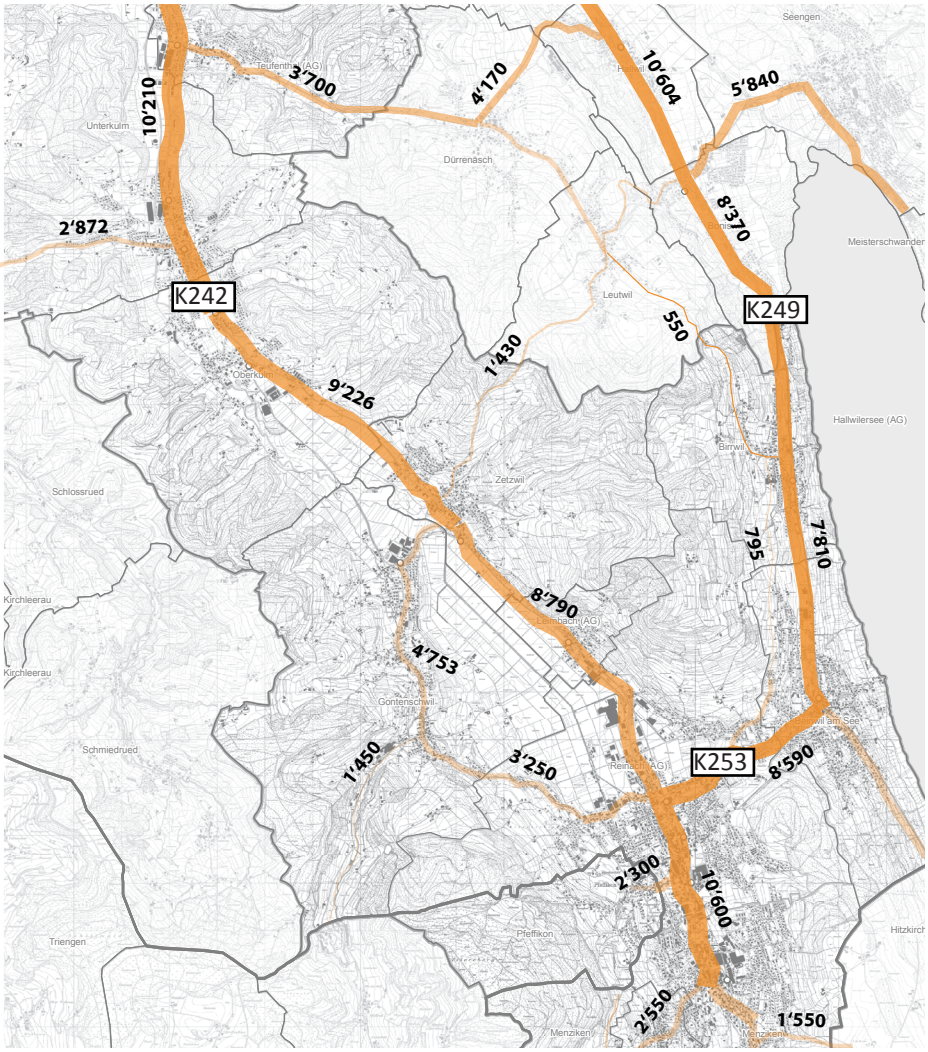
Ein Fünftel der Gewerbe- und Industriezonen sind noch unüberbaut. Dazu kommen Verdichtungsmöglichkeiten in den überbauten Bauzonen. Zudem sind Industriebrachen vorhanden.

Die Arbeitsplatzentwicklung der vergangenen 20 Jahre macht deutlich, dass sich die Arbeitsplätze vom 2. in den 3. Sektor verschoben haben. Dieser Prozess dürfte sich fortsetzten.

motorisierter Individualverkehr

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt auf der Wynentalstrasse aktuell rund 8' bis 11'000 Fahrzeuge, davon rund 500 bis 600 Lastwagen. Die Belastung ist in den Gemeinden Unterkulm sowie Reinach und Menziken mit ca. 11‘000 DTV am höchsten. Teufenthal, Oberkulm und Burg verzeichnen hingegen einen sehr tiefen DTV abseits der Hauptachsen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr druch Beinwil a. S. und Birrwil liegt bei täglich rund 8'500 Fahrzeugen. Aufgrund der tendenziell tiefen Bevölkerungsprognosen werden die Strassenbelastungen in den nächsten 15 Jahren nicht sehr stark zunehmen.

Diese Verkehrsmengen können bei einer siedlungsorientierten Strassenraumgestaltung bewältigt werden. Schwierigkeiten treten im Grund erst mit Belastungen auf, die deutlich über 12‘000 Fahrzeuge pro Tag liegen.



Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2010
Quelle: Statistisches Amt Kanton Aargau

öffentlicher Verkehr

Das Wynental ist mit einem dichten Bahnangebot an Aarau angebunden (1/4h-Takt). Zwischen Beinwil am See und Menziken verkehren zwei Buslinien, die den südlichen, bevölkerungsreichen Raum der Region bedienen. Diverse Siedlungs- und Arbeitsgebiete müssen jedoch in Anwendung der VSS-Definition als nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen bezeichnet werden.

Der kantonale Richtplan 2011 klassifiziert das Regionalzugsangebot als Bahnlinie entlang nachfragestarker ländlicher Entwicklungsachse. Der Richtplan gibt als Planungsvorgabe einen 1/4-h Takt als Regelfall und eine vertaktetes Abendangebot, ergänzt mit nachfrageorientierten Nachtangeboten vor.

Damit kann auch in den nächsten 15 Jahren mit einem dichten Angebot und ev. sogar mit einem Nachtangebot nach Aarau gerechnet werden. Zum Busangebot macht der Richtplan keine spezifischen Aussagen für diesen Raum.

Folgende Eisenbahnausbauvorhaben werden im neuen Richtplan thematisiert:

→ Zwischenergebnis: Eigentrassierung Unterkulm Mitte

→ Vororientierung: Doppelspurabschnitte im Wynental, neue Haltstelle Reinach Eien, Eigentrassierung Unterkulm Süd

Langsamverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr hat einen Anteil von rund 10% in der Region (Volkszählung 2000). In Menziken und Burg wird ein substanzieller Teil des Langsamverkehrs zu Fuss erledigt.

Die Region aargauSüd hat in den Dörfern mit ihren kurzen Wegen ein grosses Langsamverkehrspotenzial. Insbesondere die Topografie bietet ideale Voraussetzung für den Radverkehr.

Perspektiven Verkehr

Der Raum Beinwil bis Menziken zeigt die grössten verkehrlichen Herausforderungen. Aufgrund der peripheren Lage ist der Durchgangsverkehr jedoch sehr tief. Die Belastungspläne machen deutlich, dass sowohl der Ziel-/Quellverkehr als auch der hausgemachte Verkehr für die lokal auftretenden Verkehrsprobleme verantwortlich sind (die Verkehrsbelastung auf der Hauptachse südlich von Menziken ist z.B. nur noch ein Drittel der Belastung in Reinach).

Grössere Strassenprojekte im Sinn von Umfahrungs-/Entlastungsstrassen werden deshalb beim Kanton keine hohe Priorität haben. Einerseits aufgrund der noch nicht ausreichenden Verkehrsbelastung und andererseits aufgrund des vielen hausgemachten Verkehrs. Die Region legt für die Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit im Strassenverkehr den Fokus mit Vorteil auf betriebliche und gestalterische Massnahmen. Der ÖV bietet eine solide Grundlage. Hier sind es vor allem die Ausbauabsichten, die der neue kantonale Richtplan nennt, die im Rahmen der Ortskernaufwertungen nach Möglichkeit thematisiert werden sollen.

Der Fuss- und Veloverkehr hat ein grosses Potenzial. Einerseits hinsichtlich der Belebung der Ortskerne und andererseits bei der Vermeidung von MIV-Fahrten innerhalb der Gemeinde. Anreize dazu können die Ortskernaufwertungen leisten. Weitere Massnahmen wie Tempo 30 in den Wohnquartieren oder ein Parkierungsreglement können stark unterstützend wirken.

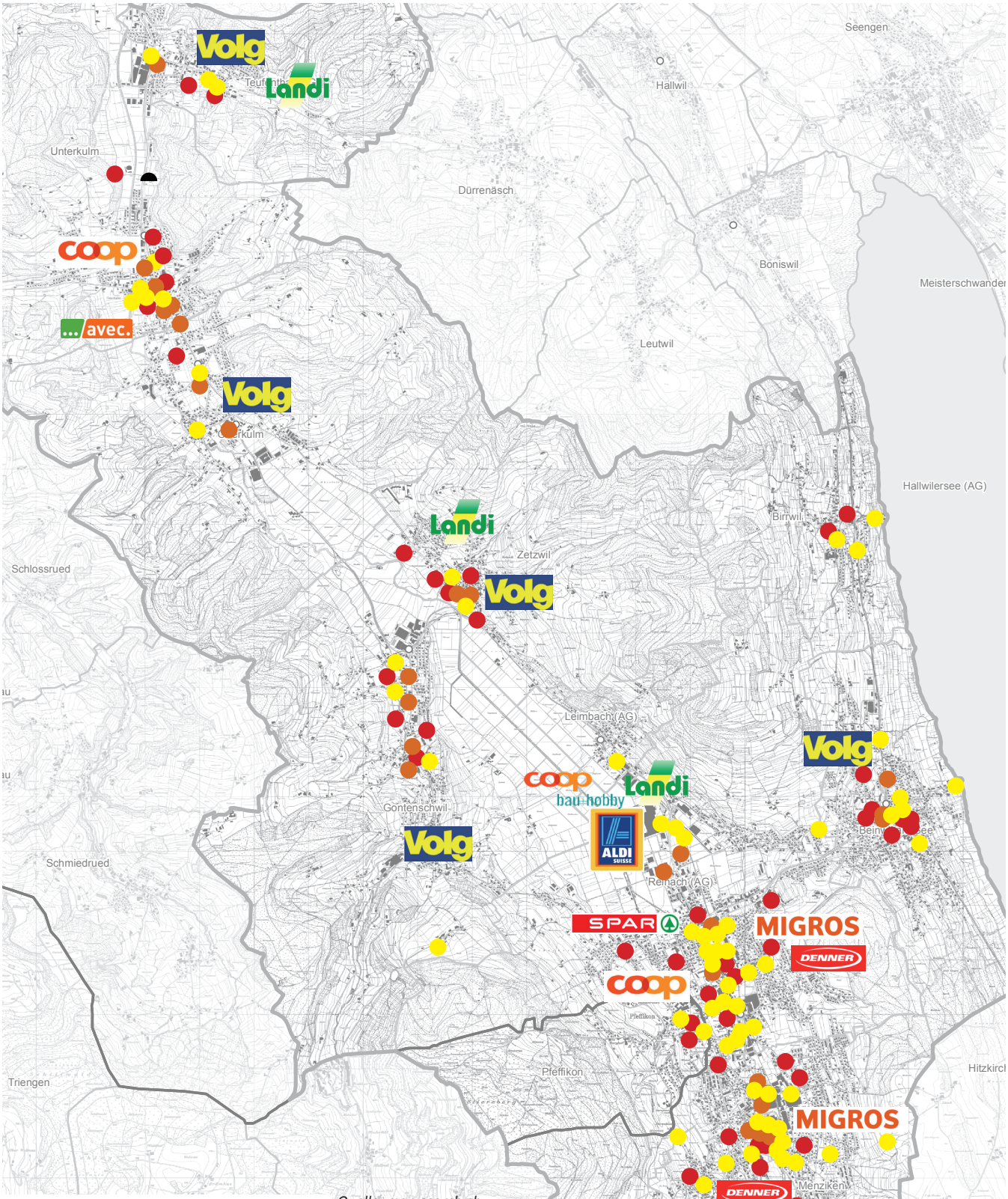
Versorgungssituation im Bereich täglicher Bedarf

Der Versorgungsschwerpunkt in der Region aargauSüd zeichnet sich klar in den Gemeinden Reinach und Menziken ab. Ein vielfältiges Angebot an Einkaufs-, Service- und Gastronomieangeboten ist in den Zentrumsbereichen vorzufinden. Die neuen Grossverteiler wurden jedoch teilweise an peripheren Standorten angeordnet und konkurrieren somit die Ortskerne.

Ein zweiter Versorgungsschwerpunkt der Region liegt in den Subzentren Unterkulm, Beinwil am See und Gontenschwil.

In den übrigen Gemeinden ist beispielsweise durch Volg die Nahversorgung sichergestellt. Lediglich Leimbach und Birrwil verfügen über keine Einkaufsdienstleistungen in der Gemeinde selber.

In den Gemeinden Zetzwil, Teufenthal, Beinwil am See, Gontenschwil und Oberkulm werden diese Geschäftsstellen durch selbständige Detaillisten betrieben. Aus Sicht der Verantwortlichen seitens Volg sind die Läden gut etabliert, und es sind zurzeit keine Geschäftsexistenzen gefährdet.



- Gastronomie
- Shopping / Service
- Öffentliche Dienstleistungen

Quelle: map.search.ch
Gastronomie - Bar, Café, Hotel, Restaurant
Shopping / Service - Apotheke, Geldautomat, Post, Shop
Öffentliche Dienstleistungen - Kirche, Polizei, Schule, Spital, Verwaltung
Freizeit / Kultur - Kino, Museum, Badeanstalt

Hinsichtlich des Verkaufsflächenbedarfs und der Angebotsstruktur lassen sich folgende Überlegungen machen.

