Wohnpark Seetal

Ein räumliches Konzept für eine Region im Kanton Aargau

Verfasser:
Saša Subak

Referent:
Prof. Dr. Bernd Scholl, IRL, ETH Zürich
Korreferent:
Bernhard Fischer, Abteilung Raumentwicklung, Kanton Aargau

Abschlussarbeit
MAS-Programm in Raumplanung 2007/2009 3.8.2009

Master of Advanced Studies in Raumplanung
Certificate of Advanced Studies in Raumentwicklung

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Ich erkläre mit meiner Unterschrift, das Merkblatt Plagiat zur Kenntnis genommen, die vorliegende Arbeit selbständig verfasst und die im betroffenen Fachgebiet üblichen Zitiervorschriften eingehalten zu haben.

Merkblatt Plagiat: http://www.ethz.ch/students/semester/plagiarism_s_de.pdf

Baden, 3. August 2009

Ort, Datum Unterschrift

Dank

Ich möchte verschiedenen Personen für ihren Beitrag zum Gelingen dieser Arbeit danken.

Bedanken möchte ich mich bei Herrn Prof. Dr. Bernd Scholl, der das Referat für diese Arbeit übernommen hat und mir anlässlich dreier Zwischenbesprechungen mit Vorschlägen und Hinweisen tatkräftig zur Seite stand. Die Zwischenbesprechungen fanden jeweils mit meinen Mitstudentinnen und -studenten statt: Mili Brunner-Blanco, Rachel Gaudenz, Anita Grams, Andreas Hünermann, Jerjen Damian und ich hielten uns gegenseitig mit unseren Präsentationen auf Trab. Die gemeinsamen Diskussionen waren bereichernd und halfen, die eine oder andere Sackgasse zu umgehen.

Herzlich danken möchte ich auch meinem Korreferenten Bernhard Fischer von der Abteilung Raumentwicklung des Kantons Aargau. Zuerst danke ich Ihm, dass ich mit dem Seetal eine Region aus meinem Wohnkanton genauer bearbeiten konnte und zweitens danke ich Ihm für die zwei intensiven und lehrreichen Besprechungen in Aarau, die dazu beitrugen - so hoffe ich jedenfalls - dem Bericht die nötige Klarheit und Stringenz zu verleihen.

Last but not least möchte ich Stephan danken, der mich bei der Arbeit unterstützte und mir insbesondere half, die Tücken der deutschen Sprache und diverser Computerprogramme zu überstehen.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 1
1.1 Ein weisser Fleck? 1
1.2 Ziele und Ausrichtung der Arbeit 2
1.3 Aufbau der Arbeit 3
2 Ausgangslage 4
2.1 Lage der Region 4
2.2 Landschaftsräume 4
2.3 Kennzahlen und Entwicklung 7
2.4 Zwischenfazit 30
3 Entwicklungsstrategie 32
3.1 Wozu eine Strategie? 32
3.2 Welche Strategie? 32
3.3 Leitidee 39
4 Räumliches Konzept Seetal 41
4.1 Gesamtkonzept 41
4.2 Ziele 42
4.3 Massnahmen 45
4.4 Beispiele 48
4.5 Zeitliche Übersicht 61
5 Umsetzung 63
5.1 Fallbeispiele 63
5.2 Programm 69
5.3 Empfehlungen 71
6 Fazit 74

7 Literatur 76

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 soziale Struktur des Seetals 10

Tabelle 2 Bevölkerungsszenarien bis 2030 11

Tabelle 3 Übersicht Bodennutzung 1970 - 1997 (Fläche in ha) 15

Tabelle 4 Bauzonenreserven (Fläche in ha) 15

Tabelle 5 Bauzonenkapazitäten bestehendes Baugebiet 17

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Städtebauliches Portrait der Schweiz 1

Abbildung 2 Übersicht Seetal 5

Abbildung 3 Landschaftsräume Seetal 6

Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung Seetal 8

Abbildung 5 Bevölkerungsentwicklung 1970 - 2008 9

Abbildung 6 Altersgruppen 1990 - 2030 12

Abbildung 7 Siedlungsentwicklung 1850 bis heute 14

Abbildung 8 Strassenprojekte Raum Lenzburg 20

Abbildung 9 Entwicklung Strassenverkehr seit 1990 21

Abbildung 10 Fahrzeugpark Seetalbahn 22

Abbildung 11 zukünftige Eisenbahnprojekte (ZEB, Bahn 2030) 23

Abbildung 12 Verkehrsnetz Seetal 24

Abbildung 13 Raumkonzept Kanton Aargau 26

Abbildung 14 Konfliktkarte Seetal 33

Abbildung 15 Szenario „Goldküste“ 35

Abbildung 16 Szenario „Kulturlandschafspark“ 36

Abbildung 17 Szenario „Zwischenstadt“ 36

Abbildung 18 Strategieskizze Seetal 40

Abbildung 19 Übersicht Massnahmen 47

Abbildung 20 Ausschnitt Wettbewerbsperimeter 50

Abbildung 21 Plan Siegerteam Crêt-du-Locle 51

Abbildung 22 Lage der interkommunale Arbeitszone Region Delémont 52

Abbildung 23 Ansicht Fläsch 55

Abbildung 24 Ortszentrum Monte Carasso 57

Abbildung 25 Siedlung Bachstrasse, Suhr 58

Abbildung 26 Werkerweiterung Fensterfabrik, Hagedorn/Cham 59

Abbildung 27 Beinwil am See im Jahr 2030? 60

Abbildung 28 Potentialanalyse Ortsteil Seematt/Meisterschwanden 64

Abbildung 29 Situation Gewerbegebiet Birren/Seon 66

Abbildung 30 Erweiterungsstudie Gewerbegebiet Birren 67

Abbildung 31 Vorgehensplan Erweiterung Gewerbegebiet Birren 68

Abbildung 32 Vorgehensplan Workshop „Räumliche Entwicklung Seetal“ 71

Abschlussarbeit MAS-Programm in Raumplanung 2007/2009

Wohnpark Seetal

Ein räumliches Konzept für eine Region im Kanton Aargau

Saša Subak
Parkstrasse 15
5400 Baden

Telefon: 079 757 11 83
Telefax: 056 210 07 08
sasa.subak@metron.ch

3.8.2009

Kurzfassung

Die Arbeit befasst sich mit den raumrelevanten Konflikten, Projekten und Strategien im aargauischen Teil des Seetals. In einer Situationsanalyse werden die bisherigen Entwicklungen analysiert und zu Thesen für die Zukunft gebündelt. Thesen und Ansätze für räumliche Strategien bilden die Grundlage für die Strategieskizze. Diese dient als Leitbild für die Ausarbeitung des Konzepts. Die Grundidee des räumlichen Konzepts besteht in der Überlagerung der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung im Sinne eines Wohnens im Park. Die Nutzungen sollen sich ringförmig um den See anordnen und Schwerpunkte bilden. Für die Bündelung der Gewerbebetriebe wird eine Konzentration im Gebiet Birren, nördlich von Seon, vorgeschlagen und überprüft. Das räumliche Konzept beinhaltet neben der Konzeptkarte auch einen Katalog mit Massnahmen und einer Reihe von Planungsbeispielen aus der ganzen Schweiz. Die Beispiele sollen die Gemeinden dazu anregen, das Potential der lokalen Raumplanung zu erkennen. Die Arbeit schliesst mit der Erkenntnis, dass für eine stärkere regionale Zusammenarbeit der Kanton Aargau eine Katalysatorfunktion übernehmen muss. Wichtig bei der weiteren Planung des Seetals sind die Übersicht der vorhandenen Bauzonenreserven und die Zusammenhänge zwischen Siedlungs- und Verkehrswachstum. In einem Workshopverfahren könnten die Gemeindevertreter diese Übersichten gewinnen und für die spätere Arbeit an regionalen Planungen (regionaler Sachplan) weiterverwenden.