Der Bedarf an Verkaufsflächen im Bereich Food / täglicher Bedarf liegt in der Schweiz durchschnittlich bei 0.40 m^2 pro Einwohner. Dies bedeutet, dass in einer Gemeinde mit zum Beispiel 2'000 Einwohnern ein Verkaufsflächenangebot von zirka 800 m^2 erwartet werden kann.

Entscheidend für die realisierbaren Verkaufsflächen ist jedoch:

- die Funktion einer Gemeinde in einer Region
- wie die Region selbst organisiert ist (Anzahl und Grösse der Zentren, Erreichbarkeiten, Stellenwert der umliegenden Gemeinden usw.)
- wie die überregionalen Angebote auf die Region wirken (z.B. Einfluss grösserer benachbarter Städte)

Der Anteil der realisierten Verkaufsflächen an den mit den Einwohnern bestimmten Verkaufsflächen wird als Versorgungsgrad bezeichnet. Aufgrund von Erfahrungswerten in einer ähnlich strukturierten Region kann von folgenden Versorgungsgraden je Gemeindetyp ausgegangen werden:

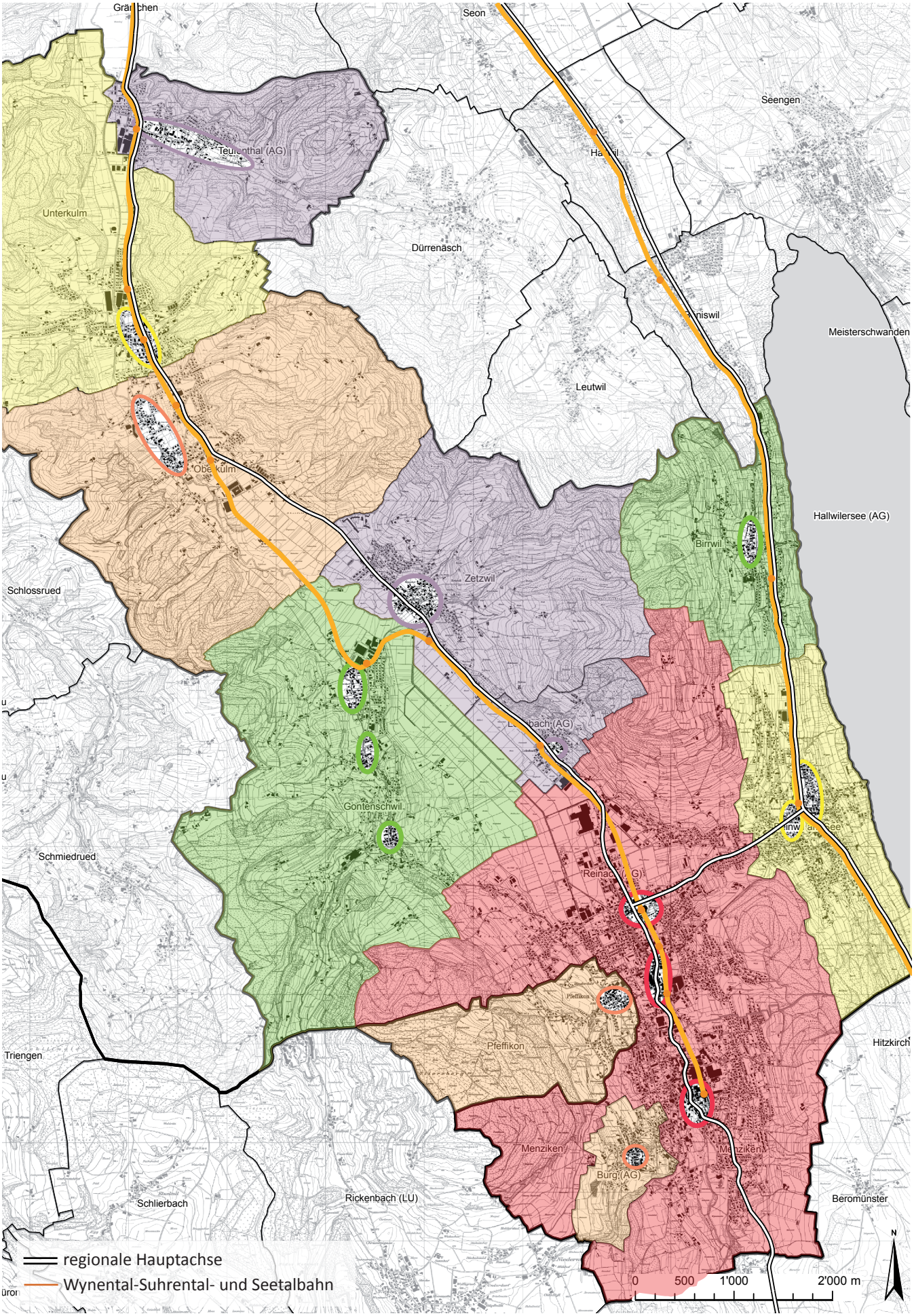
Funktion der Gemeinde	Versorgungsgrad
Regionalzentrum	1-2
grössere Landgemeinde	0.3 - 0.5
kleinere Landgemeinde	0 - 0.3

Versorgungsgrad im Bereich täglicher Bedarf in Abhängigkeit der Gemeindefunktion

Unter Einbezug dieser Erfahrungswerte kann für die obige 2'000 - Einwohner Gemeinde, die einer kleinen Landgemeinde entspricht, also nicht mit einer Verkaufsfläche von 800 m^2 gerechnet werden. Vielmehr ist davon auszugehen, dass in dieser Gemeinde kein Geschäft oder allenfalls ein kleiner Dorfladen anzutreffen ist, der typischerweise bei 200 - 300 m^2 liegt. Dieses Angebot wird in der Region aargauSüd grösstenteils von Volg abgedeckt.

Die Region insgesamt wird den Verkaufsflächenbedarf nur zu 2/3 bis 3/4 erreichen. Dies, weil die überregionalen Angebote von Aarau und Luzern einen Teil der Kaufkraft dieser Region abziehen.Für die Entwicklung der Ortskerne ist es wichtig, diese regionalen Zusammenhänge zu berücksichtigen und das Verkaufsflächenangebot regional abzustimmen. Eine regionale Konzentration der Verkaufsflächen führt nicht nur zum weit verbreiteten "Lädelisterben" sondern generiert regionalen Einkaufsverkehr der seinerseits wieder die Aufenthaltsqualitäten in den Ortskernen schmälert. Der zusätzliche Bedarf an Verkaufsflächen aufgrund der Bevölkerungsentwicklung in der Region aargauSüd wird sehr gering ausfallen. Erst zusätzliche 3'000 Einwohner (+10%) würden einen zusätzlichen Dorfladen erfordern.

Die heutige Struktur ist aus dieser Perspektive noch sehr intakt. Die Versorgungs-, Dienst-leistungs- und Gastronomiebetriebe sind mit wenigen Ausnahmen hauptsächlich in den Dorfkernen angeordnet. Dies wird als grosse Chance bei der Aufwertung von Ortskernen gesehen. Um die Funktionalität und Qualität der Ortskerne auch künftig erhalten zu können, ist es wichtig, dass diese zentrale Versorgungsstruktur erhalten bleibt.


Seon
Seengen
Dürrenäsch
Meisterschwanden
Leutwil
Hallwilersee (AG)
Birrwil
Zetzwil
Schlossrued
Gontenschwil
Schmiedrued
Pfeffikon
Hitzkirch
Triengen
Menziken
Burg (AG)
Schlierbach
Rickenbach (LU)
Beromünster
regionale Hauptachse
Wynental-Suhrental- und Seetalbahn
0
500
1'000
2'000 m
N

4 Analyse und Bestandesaufnahme der Ortskerntypen

Um eine angemessene Systematik der Region zu erhalten, werden die zwölf verschiedenen Gemeinden in fünf Kategorien (Ortskerntypen) eingeteilt. Dies erlaubt einerseits den Vergleich, und andererseits können diverse Themen unter den jeweiligen Kategorien zusammengefasst behandelt werden. Folgende Ortskerntypen werden unterschieden:

Urban		Städtischer Ortskern
Dynamisch		Hauptstrasse und Bahn durchqueren den Ortskern
Am Puls		Ortskern liegt an einer regionalen Hauptachse
Ruhig und Zentral		Ortskern liegt am Rand einer regionalen Hauptachse
Ländlich		Ortskern liegt abseits einer regionalen Hauptachse

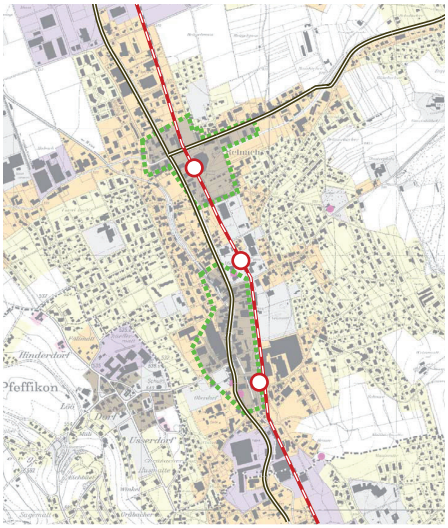
Hauptkriterien für diese Einteilung bilden die Grösse, die Baustruktur, das Versorgungsangebot, der Nutzungsmix sowie die verkehrstechnische Anbindung der Orte.

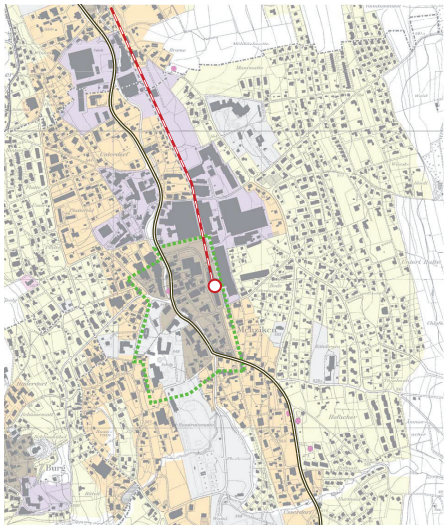
Auf je einer Doppelseite folgt die Analyse der Ortskerntypen, die auch zentrale Aussagen und Ergebnisse des Workshops mit der Arbeitsgruppe vom 8. September 2011 beinhaltet.

4.1 Urban - Städtischer Ortskern

Reinach

Menziken





Merkmale

In den Ortskernen sind urbane Strukturen erkennbar. Neben dem erhöhten Verkehrsaufkommen sind v.a. die architektonischen Merkmale eher städtisch. Die Kerne sind belebt und es ist ein relativ breites Angebot an Geschäfts- und Gastronomiebetrieben zu finden. Es ergeben sich verschiedene Quartiere. Gebäude verschiedener Typologien sind auf kleinem Raum vorzufinden. Am nördlichen Ortsrand haben sich Vorstadtnutzungen (z.B. Bau- und Hobbymärkte) angesiedelt, die auch in Agglomerationen zu finden sind.

Herausforderungen

Die Ortskerne weisen ein breites Angebot an Dienstleistungs-, Einkaufs- und Gastronomiebetrieben auf. Der Wunsch nach mehr Natur kann urbane Ortskerne verwässern. Die öffentlichen Räume müssen genau definiert werden. Zu verhindern ist, dass sich die Geschäfte oder Einkaufsnutzungen an den Ortsrändern mit denjenigen im Ortskern konkurrieren. Das Zentrum muss für das Gewerbe attraktiv gehalten oder gemacht werden. Die gute Zugänglichkeit ist zu sichern und eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung ist anzustreben.

Chancen

Die Orte bilden das regionale Zentrum. Die Gemeinden sind zusammengewachsen, und eine gemeinsame Strategie muss entwickelt werden, um die Region zu stärken. Attraktive Kernzonen wirken als Anziehungspunkt zum Verweilen. Ein guter Mix an Geschäften, Restaurants und Dienstleistung ist beizubehalten. Auch abends sollte ein Verweilen möglich sein. Zur Belebung der Zentren ist ein Freiraumkonzept, welches die Potenziale aufzeigt, eine grosse Chance. Geschäfte sind gezielt im Zentrum anzusiedeln um ein differenziertes Angebot an Läden anbieten zu können.

Bestehende zentrale Industriebrachen sind willkommene Räume für Kunst und Kultur (evtl. als Übergangsnutzung). Die Gemeinde hat die Möglichkeit, Kulturschaffende (Theater-, Musik- und Bildende Kunstschaffende etc.) einzuladen.

Impressionen

Reinach

Menziken

Reinach

Menziken

Reinach

Reinach

...aus dem Workshop

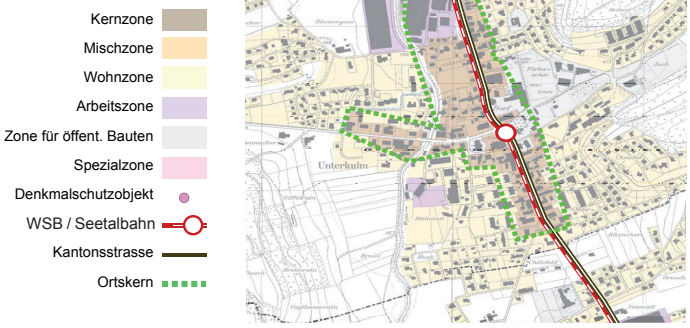
Wo drückt der Schuh am meisten:

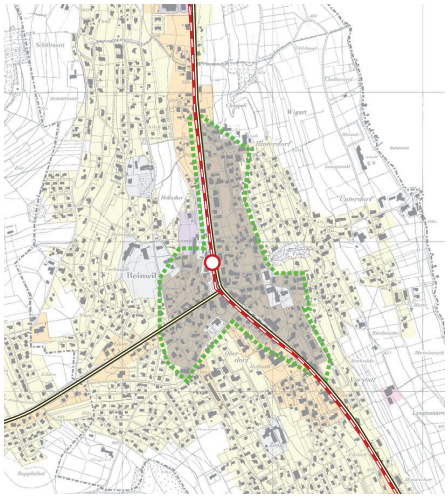
- der Verkehr (selbstversursacht und Schwerverkehr), der durch das Ortszentrum rollt, wird als sehr störend empfunden
- Begegnungszonen fehlen
- der Ortskern soll zu Tages- und Nachtzeiten belebt bleiben
- Brachen (Industrie und Gewerbe) sollen umgenutzt werden

4.2 Dynamisch - Hauptstrasse und Bahn durchqueren den Ortskern

Unterkulm

Beinwil am See





Merkmale

Die WSB oder Seetalbahn durchqueren den Ort inmitten des Zentrums und werden trennend wahrgenommen. Die Orte sind mittelgross und die Ortskerne weisen eine gewisse Lebendigkeit auf. Neben der WSB / Seetalbahn führt meist parallel die Kantonsstrasse durch die Gemeinde. Eine breite Verkehrsschneise ist somit prägend für diese Orte. In den Ortskernen sind Verkaufs-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen vorzufinden.

Herausforderungen

Die Verkehrsschneise werden trennend wahrgenommen und dies wird als störend empfunden. Vor allem in Beinwil am See, wo die Bahn auf eigenem Trassee fährt, wirkt sie wie eine Eisenbahn, ist aber ein überwindbares Hindernis. Die Haltestellen sind als Impulsgeber für Entwicklungen der Ortskerne zu verstehen. Sind diese am Rand der Ortskerne, ist dies mit der Gefahr einer zusätzlichen Konkurrenzierung der Zentrumsfunktionen verbunden.

Chancen

Die Verkehrsträger werden als lebendiges Element verstanden und die Bahn als Tram gelesen. Der Ortskern ist für ein grösseres Einzugsgebiet auch gut ohne Auto erreichbar. In Unterkulm ist die Bahn durch die Gestaltung des Bahntrassées ins Zentrum integriert und kann mit wenigen Eingriffen attraktiver gestaltet werden. Durch Bespielen und Beleben der Strasse werden die entsprechenden Räume als zentrale Orte wahrgenommen. Ein aktives Zentrum generiert Langsamverkehr (Velos und Fussgänger), was den Autoverkehr verlangsamt und das Sicherheitsgefühl steigert.

Die Gestaltung dieser Dorfkerne mit Grünelementen erhöht ihre Attraktivität. Orte werden durch Initiativen geschaffen.

Impressionen

Beinwil am See

Unterkulm

Beinwil am See

Unterkulm

Beinwil am See

Unterkulm

...aus dem Workshop

Wo drückt der Schuh am meisten:

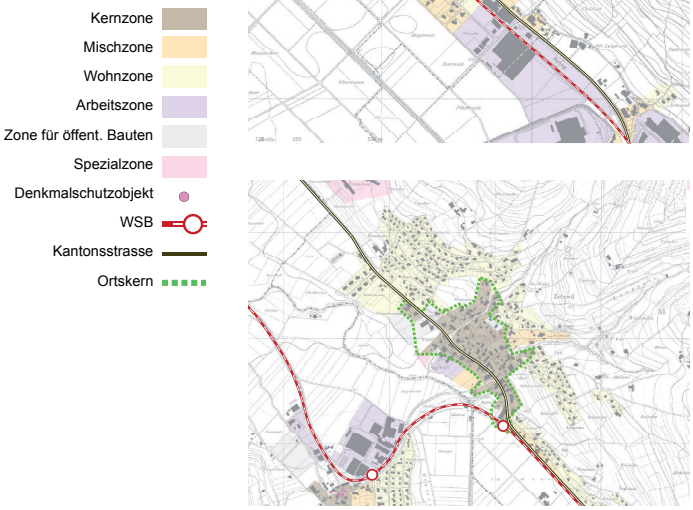
- erkennbare Grenzen Zentrum - Wohngebiete
- die Bahn zerschneidet das Zentrum, viel Verkehrsfläche
- Begegnungsorte fehlen
- das Zentrum muss wiederbelebt werden

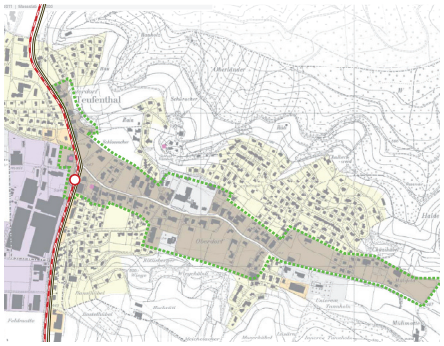
4.3 Am Puls - Ortskern liegt an einer regionalen Hauptachse

Leimbach

Teufenthal

Zetzwil





Merkmale

Alle drei Orte besitzen eine Haltestelle der WSB, diese liegt aber jeweils am Rand des Dorfzentrums. Durch das Zentrum führt die Haupt- bzw. Kantonsstrasse. Während Zetzwil und Teufenthal klassische Strassendörfer sind und einen erkennbaren Ortskern mit Läden und Gastronomie aufweisen, versorgen sich die Leimbacher ausschliesslich über die grösseren Nachbargemeinden.

Herausforderung

In den Ortskernen ist die Verwaisung aufzuhalten. Viele Geschäfte sind bereits geschlossen, ohne dass sich Nachnutzungen ergeben haben. Der Ortskern von Teufenthal ist zudem sehr lang und verzettelt. Ein Strukturwandel hat stattgefunden.

Chancen

Der Ausbau von bestehenden gesellschaftlichen Strukturen kann den Ortskern von neuem beleben. Landschaftlich reizvoll gelegen und durch die WSB gut angebunden, bieten sie Vorzüge als Wohnstandorte. Reizvolle historische Strukturen in den Ortskernen können gezielt als identitässtiftende Merkmale vermarktet werden. Eine aktive Investorensuche ist hier sinnvoll. Dabei kann die Gemeinde als Verbindungsglied zwischen Investoren und Eigentümer zum Zug kommen. Weiter können ältere Menschen durch betreutes Wohnen und Familien durch attraktive Schul- und Mittagstischkonzepte von diesen Wohnstandorten überzeugt werden. Die Bereitstellung von günstigem Wohnraum für Junge als Alternative zum teuren Einfamilienhaus kann einen Generationenwechsel herbeiführen.

Impressionen

Leimbach

Leimbach

Teufenthal

Teufenthal

Zetzwil

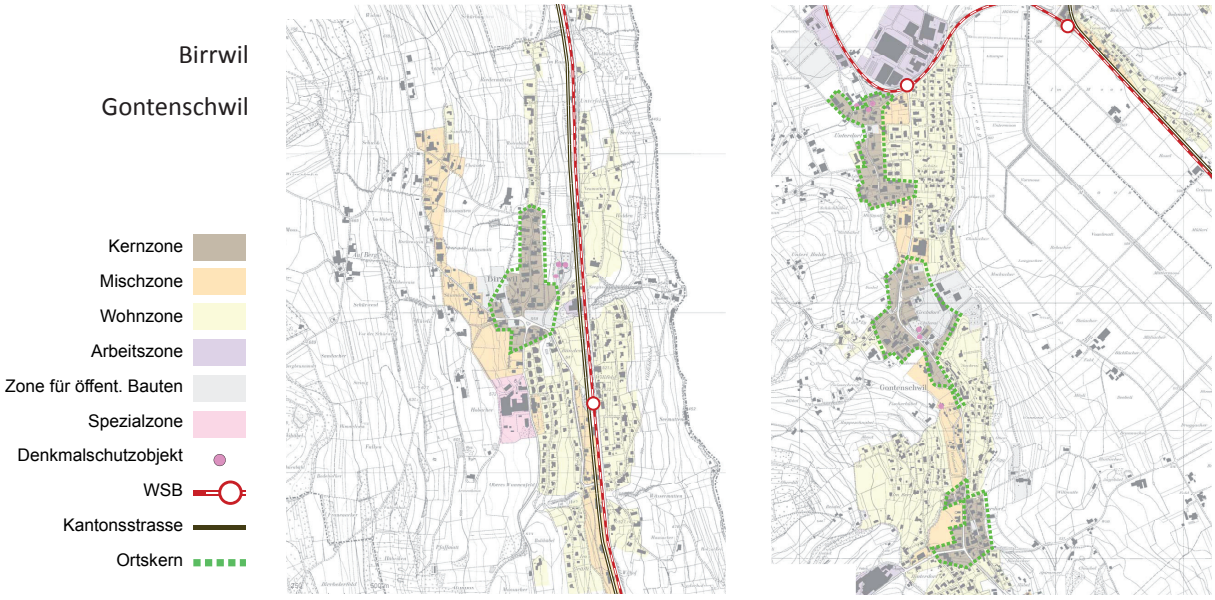
Zetzwil

...aus dem Workshop

Wo drückt der Schuh am meisten:

- der Verkehr belastet den Ortskern
- Liegenschaften verlottern
- das Zentrum stirbt aus, ein Nutzungsmix muss erhalten bleiben

4.4 Ruhig und Zentral - Ortskern liegt am Rand einer regionalen Hauptachse



Merkmale

Die Gemeinden besitzen einen ausgeprägten dörflichen Charakter und das Verkehrsaufkommen ist gering. Die Orte sind gut angebunden und bieten eine hohe Wohnqualität. Während Birrwil sich fast ausschliesslich als Wohnstandort am See positioniert, sind in Gontenschwil Gewerbe, diverse Geschäfte, einige Gastronomiebetriebe und ein aktives dörfliches Leben zu finden.

Herausforderung

Die grosse Herausforderung für die Ortskernaufwertung ist die Verzettleung der Kerne und die Zersiedelung der Ortschaften. Die Abstimmung zwischen den Nutzungen und dem Freiraumangebot sind wichtig. Birrwil ist mit ihrere Dorfkernaufwertung auf dem richtigen Weg.

Chancen

Die ruhige Lage inmitten einer intakten Landschaft, verbunden mit einer guten Anbindung an die Zentren, macht die Qualität dieser Ortschaften aus. Der Strassenraum kann aktiv genutzt und verzettelte Ortskerne können konzentriert werden. Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen sind im Zentrum Begegnungszonen möglich, was die Attraktivität und Erkennbarkeit der Ortskerne stärkt. Das Wohnen am See mit Seeblick und das Wohnen auf dem Land mit Weitsicht sind Qualitäten, die im Standortmarketing gefördert werden können.

Beide Gemeinden haben hohe landschaftliche, kulturelle Qualitäten, die mit einfachen Mitteln bewahrt und herausgeschält werden können. Die Ortskerne besitzen ein Potenzial für attraktives, ländliches Wohnen.

Impressionen

Birrwil

Birrwil

Birrwil

Gontenschwil

Gontenschwil

Gontenschwil

...aus dem Workshop

Wo drückt der Schuh am meisten:

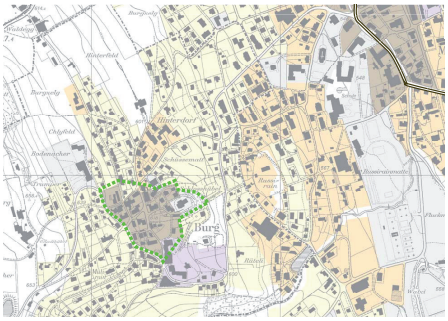
- kaum Nutzung der Ortskerne
- Geschäfte im Ort verstreut, kaum Konzentration von Gewerbe
- Durchgangsstrasse könnte für Fussgänger oder Velofahrer angenehmer sein

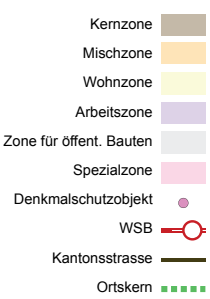
4.5 Ländlich - Ortskern lieg abseits einer regionalen Hauptachse

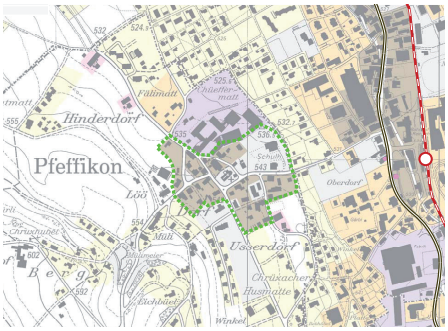
Burg

Oberkulm

Pfeffikon







Merkmale

Die Ortskerne sind beschaulich, der ländliche Charakter ist sehr ausgeprägt. Es gibt kaum Versorgungseinrichtungen oder Gastronomie. Die Einkaufsmöglichkeiten befinden sich an der Kantonsstrasse (Oberkulm) oder in den grösseren Nachbargemeinden.

Herausforderung

Die Ortskerne sind zu beleben. Der Ortskern von Oberkulm ist wenig kompakt und kaum fassbar. Durch den Abbruch der historischen Bausubstanz würden die Orte stark an Identität verlieren. Für die Bewohner sind die Auftenhalts- und Wohnqualitäten zu steigern, um eine höhere Lebensqualität im Ortskern zu erhalten.