Schlagworte

Regionalplanung; räumliches Konzept; Seetal; Hallwilerschutzdekret; Überlagerung; Siedlungsqualität

Zitierungsvorschlag

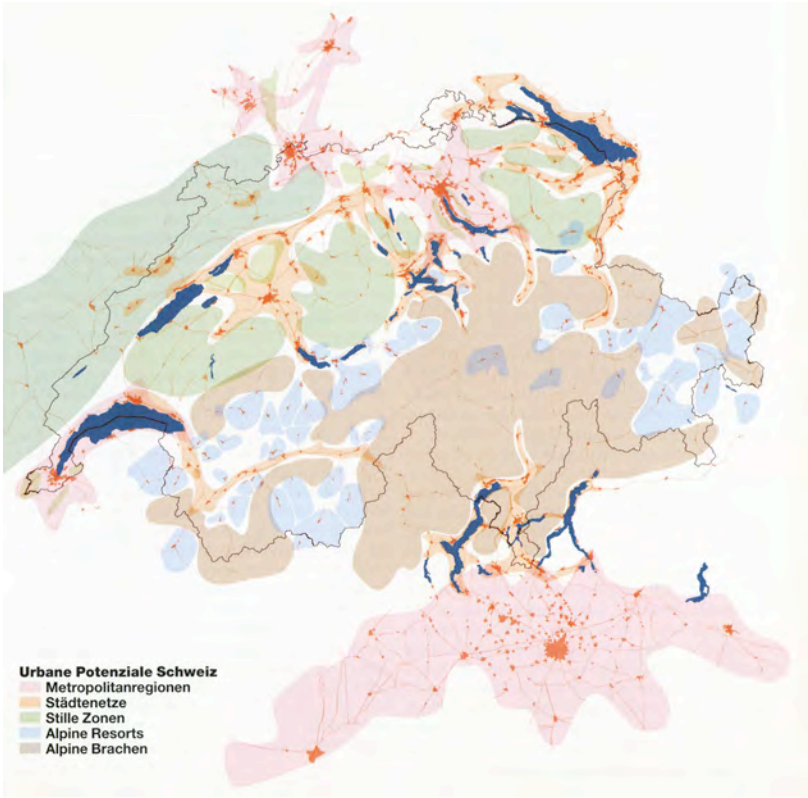
Subak, Saša (2009): Wohnpark Seetal – Ein räumliches Konzept für eine Region im Aargau, Thesis MAS-Programm in Raumplanung 2007/2009, Zürich

1 Einleitung

1.1 Ein weisser Fleck?

2005 publizierte das ETH Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart, unter dem Namen „Die Schweiz – Ein städtebauliches Portrait" eine Bestandesaufnahme der räumlichen Schweiz. Wer darin das Seetal im Kanton Aargau sucht, wird es auf Grund der namensgebenden Gewässer erkennen (Abbildung 1). Ein weiteres Merkmal, das auffällt, ist seine negative Definition: Es gehört weder zu den Metropolitanregionen noch zu den Städtenetzen. Eine stille Zone ist es auch nicht, geschweige denn ein alpines Ressort bzw. eine Brache. Statt Farben dominiert die Farbe weiss.

Abbildung 1 Städtebauliches Portrait der Schweiz



Quelle: ETH Studio Basel, Institut Stadt der Gegenwart (2005)

Das Seetal ein weisser Fleck? Seine Bewohner würden lautstark gegen diese Einschätzung protestieren und wohl auch die Herren und Damen (obwohl es momentan nur eine ist) Regierungsräte, die die Region um den Hallwilersee gern als Visitenstube des Kantons preisen. Ist also das „weisse" Seetal ein Fehler? Wurden die Flächen des städtebaulichen Portraits zu eng gezeichnet? Wohl kaum. Eine andere Interpre-

tation könnte lauten, das Seetal sei etwas von allem, städtisch, ländlich, vernetzt und abgelegen und deshalb nicht auf einen Nenner zu bringen.