Chancen

Die ruhigen Ortskerne gewährleisten eine hohe Wohnqualität besonders für Familien, da keine Hauptverkehrsachse die ländliche Idylle stört. Anhand eines Generationenwechsels können die Kerne bzw. die Freiräume belebter werden. Durch die historische Bausubstanz besitzen diese Orte einen eigenen Charakter, heben sich dadurch von einheitlichen Wohngebieten ab und bieten den Vorzug des Wohnens im Dorf. Diese Orte sollen als Wohnstandorte gefördert werden. Ein Ansiedeln von Gewerbe ist nicht prioritär. Das Zentrum kann zum erlebbaren Kern mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten umgenutzt und so belebt werden. Diese Gemeinden verfügen über ein hohes Mass an historisch gewachsenen Qualitäten. Mit Beihilfe durch Ortsplaner und qualitätsbewusste Architekten können sie mit jedem Bauprojekt etwas näher an ihren Ursprungsausdruck gebracht werden.

Impressionen

Burg

Burg

Oberkulm

Oberkulm

Pfeffikon

Pfeffikon

...aus dem Workshop

Wo drückt der Schuh am meisten:

- kaum Bedarf an Nutzungsmix
- Durchfahrtsstrassen sollten zu Quartierstrassen werden
- wenig finanzielle Mittel

4.6 Zusammenfassung

Erste Analysen der Ortskerne sowie die Rückmeldungen aus dem ersten Workshop haben aufgezeigt, dass die grössten Probleme durch die Trennwirkung der Verkehrsträger entstehen. Hinzu kommt das veränderte Konsumverhalten (Pendler kaufen tagsüber am Arbeitsort oder Arbeitsweg – frühmorgens und spätabends haben die Dorfläden geschlossen oder ein unvollständiges Angebot) in Grossverteilern, die sich meist ausserhalb der Zentren befinden.

Die Dorfkerne weisen zwar Flächen für Auftenhalt auf, aber dieses Räume und Flächen sind wenig attraktiv für Laufkundschaft und laden nicht zum Verweilen ein. Die Nachfrage nach Versorgungs- und Gastronomieeinrichtungen besteht nur punktuell. Einige Dorfkerne weisen infolge des Strukturwandels Zeichen des Aussterbens auf. Bei diesen sind die bestehenden gesellschaftlichen Strukturen auszubauen.

Das Bedürfnis nach Begegnungsorten, mehr Aufenthaltsqualität und einem angepassten Nutzungsangebot im Dorfkern sind nur einige der von den Teilnehmern formulierten Ansprüche an einen Dorfkern. Dazu kommt der Wunsch nach mehr Grünflächen, erkennbaren Ortskernen und nach einem Angebot von regionalen Produkten im Ortskern.

Eine Aufwertung der Ortskerne soll nach Aussagen der Teilnehmer durch die Reduktion der Geschwindigkeit, aber auch durch gestalterische Massnahmen erreicht werden. Das klare Definieren der Räume wird in allen Orten als Schwerpunktthema betrachtet.

Die Lösungsansätze und Massnahmen sind stark vom Ortskerntyp, aber auch von den finanziellen Mitteln einer Gemeinde oder von Privaten abhängig. Kurz- und mittelfristig lassen sich mit einfachen Mitteln schon grosse Mehrwerte erzielen. Eine breite Partizipation der Bevölkerung führt oft nicht nur zu kreativen Lösungen, sondern erleichtert auch die Gewährung finanzieller Mittel für die Umsetzung von langfristigen Massnahmen.

Die Analyse hat aufgezeigt, dass in allen Gemeinden Potenziale vorhanden sind. Sie sind aber stark von der zukünftigen Ausrichtung der Gemeinde abhängig und lassen sich dementsprechend nicht abschliessend auflisten. Die Branchenstrukturanalyse zeigt jedoch klar auf, dass auch in kleinen Gemeinden gewisse Gastronomienutzungen möglich sind. Denn besonders bei Restaurants und Cafés fallen Angebot und Einbettung ins Umfeld stärker ins Gewicht als der Standort. Deshalb kann ein Dienstleistungs- oder Gastronomiebetrieb auch in wenig belebten Dorfkernen funktionieren. Wichtig ist hierbei die Versorgung im Zentrum zu behalten oder zuverbessert und nicht etwa das Angebot in die pheripherie zu verlegen.

Eine Gemeinde, die ihre positiven Werte und ihren Charakter zu vermitteln wagt, lernt nicht nur sich selber kennen, sondern findet auch Bewohner, die ins entsprechende Umfeld passen.

Ein hohes Mass an Eigeninitiative und Kreativität ist von den Gemeinden selbst gefordert.

5 Rahmenbedingungen

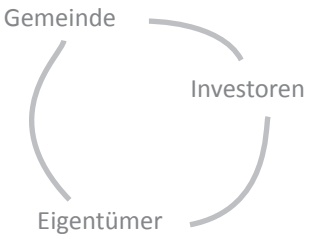
Die aufgeführten Instrumente, Massnahmen und übergeordneten Arbeitshilfen bezeichnen die fachlichen Grundlagen und Fachstellen, die den Gemeinden zur Verfügung stehen. Zudem werden die Möglichkeiten der finanziellen Beteiligung seitens Kanton bei der Erarbeitung von Planungen aufgeführt.

Nur eine gemeinsam erarbeitete Strategie ist umsetzbar. Daher ist es wichtig, bereits in frühen Planungsphasen alle Beteiligten miteinzubeziehen. Insbesondere die betroffenen Grundeigentümer sind darauf zu sensibilisieren, dass sie in der Aufwertung von Ortskernen wesentliche Beteiligte sind.

Hinweise zu ortskernfördernden Massnahmen

5.1 Instrumente

Die Grundvoraussetzung für die positive Entwicklung eines Ortskerns ist die aktive Vermittlung und das Handeln der Gemeinde. Die Entwicklung und Aufwertung der Ortskerne steht immer in einem Dreieck zwischen Gemeinde, Eigentümer und Investor. Diese Beziehungen sind aktiv zu fördern und pflegen. Die Gemeinde soll bei Bedarf Hilfe von Aussen holen in Form von Banken, Immobilienentwickler, Architekten oder Planer. Die folgend aufgeführten Instrumente bilden eine Basis für gute Lösungen, die Mittel dafür müssen jedoch seitens Gemeinde beigetragen werden.



In der Schweiz werden Siedlung, Infrastruktur und Landschaft noch kaum als Gesamtes behandelt und weiterentwickelt. Dies beeinträchtigt die Lebensqualität und verursacht hohe volkswirtschaftliche Kosten. Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet werden noch ungenügend genutzt.

Auch das Nationale Forschungsprogramm «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» NFP 54 empfiehlt in seinem Schlussbericht den Städten und Gemeinden, ihre Entwicklungspotenziale ganzheitlich weiterzuentwickeln und eine aktive Bodenpolitik zu betreiben.

Aktive Bodenpolitik

Quelle: www. vlp-aspan.ch

Mit der Nutzungsplanung wird die zulässige Bodennutzung hinsichtlich Art und Ausmass parzellenscharf und grundeigentümerverbindlich festgelegt.

Die Nutzungsplanung dient einer zukunftsgerichteten und geordneten Siedlungsentwicklung und berücksichtigt überkommunale wie auch regionale Anliegen und Aufgaben. Der für den jeweiligen Ortskern optimale Nutzungsmix muss daher bereis in der Nutzungsplanung festgelegt werden. Die anschliessende Umsetzung ist langfristig ausgerichtet und kann häufig lediglich mit punktuellen Eingriffen (einzelne Bauvorhaben) weitergeführt werden.

Unter dem Begriff der Nutzungsplanung wird der Bauzonen- und Kulturlandplan, sowie die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) verstanden.

Bei einer entsprechenden Nutzungsplanungsrevision können die Gemeinden durch die Zuweisung von entsprechenden Zonen (Kernzone, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen, Wohn- und Gewerbezonen, Grünzonen, Schutzobjekte etc.) direkt auf die Flächennutzungen Einfluss nehmen.

Nutzungsplanung (langfristig)

Grundnutzung Wohnen vs. Mischnutzung, Wohn- und Gewerbeanteile BNO, Gestaltungsvorschrifen BNO, SNP-Perimeter mit Zielsetzungen/Pflichtenheft hinsichtlich Ortskernaufwertung

Bei der Definition der Bestimmungen in der BNO haben die Gemeinden zudem die Möglichkeit, durch entsprechende Formulierungen Nutzungen zu erleichtern oder zu erschweren (z.B. Gewerbeerleichterung, Beschränkung der Verkaufsfläche, Einfriedungen, Parkfelder, Einschränkungen von Verkaufsnutzungen, Wohnanteil, etc.).

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Quelle: Empfehlung Kt AG kommunaler Gesamtplan Verkehr

Verkehrsberuhigungskonzept, Organisation Rad- und Fussverkehr, Haltestellenorganisation, Vorgaben fürs BGK

Der kommunale Gesamtplan Verkehr ist ein behördenverbindliches und verwaltungsanweisendes Planungsinstrument, das die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten einer Gemeinde in den nächsten rund 15 Jahren aufzeigt. Die Gemeinden stimmen mit dem KGV die Bereiche Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Sie legen damit die sachlichen und zeitlichen Prioritäten für die Bewältigung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen fest.

Nach einer umfassenden Analyse sind folgende Massnahmenbereiche denkbar:

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte an Hauptachsen
- Fuss- und Radverkehr (Netz, Infrastruktur, Schulwegsicherung)
- Öffentlicher Verkehr
- Mobilitätsmanagement (Beratungen, Angebote, Kampagnen)
- Verkehrsmanagement (Verkehrslenkung, -leitung und -steuerung)

Betriebs- und Gestaltungskonzept (mittelfristig)

Reorganisation von Verkehrsflächen (z.B. Parkierung), Anlage von Begegnungsräumen

In einem Betriebs- und Gestaltungskonzept werden die Strassenräume nicht einzeln als Verkehrsachsen, sondern als verbindende Raumelemente entwickelt und die Baustruktur und Nutzungen mit einbezogen. Der Kanton bietet den Gemeinden fachliche Unterstützung und Beratung. Fachberater begleiten auch kantonale Planungen und Vorhaben wie zum Beispiel Strassenraumgestaltungen im Rahmen der Umgestaltung und Sanierung von Kantonsstrassen.

Sondernutzungsplan (mittelfristig)

Quelle: Empfehlung Kt AG Gestaltungsplan §21 BauG

Übergang privater / öffentlicher Raum, EG-Nutzungen, Gestaltung, Bepflanzung, Möblierung

Der Gestaltungsplan enthält Bestimmungen zur Qualität der Überbauung, Einpassung der Bauten, Nutzung, Erschliessung, Freiraumgestaltung, Energie, Ökologie usw., die speziell auf das Areal, dessen Bezug zur Umgebung und dessen Umfeld zugeschnitten sind.

Der Gestaltungsplan dient der Förderung der Siedlungsqualität. Die Anforderungen hierzu nennen die §§ 16 und 21 des Baugesetzes. Er setzt die Planungsziele der Gemeinde um. Fehlen solche Ziele in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO), sind sie vor Beginn der Entwurfsarbeit mit der Gemeinde abzusprechen bzw. beim Gemeinderat einzuholen. Mit diesem Instrument kann die Gemeinde direkt auf die Gestaltung des öffentlichen Raums Einfluss nehmen.

Entwicklungsrichtplan / Masterplan (mittelfristig)

Entwicklungspolitische Prioritäten, überkommunale Abstimmung, Konzeptionnelle Vorgaben für Nutzungsplanung

Der Entwicklungsrichtplan oder Masterplan dient der Gemeinde in Form eines behördenverbindlichen Intruments als Strategiepapier. Mit dieser Planung ist es der Gemeinde möglich, einen Überblick über die anstehenden Aufgaben zu erhalten, diese zu priorisieren und entsprechend, trotz Gesamtplanung, etappiert zu realisieren.

Die Gemeinden können für Arealüberbauungen einen Ausnützungsbonus gewähren, d.h. die Ausnützung kann gegenüber der Regelbauweise erhöht werden (§ 46 BauG). Im Gegenzug muss eine Arealüberbauung bezüglich Gestaltung und Ausrüstung erhöhte Anforderungen erfüllen (§ 50 BauG).

Arealüberbauung (mittelfristig)

Im Gegenzug zu AZ-Bonus beteiligen sich Eigentümer an der „öffentlichen Umgestaltung“, z.B. kleine öffentliche Begegnungszone

Tritt die Gemeinde im Rahmen von Dorfkernaufwertungen frühzeitig mit den entsprechenden Eigentümern in Kontakt, können die Absichten der Gemeinde in die jeweiligen Projekte einfliessen. Dies bedarf jedoch einer starken Initiative der Gemeinde.

Durch die Partizipation der Grundeigentümer können möglicherweise schon kurzfristig einfache Massnahmen auf privatem Grund umgesetzt werden.