Auf der Karte der regionalen Zusammenarbeit könnte es jedoch als weisser Fleck durchgehen. Während seine Nachbarn im Westen, Süden und Osten eng zusammenarbeiten und sich Gedanken zur räumlichen Entwicklung machen, besteht der Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal erst seit dem 1. Januar 2007.

1.2 Ziele und Ausrichtung der Arbeit

Das Seetal erstreckt sich über die Kantone Aargau und Luzern und umfasst 28 Gemeinden zwischen Seon im Norden und Eschenbach im Süden. Im Zentrum der Region liegen der Hallwilersee und der Baldeggersee. Der Hallwilersee ist das grösste stehende Gewässer des Kantons Aargau. Während auf der Luzerner Seite eine überkommunale Strategie zur räumlichen Entwicklung besteht, fehlt eine solche im Kanton Aargau gänzlich. Die Arbeit befasst sich mit den raumrelevanten Konflikten, Projekten und Strategien im aargauischen Seetal (Ausgangslage), entwickelt daraus eine räumliche Vision des Tals (Konzept) und beschreibt, wie diese Vision erreicht werden kann (Strategie). Die Arbeit soll den Akteuren (Kanton Aargau, Gemeinden im Seetal) als Grundlage für eine Diskussion über die Möglichkeit einer gemeinsamen raumplanerischen Vision und Strategie für das Seetal dienen.

Im Mittelpunkt der Arbeit stehen folgende Fragen:

- welches sind die raumrelevanten Probleme der heutigen und zukünftigen Entwicklung im Seetal?
- mit welchem Konzept und welchen Strategien können die erkannten Probleme gelöst werden?
- welche Handlungsempfehlungen ergeben sich aus dem Konzept?
- wie können und sollen die aargauischen Gemeinden des Seetals raumplanerisch besser zusammenarbeiten?

Der Verfasser selbst versteht die Arbeit als Impuls und als Ermutigung für die Gemeinden des Seetals, besser zusammenarbeiten. Auf Wunsch des Kantons Aargau, Abteilung für Raumentwicklung, wurden keine Gespräche mit Gemeindevertretern, Regionalplanern oder sonstigen Akteuren geführt. Es handelt sich somit um eine eher theoretische Auseinandersetzung mit der Region auf der Basis öffentlich zugänglicher Pläne und Informationen sowie kantonaler Grundlagen. Zwei Begehungen vor Ort vermittelten einen direkten Eindruck von der Region. Die Arbeit wurde im Rahmen des berufsbegleitenden MAS-Programms in Raumplanung im Zeitraum von April bis August 2009 erstellt.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die Arbeit umfasst die Kapitel Ausgangslage, Entwicklungsstrategie, räumliches Konzept und Umsetzung. Der Schwerpunkt der Arbeit liegt auf dem Konzept und dessen Umsetzung in der zweiten Hälfte des Berichts. Leser, die vor allem an diesem Teil interessiert sind, können beim Fazit der Ausgangslage, Seite 30, in den Bericht einsteigen.

Die Ausgangslage dient als Einstieg in die Region und bietet eine Übersicht der wichtigsten Informationen zum Seetal. Sie schliesst mit einer Analyse der bisherigen und zukünftigen Entwicklungen. Ein Zwischenfazit fasst die Anforderungen an das räumliche Konzept zusammen.

Im Kapitel Entwicklungsstrategie werden auf Grund der Situationsanalyse und dreier Szenarien räumliche Strategien für das Seetal entwickelt. Diese werden zu einer Strategieskizze verarbeitet, die als eine Art Leitidee für das räumliche Konzept dient.

Das räumliche Konzept beinhaltet die räumliche Vision für das Seetal im Jahr 2030 sowie Angaben über die Massnahmen. Beispiele aus der ganzen Schweiz dienen der Illustration ausgewählter Massnahmen. Sie werden kurz beschrieben und mit dem Seetal in Zusammenhang gebracht. Angaben zu Kontaktadressen sollen den Wissensaustausch ermöglichen. Das Kapitel endet mit einer zeitlichen Übersicht laufender Planungen im Umfeld des Seetals.