Bauprojekt (mittel bis kurzfristig)

Sammeln und Abstimmen von Eigentümerabsichten, Umsetzung von planerischen Vorgaben (NP, SNP, KGV, BGK, ...), ggf. Einbringen von gemeindeeigenen Leistungen (z.B Hile bei Investorensuche)

Das Planen mit erhöhten Anforderungen führt immer wieder zu Wettbewerben. Dies ermöglicht eine Steigerung der Siedlungsqualität und lässt eine vertiefte Planung mit Fokus auf die öffentlichen Räume zu. Neben dem klassischen Projektwettbewerb, der eine klar umschriebene Aufgabe behandelt und zur Realisierung führt, werden vermehrt auch andere Wettbewerbsformen durchgeführt:

- Ideenwettbewerb — Vorschläge für weitere Entwicklungen auf konzeptioneller Ebene
- Gesamtleistungswettbewerb — präzis definierte Aufgabe für Architekten
- Studienauftrag — komplexe Aufgabenstellungen, unbekannte Rahmenbedingungen

Wettbewerbe SIA

kreative Ideenentwicklung möglich, Vorlage für Sondernutzungsplanungen und/oder Bauprojekt

Wettbewerbe können zu verschiedenen Themen und auf verschiedenen Planungsstufen durchgeführt werden. Wettbewerbe bringen neue Ideen und steigern die Partizipation innerhalb der Bevölkerung. Bei der Ausgestaltung von Wettbewerben können auch solche ausserhalb des offiziellen Beschaffungswesens, z.B. mit Vereinen, Interessengemeinschaften, Schulen oder Kindergärten (wie soll das Dorfzentrum in Zukunft aussehen, usw.) durchgeführt werden und interessante, neue Lösungen aufzeigen.

Wettbewerbe

Dorfverschönerungswettbewerb

Beim Ortskernaufwertungsfonds handelt es sich um einen Budgetbeitrag für die Aufwertung des Ortskerns. Bereits ein minimales Budget im Rahmen der jährlichen Budgetplanung erlaubt es, kleine und kurzfristige Massnahmen umzusetzen. Ideen und Anträge können durch Private, Unternehmer und Gemeindemitarbeitende an ein entsprechendes Gremium eingereicht werden, das über die vorhandenen Mittel selbständig und kurzfristig entscheidet. Ein solches Gremium ist beispielsweise der Gemeinderat, eine Arbeitsgemeinschaft aus interessierten Bewohnern und Gemeindemitarbeitern.

Ortskernaufwertungsfonds

punktuelle Gestaltung, Möblierung, Bepflanzung, Organisation von kulturellen Aktivitäten (Markt, Feste, Quartierttreff, Kino, etc.)

5.2 Verkehsplanerische Massnahmen und Kosten im Ortskern

Gestaltung Ortsdurchfahrten

Die Neugestaltung einer Ortsdurchfahrt umfasst oft eine Erneuerung der Beläge und Randabschlüsse, da die Dimensionierung der Gehbereiche und der Fahrbahn ändert und/oder die Strasse in einem sanierungswürdigen Zustand ist. Der Aufwand ist dabei von der Tiefe des Eingriffs abhängig. Wird die Strasse funktional Saniert, ohne grössere Anpassungen an den Randabschlüssen, Entwässerung, Beleuchtung und der Möblierung sind die Kosten geringer als bei einer kompletten Umgestaltung des Strassenraums. Die Kosten pro m^2 können zwischen 350 - 650 m^2 liegen. Die Kosten beinhalten die Umsetzung und Projektierung. Ein vorgängiges Betriebs- und Gestaltungskonzept zu einer Ortsdurchfahrt kostet zusätzlich ca. 30'000.- bis 80'000.-. Je nach Situation ist eine umfassende Mitwirkung der Bevölkerung angebracht.

Art der Gestaltung	Massnahmen	Kosten
funktionale Strassenraumsanierung	- Erneuerung Strassenoberbau / evtl. unterbau (Deckbelag in Asphalt) - Teilweise Anpassung der Randabschlüsse und der Entwässerung	ca. 350.- pro m^2
Strassenraumgestaltung Ortsdurchfahrt	- Erneuerung Strassenober-/unterbau (Deckbelag in Asphalt, teilweise Pflästerung) - Anpassung / Versetzung der Randabschlüsse und der Entwässerung - Anpassung / Ersatz der Strassenbeleuchtung - Ergänzung mit Sitzgelegenheiten und Grünelementen (Bäume)	ca. 500.- pro m^2
Strassenraumgestaltung Ortskern	- Erneuerung Strassenober- / unterbau (grösstenteils Pflästerung, Asphalt), - Versetzung der Randabschlüsse und Anpassung der Entwässerung - Ersetzen der Strassenbeleuchtung - Erneuerung der Möblierung wie Bänke, Grünelemente (Bäume), Brunnen usw. - Gestaltung der Gebäudevorzonen	ca. 650.- pro m^2

Verkehrsberuhigung Ortskerne

Verkehrsberuhigungen in Kernbereichen sind meist weniger Aufwendig als in Neubauquartieren, da sie meist engere Strassenquerschnitte mit nahe am Fahrbahnrand stehenden Gebäuden aufweisen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind darum meist tiefer, weshalb für die Umsetzung nur wenige Massnahmen nötig sind. Sind die gefahrenen Geschwindigkeiten hoch sind mehr und aufwendigere Massnahmen erforderlich, was sich in deutlich höheren Kosten wiedergibt. In den folgenden Kosten sind die Umsetzung und Projektierung eingerechnet. Eine einfache Tempo 30-Zone im Kernbereich mit wenigen Massnahmen führt zusätzlich zu Planungskosten von ca. 15'000.-. Weiter ist die Öffentlichkeitsarbeit zu berücksichtigen, die Situationsabhängig ist.

Ort	Massnahmen	Kosten
Zone im Ortskern einer ländlichen Gemeinde	- T-30-Torsituation - Markierung / Signalisierung - einzelne Elemente wie Poller	25‘000.- bis 30‘000.-
Durchschnittliche Zone in ländlicher Gemeinde	- T-30-Torsituation - Markierung / Signalisierung - bauliche Anpassungen wie Knotenraumgestaltung, Berlinerkissen, Baumelemente usw.	150‘000.- bis 250‘000.-

5.3 Grundlagen

Im Rahmen einer Planung ist es wichtig, frühzeitig möglichst viele betroffene Akteure in den Prozess einzubeziehen, um eine breite Abstützung zu erzielen. Nebst kantonalen und regionalen Amtsstellen ist auch der Einbezug privater Grundeigentümer und der Bevölkerung im Allgemeinen für den Erfolg der Planung grundlegend. Die folgenden Kapitel zeigen die wichtigsten Gesetze, die einzubeziehenden Fachstellen, aber auch die Möglichkeiten der Mitwirkung auf.

Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan enthält wichtige Aussagen zur inneren Siedlungsentwicklung und Siedlungsqualität. So sollen beispielsweise Gemeinden mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von mehr als 8‘000 Motorfahrzeugen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aufwertungsmassnahmen einleiten.

Kantonales Baugesetz

Laut § 15 Abs. 3 BauG sind Strassenräume nicht nur als Verkehrsachsen zu verstehen, sondern auch als verbindende Raumelemente der angrenzenden Siedlungsteile. Um sie in ihrer Funktion als Lebens-, Kommunikations- und Bezugsraum der ortsansässigen Bevölkerung aufzuwerten, sollen auf die örtlichen Bedürfnisse abgestimmte Anforderungen an die Strassenräume und die Bauvorhaben entlang der Ortsdurchfahrten definiert werden.

Kontaktstellen Kanton

Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Tel. 062 835 32 00, Telefax 062 835 32 39, E-Mail bvu@ag.ch

Abteilung Raumentwicklung / Abteilung Verkehr

Departement Bildung Kultur und Sport, Bachstrasse 15, 5001 Aarau
Tel. 062 835 35 35, Fax 062 835 20 19, E-Mail bks@ag.ch

Abteilung Kultur - Kantonale Denkmalpflege

5.4 Weitere Arbeitshilfen

Nachfolgend findet sich ein Auszug weiterer kantonaler und nationaler Arbeitshilfen im Zusammenhang mit Ortskernen.

Bericht Siedlungsqualität Aargauer Beispiele BVU, 1999

Der Bericht Siedlungsqualität vom Juni 1999 geht den Fragen „wie fühlen wir uns wohl im Quartier?“, „ist der Verkehrslärm erträglich?“, „sind genügend Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe?“ oder generell dem Einfluss von Bauten in unserem Umfeld nach. Der Bericht stellt Beispiele guter Planungen und realisierte Projekte vor.

Bahnhofsplanung im Kt. Aargau BVU, 1999

Der Bericht Bahnhofsplanung im Kanton Aargau gibt Anregungen zur Entwicklung und Planung von Bahnhöfen und ihrem Umfeld. Der Bericht soll dem Erfahrungsaustausch dienen und Denkanstösse für eigene, massgeschneiderte Lösungen geben.

Anleitung Ortsdurchfahrten BVU, 2009

Als fachliche Grundlage dient der vom BVU (kant. Departement Bau, Verkehr und Umwelt) veröffentlichte Bericht „Ortsdurchfahrten - Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet“. Im zweiten Teil des Handbuchs wird dargelegt, wie die Funktion des Strassenraums als verbindendes Element im Ortsbild gestärkt werden kann. Zudem werden Ansätze sowie Beispiele von attraktiven, funktionellen und sicheren Gestaltungen aufgezeigt.

Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich BAFU, 2011

Die vom Bundesamt für Umwelt erarbeitete Wegleitung ist als Arbeitsgrundlage konzipiert. Sie erläutert Planern, Behörden und Bauherren die wesentlichen Schritte für eine umweltverträgliche Gestaltung von Verkehrsräumen.

Ortsbild und Baukultur BVU, 2012

Arbeitshilfe für die Eingliederung von Neu-, Um- und Anbauten in Ortskernen und Weilern vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau.

5.5 Finanzielle Beteiligungen

Kanton

Gemäss dem Dekret 11.245 über Beiträge an die Raumplanung, das am 29. Juni 2011 geändert wurde, sollen zusätzlich zu den Beiträgen an die Nutzungsplanung (17 %) auch die Bearbeitung von Planungsgrundlagen zur Siedlungs- und Strassenraumgestaltung ermöglicht werden. Der Kanton beteiligt sich bis zu einem Drittel an planerischen Massnahmen und Grundlagen wie:

- Masterpläne
- Entwicklungsrichtpläne
- Richtkonzepte
- Testplanungen (Wettbewerbe auf städtebaulicher Massstabsebene)

Auch an die Erhaltung von Einzelobjekten werden Beiträge geleistet, sofern sie für die Weiterentwicklung des Ortsbilds und der Identitätsbildung bedeutend sind.

BGK

Bei der Aufwertung einer Kantonsstrasse beteiligt sich der Kanton an einem Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) bis zu 50 % an den Kosten. Der Handlungsbedarf für die Sanierung des Strassenraums muss dabei nachgewiesen werden.

Bei Denkmalschutzobjekten werden Beitragszahlungen für die Arbeiten entrichtet, die zum Schutz und Erhalt der historischen Substanz eines Gebäudes geleistet werden, z.B. dem Restaurieren historischer Fenster, dem Instandstellen von Fachwerkmauern oder dem Umdecken eines Dachs mit Biberschwanzziegeln. Umfang und Höhe der Beiträge richten sich nach der Aufwändigkeit der Arbeit und nach der Bedeutung des Denkmalschutzobjekts.

Kantonale Denkmalpflege

www.infosubventionen.ch

Datenbank für Bausubventionen

5.6 Vorgehen und Mitwirkung

Ziel ist es, bereits zu Beginn eines Prozesses die Zukunft im Auge zu behalten, um gemeinsam zu tragfähigen Lösungen zu kommen. Dabei ist es wichtig, von Anfang an diejenigen aktiv einzubeziehen, die mitdenken und mitreden sollen: Identifikation durch Partizipation.

Viele gute Ideen kämpfen mit mangelhafter Akzeptanz. Neben der sorgfältigen Facharbeit ist eine breite Abstützung und Verankerung in der Bevölkerung ein wichtiger Erfolgsfaktor für eine gelungene Aufwertung.

Prozesse nach Mass

Es ist zudem zu bedenken, dass jahrelange Verzögerungen zu einem schlechten Klina führen. Den jeweils geeigneten Prozess am Anfang zu definieren, verhindert hohe Kosten.

Es muss nicht immer teuer sein

Ein paar Beispiele

Die Teilnehmer erkennen, dass das eigene Problem anderswo schon gelöst wurde. Wir müssen das Rad nicht neu erfinden! Zudem bieten gemeinsame Besichtigungen und Gespräche mit den Verantwortlichen vor Ort die Gelegenheit des Austausches.

Besichtigung von vergleichbaren (gelungenen) Projekten

Referenten aus anderen Gemeinden haben eine besonders hohe Glaubwürdigkeit, weil sie meist mit denselben Widerständen und Problemen konfrontiert waren. Sie vermögen nicht nur Verunsicherungen zu beseitigen, sondern liefern auch wichtige Hinweise auf Fehler, die man nicht wiederholen sollte.

Vorträge von Fachleuten aus anderen Orten (Politik / Verwaltung)

Der frühe Einbezug von Bevölkerungsvertretern in einer möglichst breit zusammengesetzten Kommission zeigt den Fachleuten, wo Probleme zu erwarten sind. Zudem sind die Kommissionsmitglieder glaubwürdige Botschafter des Projekts in der Bevölkerung.

Spezialkommissionen

In grösseren Gemeinden bewähren sich die sogenannten „Kaffeegespräche“, zu denen die gesamte Bevölkerung eingeladen wird. An diesen rund 3-stündigen Veranstaltungen nach Grossgruppenmethode werden die heutigen Werte und Probleme und die Erwartungen an die Zukunft gesammelt.

Kaffeegespräche

Fuss- und Velocheck

Wertvolle Hinweise – und Gespräche – sammelt man bei gemeinsamen Begehungen in der Gemeinde, bei welcher Probleme und gefährliche Situationen aufnimmt und dokumentiert. Dieses Instrument ist vor allem für grössere Gemeinden geeignet.

Trittbrettveranstaltungen

Viele Vereine und Parteien, aber auch die Gemeinde selbst, organisieren Veranstaltungen, bei denen ein aktuelles Thema Platz hätte und von Interesse wäre. Ein Kurzreferat (evtl. mit Standardfolien) des zuständigen Gemeinderatsmitglieds wird den Vereinen für ihre Generalversammlung, ihren Monatshöck, aber auch für die Neuzuzügerveranstaltung usw. angeboten. Anschliessend besteht die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

All diese Gefässe und Massnahmen ersetzen den üblichen politischen Prozess und das definierte Genehmigungsverfahren nicht. Sie sind lediglich eine Ergänzung dazu. Sie bieten keine Garantie für eine positive Aufnahme, dienen aber dem frühzeitigen Erkennen von Stolpersteinen und Widerständen und reduzieren damit das Prozessrisiko. Wichtig ist eine sorgfältige Vorbereitung und Durchführung.

6 Massnahmen

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen sind in vier Themenbereiche unterteilt, wobei sich diese teilweise überschneiden und voneinander abhängig sind. Diese Themen wurden auf Basis der Erkenntnisse aus der Analyse und den Schlussfolgerungen zusammengestellt:

- Identität
- Baukultur
- Plätze
- Strassenraum

Die Massnahmen sind in drei verschiedene Umsetzungshorizonte unterteilt, für die folgende Zeitspannen gelten:

Sofortmassnahmen:	Sofortige Umsetzung bis maximal 3 Jahre
Mittelfristige Massnahmen:	von 3 bis maximal 6 Jahren
Langristige Massnahmen:	von 7 bis 15 Jahren

Die Massnahmen beschränken sich auf das Aufzeigen von Referenzbeispielen oder kleinen Skizzen. Jeder Ortskern ist jedoch verschieden, weshalb vor der Umsetzung von Massnahmen eine vertiefte Analyse und die Auseinandersetzung mit dem Ortskern in einer breit abgestützten Planung notwendig ist.

Auch hier müssen mit viel Eigeninitiative und Strategie Lösungsansätze durch private und öffentliche Stellen erarbeitet werden.

6.1 Identität

Herausforderung

Obwohl ein Dorf sich nicht allein auf den Ortskern beschränkt, identifizieren wir uns mit ihm. Er ist die Visitenkarte eines Wohnorts und das historisch gewachsene Herz der Gemeinde. Ein nicht erkennbarer Ortskern verliert sich in der Gesichtslosigkeit und geht vergessen. Die Gemeinde soll in Erinnerung bleiben als ein lebendiger, individuell gestalteter Raum mit hohem Wiedererkennungswert.

Viele Ortskerne beklagen ein Abwandern vom Gewerbe. Restaurants schliessen, und es lassen sich keine neuen Käufer oder Pächter finden. Geschäftslokale stehen leer, Liegenschaften verfallen und werden zunehmend unattraktiv für die Bewohnerschaft und Investoren. Die Veränderung des Konsumverhaltens und die zunehmende Mobilität hat zu einer strukturellen Veränderung der Ortskerne geführt.

Ansatz

Umso wichtiger ist es, sich seines Ortskerns bewusst zu werden und sich mit ihm auseinanderzusetzen. Dazu gehört die Definition des Ortskerns, die Erkenntnis seiner Stärken und Schwächen und seine langfristige Entwicklung und Aufwertung.

Es ist wichtig den Strukturwandel zu akzeptieren. Ein lebendiger Ortskern mit Geschäften und Gastronomiebetrieben ist nicht für alle Orte sinnvoll. Während die einen Ortschaften durchaus Potenzial haben, einen gewissen Mix an Läden, Dienstleistungsangeboten und Gastronomiebetrieben zu aufzunehmen, können sich andere Gemeinden als ausschliessliche Wohnstandorte mit «Wohnen auf dem Land» gut positionieren.

Ein Dorf allein kann nicht alle Entwicklungen selber steuern, zu sehr sind die Gemeinden vernetzt und voneinander abhängig. Grundsätzlich sollten sich Ortschaften, die geografisch nahe liegen oder gar zusammengewachsen sind, eine gemeinsame Strategie zum gezielten Vorgehen erarbeiten, das Gewerbe an wenigen Standorten konzentrieren und dafür Wohnstandorte innerorts entlasten und fördern.

sofort

- Aktivierung/Einbezug der Bevölkerung, Vereine, Interessensgemeinschaften, usw.
- Bildung einer Ortsbildkommission (z.B. zur Aufwertung und Aktivierung der Ortskerns)
- Öffentliches Leben gezielt in den Ortskern holen: Organisation von Veranstaltungen wie Märkte, Chilbis, Strassenfeste, kulturelle Abende, Weihnachtsmarkt, Sommerkino, Freiluftbühne, Flohmarkt, kleine Festivals usw.
- Dialog mit den Gewerbevereinen; Festlegen von Ortskernen, in denen das Gewerbe gefördert werden soll

mittelfristig

- Einheitliche Gestaltung, Beleuchtung, Möblierung, Bepflanzung
- Kulturtafel / Kulturwand: Einbindung und Aktivierung der Bevölkerung, z.B. Halbjahresinstallationen, die bei der Gemeinde eingegeben werden können
- Brach liegende Flächen eine Nutzung zuteilen oder auf dieser eine Aneignung durch die Bevölkerung zulassen
- Anreize schaffen für das Gewerbe durch subventionierte Mieten, Gewerbeerleichterungen, Ladenmix fördern wenn nötig (nicht 3 Metzgereien nebeneinander)

- Standortmarketing: Positionierung des Dorfs im lokalen und regionalen Kontext
- Prüfung der Anbindung und Lage von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- Schaffen von Rahmenbedingungen zur Aufwertung des Ortskerns (z.B. BNO), Bestimmung von Kernzonen und Vorgaben zur Gestaltung von Vorplätzen, Prüfung von Gewerbeerleichterungen im Zentrum
- Fördern von Grossverteilern im Ortskern statt an Siedlungsrändern
- Konzentration und allenfalls Verkleinerung von Kernzonen

langfristig

Ortskerntypen

Nachfolgend wird für die jeweiligen Ortskerntypen ein Beispiel zum Thema Identität mit dem Hauptaugenmerk auf die Nutzungen beschrieben und mit einer Visualisierung aus der Region aargauSüd versehen. Die Grenzen der Einteilung der Ortskerntypen ist fliessend, dies bedeutet, dass Aussagen und Inputs des einen Ortskerntyps auch für andere gelten kann.

Urban

Reinach - vorher

Der städtische Ortskern wird durch seine Nutzungsvielfalt, und den direkten Bezug der Bauten zum öffentlichen Raum dank der Erdgeschossnutzungen definiert. Dies kann durch entsprechende Formulierungen in der BNO, aber auch bei laufenden Plaungungen unterstützt werden. Wichtig ist, dass durch grosse Bauvorhaben ausserhalb der Ortskerne keine Konkurrenzsituation entsteht. Je mehr sich der dichte Ortskern verzettelt, umso weniger funktioniert er. Eine hohe Dichte an Angeboten führt gleichzeitig zu mehr Leben. In diesen Ortskerntypen ist die Nutzungsvielfalt auf fassbarem, dichtem Raum die richtige Strategie. Die Belebung durch Gastronomie, Läden und öffentlichen Nutzungen stärkt den Ortskern.

Dynamisch

Unterkulm - vorher

Die an den Hauptachsen der Strasse und Bahn liegenden Ortskerne zeichnen sich durch stetige Wahrnehmung des Verkehrs aus. Die Verkehrsachste muss als Zentrum erkannt und aktzepiert werden. Das Nutzungsangebot kann jedoch von dieser Dynamik bei entsprechender Reaktion profitieren, z.B. mit ansprechend gestalteten Angeboten für Kurzzeitparkierungen am Strassenrand, die einen direkten Zugang zu den Nutzungen ermöglichen und gleichzeitig verkehrsberuhigend wirken können. Die Umgebung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll hierbei als Schwerpunkt für verschiedene Nutzungen dienen.

Am Puls

Zetzwil - vorher

Die Gemeinde ist gut das regionale Verkehrsnetz eingebunden. Das Wohnen hat einen wichtigen Stellenwert. Ein kleines Angebot an Geschäften und Gastronomiebetrieben konzentriert im Ortskern stellen die Grundversorgung des Dorfs sicher.

Ruhig und Zentral

Birrwil - vorher

Die Gemeinde ist an gut an das regionale Verkehrsnetz eingebunden und bietet besonders älteren Personen und Familien ohne Motorfahrzeuge gute Bedingungen, um rasch in regionalen Zentren zu sein. Das Wohnen steht hier im Vordergrund, Läden für die Grundversorgung bieten regionale Produkte an und werden durch Privateigentümer im Rahmen von Vereinen erhalten und unterhalten. Hierbei steht nicht der Gewinn, sondern ein attraktives Angebot im Vordergrund. Attraktiv gestaltete Freiräume bieten einen hohen Aufenhaltswert.

Ländlich

Burg - vorher

Abseits von allen verkehrsintensiven Anlagen bieten diese Gemeinden auch in den Dorfzentren sehr gute Bedingungen für Wohnnutzungen. Projekte zur Revitalisierung, besonders im Zentrum, werden durch geeignete Massnahmen gefördert. So kann der Ort mit einer veränderten Nutzung wieder neu erblühen. Das Leben der privaten Aussenräume kann punktuell in die öffentlichen Räume gebracht werden und so Plätze beleben.

Impressionen / Beispiele Ortskerne

Buchs SG

Muttenz BL

Höchst (A)

Rankweil (A)

Dornach BL

Köniz

Grenchen

Küssnacht (Visualsierung)

Hauptwil-Gottshaus TG

Zwischenwasser (A)

Embrach ZH

6.2 Baukultur

Herausforderung

Der Ortskern soll als Zentrum erkennbar sein und sich von anderen Quartieren im Ort baulich abheben. Es ist wichtig, auf die historische Bebauung wie auch auf den öffentlichen Raum angemessen zu reagieren.

Ansatz

Der Ortskern muss sich architektonisch und ortsbaulich von den anderen Quartieren der Gemeinde unterscheiden. Ein gezieltes Verdichten innerhalb der Kernzonen fördert eine Differenzierung und somit die Wahrnehmbarkeit des Zentrums.

Neben ortsbaulichen beziehungsweise städtebaulichen Rahmenbedingungen sind die Anforderungen an die Architektur im Ortskern hoch. Ein einheitliches Regelwerk stellt keine Hilfe dar, vielmehr ist der Besonderheit des Ortes Rechnung zu tragen. Wichtig ist, dass nebst einer angemessenen Volumetrie auch die Adressbildung, die Materialisierung und das Farbkonzept jedes einzelnen Gebäudes für das gesamte Erscheinungsbild des Ortskerns mitverantwortlich sind.

sofort

- Ortskernbeauftragte oder Ortsbildkommission bestimmen (Zusammensetzung: ortskundige Teilnehmer und Fachpersonen)
- Gesamtbetrachtung: Sensibilisierung der Grundeigentümer (der öffentliche Raum schliesst die Fassade der anstossenden Bauten mit ein)
- Erarbeiten einer (Baukultur-)Strategie