Das vorletzte Kapitel befasst sich mit der Umsetzung des Konzepts. Anhand zweier Fallbeispiele werden die Aussagen des Konzepts vertieft untersucht. Zwei Vorgehensvorschläge und eine Liste mit Empfehlungen an die Akteure schliessen das Kapitel ab.

Im abschliessenden Kapitel wird die Arbeit reflektiert.

2 Ausgangslage

2.1 Lage der Region

Das Seetal ist eines von 6 Südtälern des Kantons Aargau und erstreckt sich auf einer Länge von 28 Kilometern von Lenzburg bis Eschenbach im Kanton Luzern. Das 7 km breite Tal wird im Westen und Osten von Hügelzügen begrenzt (Abbildung 2). Es liegt zwischen dem Bünztal (östlich) und dem Wynental (westlich des Seetals).

2.2 Landschaftsräume

Prägend für die Region sind der Hallwilersee, die Endmoräne bei Seon, die Ebene Schlatt sowie die beidseitigen Hügelzüge (Abbildung 3). Der Hallwilersee ist mit einer Fläche von 10 m^2 das grösste Gewässer des Kantons Aargau (davon rund 9 m^2 im Aargau).

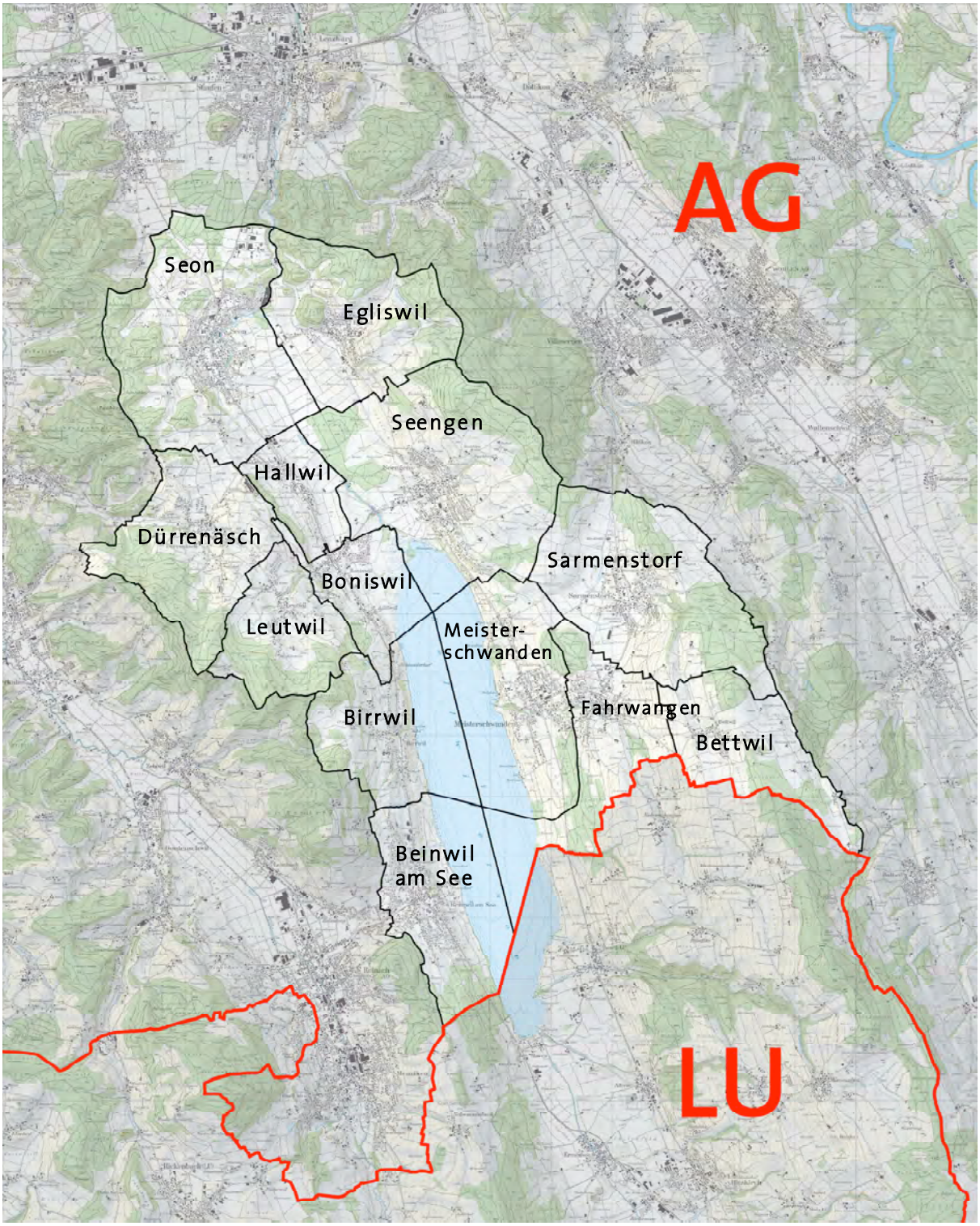
Die markante Endmoräne trennt das Siedlungsgebiet im Süden vom Industriegebiet Birren im Norden. Grabhügel weisen auf eine Jahrtausend alte Siedlungsgeschichte hin (1).

Die Ebene Schlatt wird in nördlicher Richtung vom Aabach durchquert und von den Siedlungsgebieten von Seon, Hallwil, Boniswil, Seengen und Egliswil eingerahmt. Die offene, strukturarme Landschaft war ursprünglich ein Ried, dessen südliche Reste (Boniswiler-, Seenger-Ried) von nationaler Bedeutung sind. In der Ebene sind wertvolle und seltene Waldflächen (u. a. grösster Erlenbruchwald der Schweiz) anzutreffen. Westlich von Egliswil befindet sich ein Gewerbegebiet auf offener Flur (2).

Die westliche Talseite weist eine kleinstrukturierte Kulturlandschaft mit zahlreichen Hochobststammbäumen auf. Siedlungs- und Freiflächen gehen ineinander über. In der Landwirtschaft dominieren Dauerwiesen und Weiden. Vereinzelt sind grössere Gewerbebetriebe anzutreffen (3).

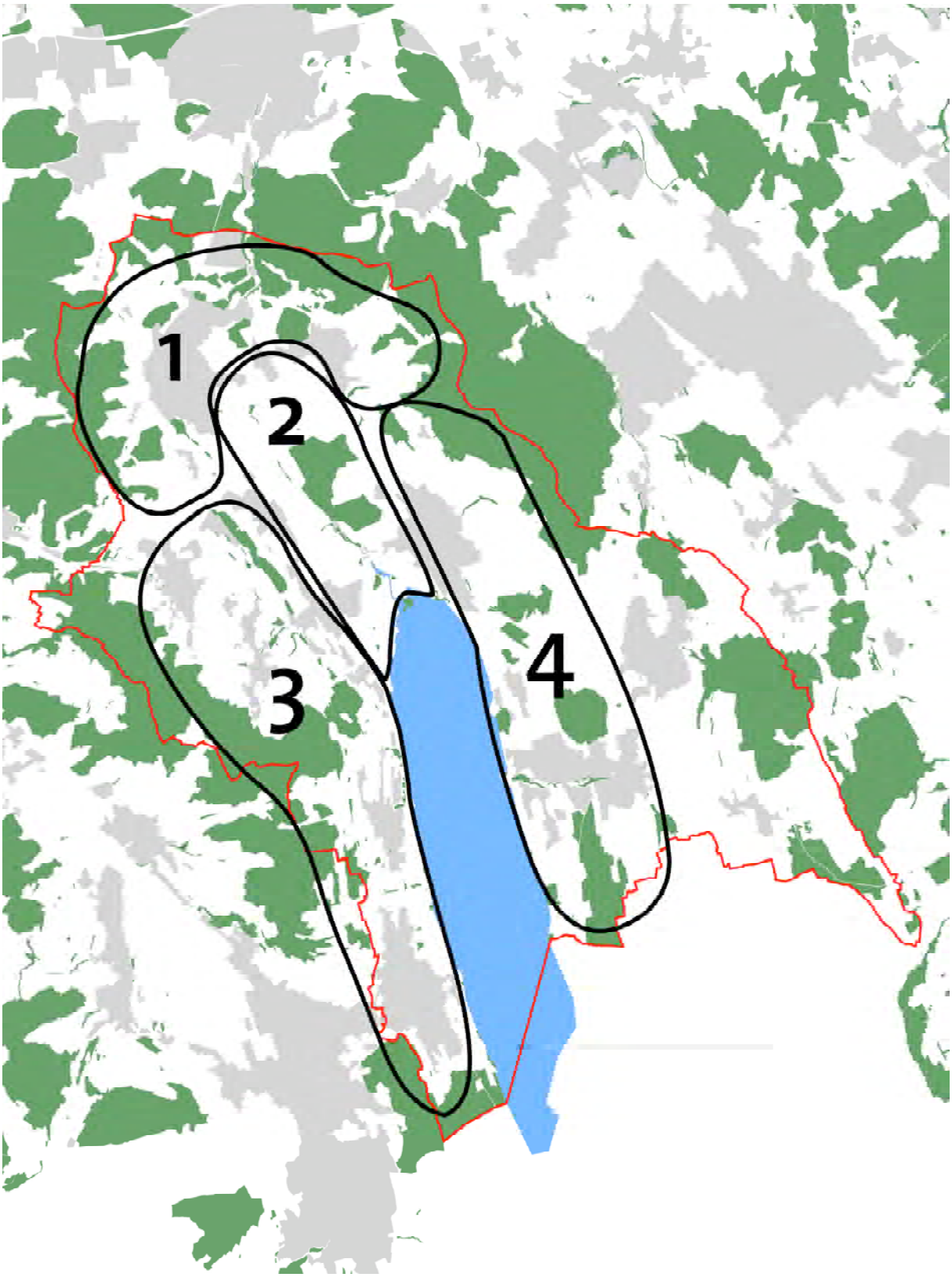
Die östliche Talseite ist eine halboffene Ackerlandschaft und weniger strukturiert (Hecken, Obstgärten). In Seengen befindet sich am Uferhang ein kleines Rebbau-Gebiet. Naturnahe