mittelfristig

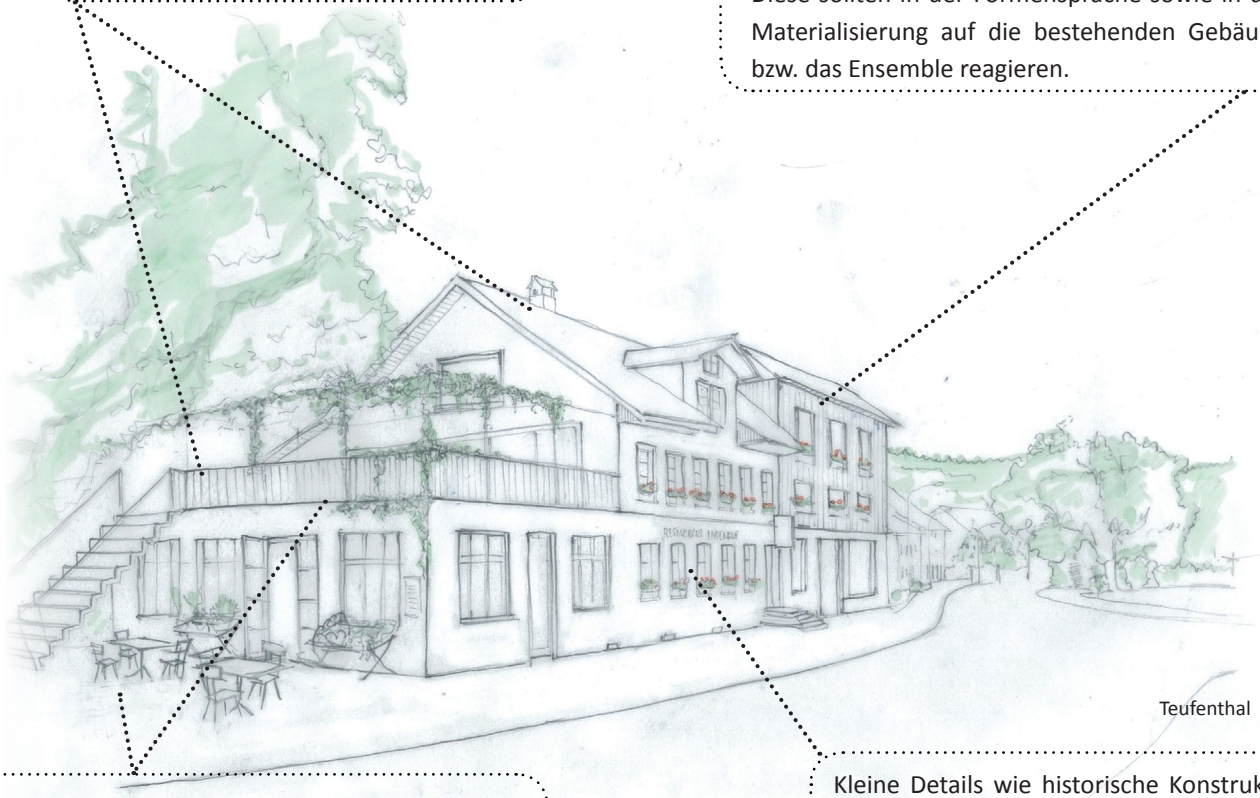
- Festlegen von Baustandards im Ortskern, Erscheinungsbild (Materialisierung, Volumetrie)
- Rückbau von Einfriedungen oder Materialwechsel, auch auf privaten Grundstücken
- Fachliche und finanzielle Unterstützung bei Aufwertung der privaten Liegenschaften im öffentlichen Interesse (Vorgärten, Strassenfassaden, Gartenbeizen, Grünräume und deren Unterhalt)

langfristig

- Gesamtkonzept für Ortskern (Strassenraum - Freiraum - Architektur)
- Regelwerk für Dorf-, Kernzone
- Verdichtung in Dorfzonen/Kernzonen: klare Erkennbarkeit des Zentrums schaffen
- Unterstützung bei Bauaufgaben durch Fachberater

Verschiedene Gebäudestrukturen können unterschiedlich genutzt werden. Ein Schuppen lässt sich als Kiosk oder kleiner Kulturraum umnutzen, während der Dorfbeiz neues Leben eingehaucht wird.

Ein Neubau oder ein Anbau kann ein historisches Ensemble ergänzen und die Ausnützung erhöhen. Diese sollten in der Formensprache sowie in der Materialisierung auf die bestehenden Gebäude bzw. das Ensemble reagieren.



Teufenthal

Die Aussenräume werden wichtig, v.a. bei öffentlichen Gebäuden oder im öffentlichen Raum. Bei historischen Ensembles ergeben sich reizvolle Aussenräume, die der Situation einen aussergewöhnlichen Charakter geben können.

Kleine Details wie historische Konstruktionen, alte Beschriftungen, vergilbte Schilder verleihen alten Gebäuden oft die nötige Patina, die sie von neuen Gebäuden unterscheidet und von der Geschichte ‘erzählt‘.

Historische Bausubstanz erhalten

In den meisten Ortskernen ist noch historische Bausubstanz vorhanden. Diese ist teilweise erkannt und genutzt, wird zuweilen aber auch stark vernachlässigt. Die historischen Gebäude geben vielen Gemeinden den unverwechselbaren Charakter, der sie voneinander unterscheidet. Gebäude, die aufgrund ihres schlechten Erhaltungszustands als Schandfleck gelten, lassen sich zu markanten Objekten aufwerten, die für die Identitätsbildung im Ortskern wichtig sind. Dabei geht es nicht nur um baugeschichtliche Juwelen wie Schlösser und Kirchen, sondern um für die Region typische Beispiele ländlicher Bebauung. Das können Wirtshäuser, Einkaufsgeschäfte (z.B. eine alte Bäckerei)oder markante Wohnbauten sein. Das bauliche Erbe muss gepflegt werden. In einer Zeit, in der sich die Ortschaften immer mehr gleichen, weil die Bebauung immer ähnlicher wird, braucht es Fixpunkte zur Orientierung und Identifikation. Neben alten Bauernhäusern, deren Umnutzung seit längerem sehr beliebt ist, lassen sich auch alte Wirtshäuser oder Gewerbebetriebe sinnvoll nutzen und beleben, so dass die Ortskerne wieder an Charakter und Profil gewinnen.

Umnutzung

Historische, gewachsene Strukturen helfen dem Ort, seine Identität zu bewahren und zu pflegen. Selbst einfache Gebäude wie kleine Schuppen, Scheunen oder Gewerbegebäude können durchaus die Basis für eine Umnutzung und ein zukünftig reizvolles Ensemble bilden. Eine Scheune wird zum Wohnhaus, die ehemalige Bäckerei zum Jugendtreff, das barocke Landhaus zum Romantik-Hotel und die alte Landbeiz zum Landgasthof, der bis weit über die Gemeindegrenzen Bekannheit erlangt.

Umnutzung einer ehemaligen Scheune zum Wohnhaus (Denkmalpflege Thurgau)

Impressionen zur Umnutzung alter Bauernhäuser

Neue Architektur

Auch neue Architektur kann identitätsstiftend wirken. Dabei kann es sich um einen kleinen Kiosk, ein temporäres Café, eine Dorfbibliothek oder eine Mehrzweckhalle handeln.

Ein Neubau im Zentrum kann einem Quartier einen neuen Impuls geben, eine ortsbaulich undefinierte Situation klären und aufwerten. Meist lohnt es sich, mit einem Architekturwettbewerb verschiedene Vorschläge einzuholen. Allein durch Aufzeigen der Bandbreite an Möglichkeiten für den jeweiligen Ort kann dieser in einem völlig neuen Licht erscheinen.

Begegnungszentrum Dachsen, Leuppi Schaffroth Architekten

Weiterbauen, Ergänzen

In Ballwil wurde der historische Ortskern ergänzt mit einem neuen Mehrfamilienhaus. Die Gesamtplanung integrierte einen alten, zu Wohnzwecken umgenutzten Speicher. Ein zwischen Neubau und Altbau aufgespannter, verkehrsfreier Platz lädt die Bevölkerung zum Verweilen ein. Die sorgfältige Planung des Gesamtareals und der respektvolle Umgang mit der historischen Bausubstanz werten den Ortskern auf.

Dorfzentrum Ballwil, Lengacher Emmenegger Architekten

Historisches Museum, Bern, :mlzd Architekten

Gasthaus Adler, Kreuzlingen, Pfister Schiess Tropeano Architekten

Stadtmuseum, Rapperswil, :mlzd Architekten

Pfarreizentrum, Thalwil, Pfister Schiess Tropeano Architekten

6.3 Plätze

Herausforderung

Wo sich mehrere Nutzende treffen, begegnen sie sich. Diese Begegnungen sind heute teilweise sehr kurz; man braucht sich nicht mehr mit Anderen abzugeben, alltägliche Abläufe sind anonymisiert und minimiert. Im öffentlichen Raum wird dies durch die Trennung der Nutzungen sehr stark praktiziert. Das Auto - die Fahrspur, der Fussgänger - der Seitenbereich, aber auch das Haus - das Abstandsgrün. Mit Begegnungsräumen wird den Zufussgehenden in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche für Spiel und Sport, zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt. Dies kann ein Dorfplatz sein, vor der Kirche, vor dem Wirtshaus, vor dem Gemeindehaus, beim Volg-Laden oder an der Glassammelstelle.

Ansatz

Durch die Aktivierung und den Einbezug der Bewohner kann die Aneignung des öffentlichen Raums gefördert werden. Die Gemeinde, aber auch die Bewohner sollen sich aktiv mit der Thematik Begegnung auseinandersetzen. Heute sind Nachbarschaft, soziale Kontakte und Gemeinschaftsgefühl wieder gefragter; der Hang zu Rückzug und Anonymität gehört der Vergangenheit an.

Ein Platz muss indessen nicht unbedingt schön sein, damit man sich gerne dort aufhält, aber er muss wahrnehmbar und bespielt sein, sich zur Nutzung anbieten. Die Nutzergruppe solcher Begegnungsorte sind ebenso vielfältig wie entsprechende Massnahmen zur Ausformulierung von Orten der Begegnung.

sofort

- Räume definieren, die für Begegnungen aufgewertet werden sollen (anhand von Workshops, Analysen, Quartiervereinen)
- kurzfristige Aufwertung mit Künstlern in Form von Installationen
- Begegnungsräume schaffen Konflikte (Jugendliche/Randgruppen); diese Thematik ins Bewusstsein rufen und gemeinsam Lösungen suchen

mittelfristig

- Ausschreiben von Wettbewerben zur Neugestaltung des öffentlichen Raums
- private und öffentliche finanzielle Unterstützung abklären für Aufwertung
- Gesamtkonzept für öffentliche Freiräume / Plätze (Definition welche Räume, mit welchen Nutzungen, usw.) unter Miteinbezug der angrenzenden Parzellen

langfristig

- Ausarbeitung eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr / Überprüfung des Verkehrskonzeptes
- Ansiedlung/Pflege von Gewerbe/Gastronomie (entsprechend dem Konzept)
- laufender Unterhalt von öffentlichen Räumen, Grünräumen und Plätzen

Bauliche Interventionen können ein Mittel sein, den Ort aufzuwerten, doch auch der schönste Platz belebt sich nicht von allein, Initiative von der Dorfbevölkerung ist gefragt.

Grossflächige Gebäude wirken oft abweisend; eine einfache Begrünung oder Bepflanzung von Fenstersimsen verleihen Gebäuden einen belebten Ausdruck.

Beinwil am See

Für Jugendliche soll das Zentrum attraktiv sein. Wenn sie im Zentrum bleiben, verankert sich der Ortskern auch für künftige Generationen im Bewusstsein.

Generationenübergreifende Anlässe sollen die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums ins Bewusstsein aller Bewohner in der Gemeinde holen.

Verschiedene Märkte können für die Bewohnerschaft attraktiv sein und öffentliche Orte bis über die Ortsgrenzen bekannt machen.

Gemeinsam den Raum gestalten

Durch gemeinsam lancierte Projekte, in denen sich die Bevölkerung an der Gestaltung ihres eigenen Begegnungsorts beteiligt, kann das Bewusstsein für die Wichtigkeit solcher Projekte aufgezeigt werden.

Zudem fördert die Mitarbeit und Eigeninitiative die Identifikation eines Ortes und somit auch den Umgang im Alltag. Der Platz rückt ins Bewusstsein und gewinnt so an Attraktivität.

Kinder auf Platz, Hildesheim

Öffentliche Einrichtungen

Vordergründig banale Orte wie eine Sammelstelle können in kleinen Ortschaften zum Treffpunkt werden; weil hier Begegnungen alltäglich stattfinden. Begegnungsorte sind deshalb präzise zu analysieren. Eine entsprechend angenehm gestaltete Umgebung lädt zum Verweilen ein, es kann sich ein Treffpunkt bilden, der sich einfach in den Alltag integrieren lässt.

Sammelstelle, Widen

Der kommunale oder regionale Markt

Der Verkauf von regionalen Produkten an Märkten, die in regelmässigen Abständen durchgeführt werden, können einen Ortskern neu beleben. Allein durch die temporäre Nutzung wird der Bevölkerung aufgezeigt, dass Begegnungsorte vor der eigenen Haustüre oft bereits vorhanden sind und nur genutzt werden müssen.

Dazu eignen sich Flohmärkte, Nostalgiemärkte, saisonale Märkte wie Weihnachtsmarkt, Ostermarkt, Martinimarkt oder Frühlingsmarkt, Bauernmärkte, Sammlerbörsen oder einfach Wochenmärkte.

Marktstand

Senioren beim Tanzen

Ort aller Generationen

Das Bild der Senioren, die sich auf dem Dorfplatz treffen, kennen wir aus den Mittelmeerländern. Auch in der Schweiz ist es möglich, den öffentlichen Raum für alle Generationen attraktiver zu gestalten. Speziell für Senioren organisierte Anlässe locken die langjährige Bewohnerschaft wieder auf die Strassen und Plätze. Sei dies ein Seniorentanz unter freiem Himmel, ein Sommerbingo oder ein spezieller Markt mit Eingemachtem und Selbstgebackenem für wohltätige Zwecke. In Zusammenarbeit mit Seniorenresidenzen und Vereinen sollten solche Veranstaltungen gezielt gefördert werden.

Ortszentrum Laufen, BL

Ort für Kinder

Kinder beleben den öffentlichen Raum unvoreingenommen, nur muss der Rahmen dafür gegeben sein. Nicht alle Ortskerne eignen sich als Ort für Kinder. Falls jedoch die Rahmenbedingungen geschaffen sind, kann sich ein Spielplatz neben der Sammelstelle in der Nähe einer Bushaltestelle oder beim Gemeindehaus durchaus zum Treffpunkt im Dorf verwandeln. Vielleicht ergibt sich sogar die Möglichkeit eines kleinen, temporären Cafés, so treffen sich neben den Kindern auch gleich die Eltern zum kleinen Schwatz. Solche Cafés können auch saisonal in einer temporären Infrastruktur angeboten und von Elternvereinen geführt werden.