Uferabschnitte wechseln sich mit Zonen intensiver Erholungsnutzung ab. In Fahrwangen und Meisterschwanden teilt der Einschnitt des Dorfbachs die Siedlungsgebiete in zwei Hälften. In der Landwirtschaft dominieren Dauerwiesen und Ackerbau. Die östliche Hangseite bietet durch die Besonnung attraktive Wohnlagen. Vereinzelte Gewerbegebiete haben sich in den Ortszentren bzw. am Siedlungsrand angesiedelt (4).

Abbildung 2 Übersicht Seetal



Quelle: Kanton Aargau LK25 © swisstopo (DV642.4)

Abbildung 3 Landschaftsräume Seetal



Quelle: AGIS, eigene Darstellung

2.3 Kennzahlen und Entwicklung

2.3.1 Bevölkerung

Zahl

Die 13 Gemeinden des Seetals zählen 24'200 Einwohner (2008). Seit 1970 ist die Bevölkerung der Region um 7'500 Einwohner, bzw. 45% gewachsen. Dies entspricht einem durchschnittlichen Bevölkerungswachstum von ca. 1% pro Jahr. Damit ist das Seetal in den letzten 40 Jahren fast dreimal so schnell gewachsen wie der Kanton Aargau (1970-2008: 0.4% pro Jahr).