Treppe als Rastmöglichkeit

Nischen, um sich den Raum anzueignen

Jugendlichen soll das Aneignen von Räumen vereinfacht werden. Oft sind Jugendliche im öffentlichen Raum nicht gern gesehene Gäste und werden aus dem Ortszentrum verdrängt. Dabei ist es durchaus sinnvoll, die Jugendlichen im Ortskern zu halten, sie an die Gemeinschaft zu gewöhnen und von den belebten Orten zu profitieren. Lautstarke Diskussionen und Musik sind zwei Punkte, weshalb sich Anstösser oft an von Jugendlichen auserwählten Orten gestört fühlen. Durch Sensibilisierung der Anwohnerschaft und Nutzer und das Bereitstellen einer entsprechenden Infrastruktur können gute Ausgangslagen geschaffen werden.

6.4 Strassenraum

Herausforderung

Wir gehen in den Ort, wir waren soeben beim Einkaufen, beim Spazieren, oder nehmen jemanden an der Bushaltestelle in Empfang. Wir haben Zeit, aber planen unseren Aufenhalt im Ortskern so kurz wie möglich, denn was machen wir im Ortskern, wenn noch Zeit übrig bleibt? Flanieren wir im attraktiven Strassenraum oder setzen wir uns auf eine Bank und beobachten gespannt das Geschehen in diesem stark öffentlich geprägten Raum? Im Strassenraum sind die Möglichkeiten zu einer Attraktivitätssteigerung beinahe unbegrenzt.

Ansatz

Die Ortskerne befinden sich aus historischen Gründen grösstenteils an Ortsdurchfahrten oder verkehrsintensiven Lagen. Öffentliche Räume abseits der Ortsdurchfahrtwerden oftmals von Parkierungen für Personenwagen, asphaltierten Vorplätzen oder grauen Mauern dominiert. Dies lässt den Ortskern als eintönig und ungemütlich erscheinen. Eine auf den Strassenraum angepasste Parkierung, attraktive Fussgängerfläche, Massnahmen zu Begrünungen, aber auch langfristige Umverteilung von Flächenzuteilungen können zu ganz neuen Qualitäten führen. Das Hervorheben von kleinen, manchmal unscheinbaren Orten kann Impulse geben zur Aufwertung. So wird der Strassenraum nicht nur als durchleitendes Element wahrgenommen, sondern als Ort zum Flanieren und Verweilen. Dies führt zu einer Adressbildung der Bauten, einer Wiedererkennbarkeit, die direkt mit der Gestaltung der Fassade in Verbindung steht.

sofort

- Erarbeiten eines Sofortmassnahmenkonzepts unter Einbezug des Kantons und der Bevölkerung
- Umsetzung der Sofortmassnahmen wie mobile Grünelemente, Sitzmöglichkeiten, Farbgestaltungen usw.
- möglicherweise Werkprojekt mit Schulen

mittelfristig

- Ausarbeitung eines kommunalen Gesamtplanes Verkehr, Überprüfung des Verkehrskonzepts (z.B. Änderung des Temporegimes, gesamtheitliche Neugestaltung des Strassenraums, Änderung des Strassenbelags)
- Erarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts unter Einbezug des Kantons und der Bevölkerung
- Kiosk/Imbissbude als kleines Café am wichtigen Ort im Ortskern zur kurzfristigen Belebung und als Testlauf für eine definitive Nutzung

langfristig

- Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts

Mit spontanen Bepflanzungsaktionen kann die Bevölkerung miteinbezogen und Begegnungsorte können so kurzfristig hervorgehoben werden.

Durch das Begrünen von Fassaden wird die Wirkung von abweisenden Wänden aufgehoben; ein Aussenraum kann plötzlich einladend wirken.

Unterkulm

Durch eine ansprechende Gestaltung der Gebäudefronten kann eine Adressbildung erzielt und ein Zugang zum öffentlichen Strassenraum geschaffen werden.

Eine Gestaltung des Gleisbetts kann die Strenge der Strasse auflockern und so das Bild der Asphaltwüste auflösen.

Das zur Verfügungstellen von Sitzmöglichkeiten im Idealfall in Kombination mit schattenspendenden Bäumen lädt zum Verweilen ein .

Strasse als öffentlicher Raum

In der historisch gewachsenen Struktur orientiert sich das Gebäude zur Strasse hin, die Adresse ist eindeutig erkennbar und der öffentliche Raum wird definiert und gefasst. Oft schaffen private Vorgärten eine Pufferzone zwischen öffentlich und privat.

Der Rückzug ins Private kann den öffentlichen Raum stören. Wo sich das Wohnen ganz aus dem Strassenraum zurückzieht, degradiert es den öffentlichen Raum zum notwendigen Übel. Grenzenbildende Hecken und Sichtschütze sollten vermieden werden, damit der Strassenraum nicht zum toten Raum wird.

Verödung des öffentlichen Raums, Burg

Übergang privater / öffentlicher Aussenraum

Als kurzfristige Aufwertung kann auch eine temporäre Begrünung aufgefasst werden. Anhand von Pflanzenkübeln wird ein Aussenraum definiert, wodurch der gesamte Platz eine moderate Aufwertung und Lebendigkeit erhält. Dies ist eine geeignete Massnahme, um die Reaktion der Bevölkerung zu testen, bevor man planungs- und kostenintensive Bauvorhaben realisiert. Solche Übergänge von privatem zu öffentlichem Aussenraum bedarf einer starken Partizipation der Bevölkerung. Dies führt jedoch mit einfachen Mitteln zu erstaunlichen Ergebnissen.

Übergang privater/öffentlicher Aussenraum

Parkierung im Strassenraum

Die Parkierung im Strassenraum lässt sich als Gestaltungselement einsetzen zur Qualitätssteigerung. Möglichkeiten hierzu sind Parkbuchten, auf Gehbereichen markierte Bereiche, Seitenräume, in Mittelstreifen oder als Teil der Fahrbahn.

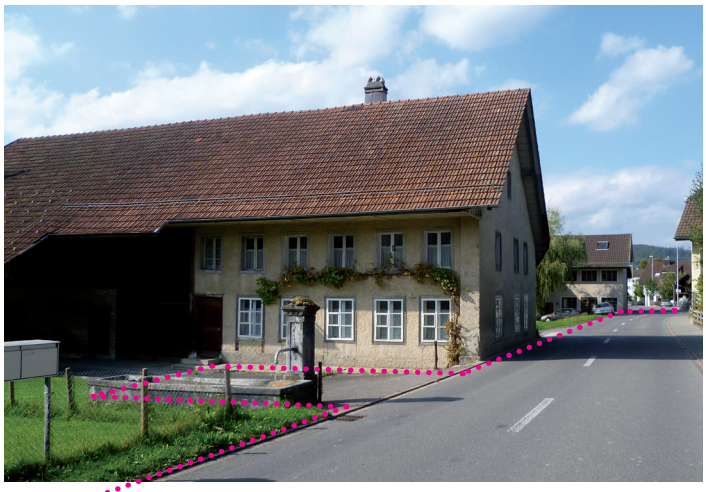
Der Strassenraum kann zusätzlich mit Bäumen aufgewertet werden. Eine kurze Allee lässt schon von weitem erahnen, dass es sich um einen besonderen Ort handelt. Pflanzt man intensiv blühende Bäume, kann die sehr zur Prägung eines Ortes beisteuern, werden die Bäume zum saisonalen Wahrzeichen.

Parkierung / Bepflanzung im Strassenraum, Muri

Bepflanzung von Mauern, Pfeffikon

Einfache Aufwertungsmassnahmen

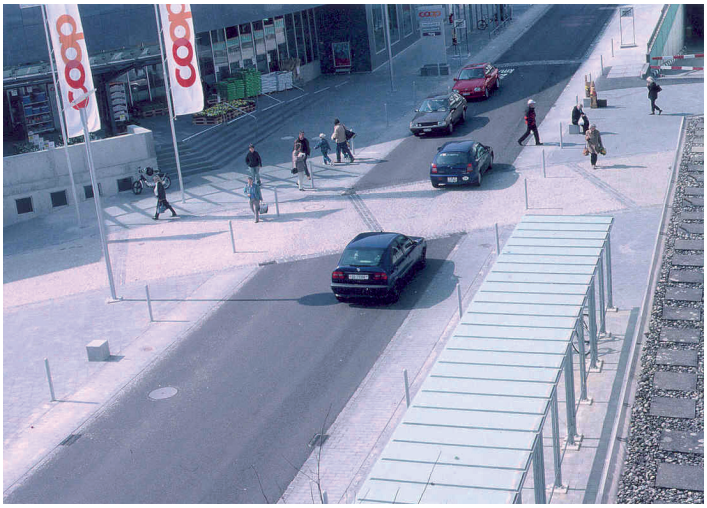
Anhand von Strassenmarkierungen und einer Bepflanzung der Steinmauer wird der an sich unscheinbare Ort aufgewertet und prägt das Erscheinungsbild bereits bei der Ortsdurchfahrt. Diese Mittel können effektiv und günstig sein. Wichtig ist, dass solche vordergründig simplen Massnahmen Teil eines gesamtheitlichen Konzepts sind, welche sich konsistent mit der gesamten Gemeinde beschäftigen. Damit kann einem allfälligen Gestaltungswildwuchs entgegengewirkt werden.



altes Bauernhaus direkt an der Strasse, Oberkulm

Punktuelle Raumaufweitung

Lässt die historische Bebauung sehr wenig Platz zu, muss der öffentliche Raum der gegebenen Struktur angepasst werden können. Der Strassenraum kann sich punktuell aufweiten, wie in dieser Situation in Oberkulm, wodurch Nischen entstehen, die eine spontane Nutzung wie ein Rast auf der Durchreise oder ein kleiner Nachmittagsmarkt ermöglichen. Auch wenn dieser Ansatz durch unterschiedliche Grundeigentümer oft erschwert wird, sollte versucht werden, eine gemeinsame Strategie für die Aufwertung des gesamten Strassenraums angehen.



Verkehrsberuhigung Ortskern Grenchen

Querung im Strassenraum

Bis 2002 durchquerten täglich über 14‘000 Fahrzeuge das Zentrum von Grenchen. Mit dem Bau der Autobahn kam die Wende: In enger Kooperation mit dem Kanton Solothurn wurden nach Eröffnung der Autobahn als flankierende Massnahmen Gestalt und Betrieb der Strassen so verändert, dass ein fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum entstanden ist. Intensive Öffentlichkeitsarbeit erleichterte den Planungs- und Realisierungsprozess. Was die Innenstadt wieder attraktiv macht - der Vortritt für Zufussgehende in der Begegnungszone - bewirkt, dass der Durchgangsverkehr das Zentrum meidet.

7 Dank und Beteiligung

Allen Beteiligten an den Workshops und Arbeitssitzungen, die diese Arbeit direkt und indirekt unterstützt haben, gilt unser herzlichster Dank.

Räber	Matthias	Gemeinderat	Beinwil am See
Meyer	Stefan	IGREK	Beinwil am See
Buhofer	Barbara	Gemeindeammann	Birrwil
Stephan	Felix	Gemeinderat	Birrwil
Steiner	Hans Peter	Vizeammann	Burg
Burger	Bruno	Gemeindedelegierter	Burg
Steiner	Peter	Gemeinderat	Gontenschwil
Hunziker	Markus	Gemeinderat	Leimbach
Walti	Hans Peter	Vizeammann	Leimbach
Hunziker	Thomas	IGREK	Leimbach
Hilfiker	Ursula	aargauSüd impuls	Reinach
Rindlisbacher	Ueli	Gemeinderat / Vorstand	Menziken
Siegrist	Cornelia	Gemeindedelegierte	Menziken
Irrgang	Bernhard	IGREK	Menziken
Irrgang	Gaby	IGREK	Menziken
Holliger	Peter	IGREK	Menziken
Fäs-Scheidegger	Manuela	Gemeinderätin	Oberkulm
Wiederkehr	Ulrich	Gemeindedelegierter	Oberkulm
Merz	Christian	Gemeindepräsident	Pfeffikon
Rüttimann	Robert	Gemeinderat	Pfeffikon
Heiz	Martin	Gemeindeammann	Reinach
Lanz	Rudolf	Gemeinderat	Reinach
Rubin	Jürg	Gemeinderat	Menziken
Eichenberger	Walter	IGREK	Reinach
Gautschi	Peter	IGREK	Reinach
Glauser	Manuela	IGREK	Reinach
Haller	Christine	IGREK / Grossrätin	Reinach
Müller	David	IGREK / Leiter M-Filiale Reinach	Reinach
Bruder	Martin	Gemeindedelegierter	Teufenthal
Plüss	Thomas	Vizeammann	Teufenthal
Müller	Reto	Gemeindedelegierter	Unterkulm
Rettich	Daniela	Gemeinderätin	Unterkulm
Brändle	Thomas	Gemeindeammann	Zetzwil
Maurer	Jürg	Gemeinderat	Zetzwil

8 Glossar

ARE	Abteilung Raumplanung des BVA
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauG	Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen
BGK	Betriebs- und Gestaltungskontept
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
BVU	Department Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehr
IGREK	Interessensgemeinschaft Regionales Entwicklungskonzept
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
REK	Regionale Entwicklungskonzept
T20	Tempobeschränkung 20 km/h
T30	Tempobeschränkung 30 km/h
WSB	Wynental- und Suhrentalbahn
ÖV	öffentlicher Verkehr