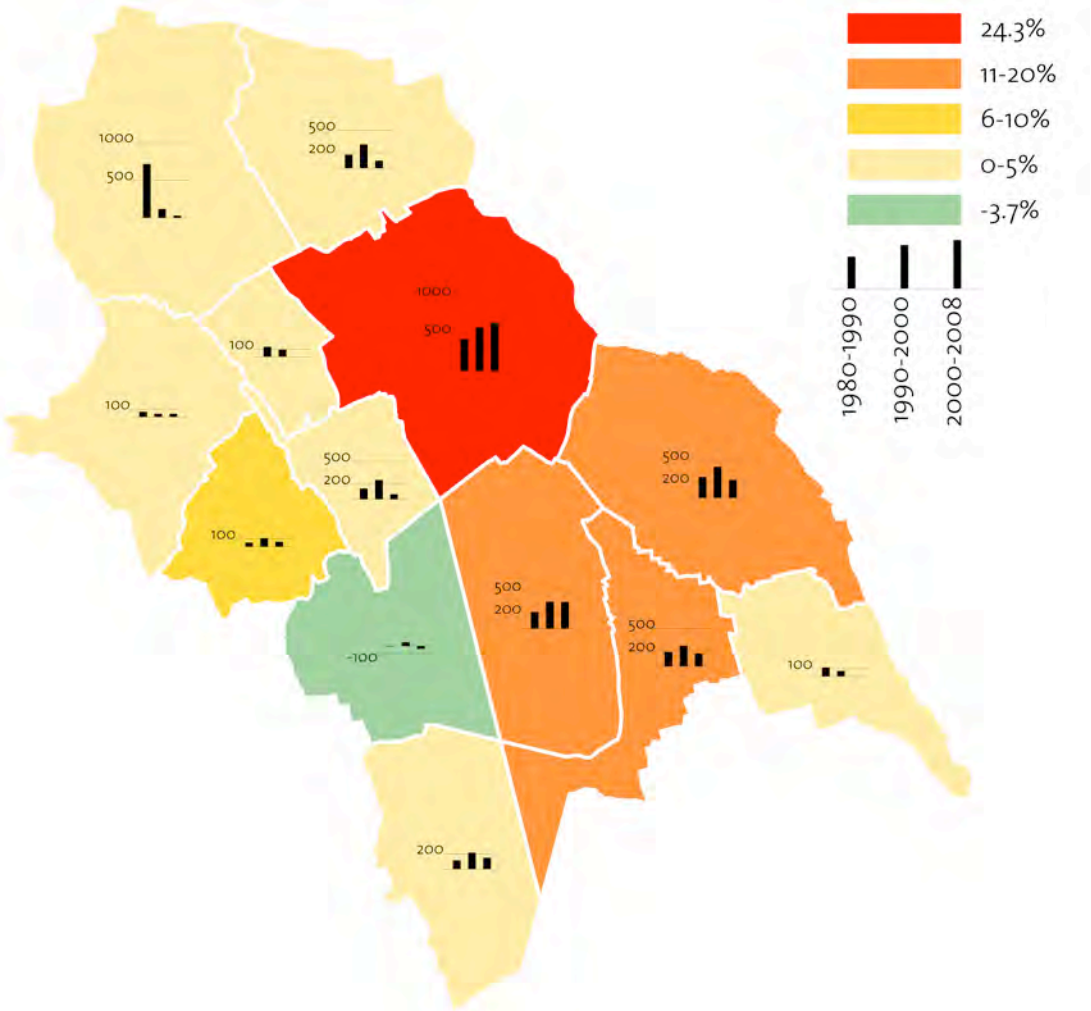
Die Bevölkerungszunahme verläuft in den Gemeinden nicht einheitlich (Abbildung 4). Als ausgesprochene Wachstumsmotoren erweisen sich die Gemeinden auf der östlichen Seite des Hallwilersees: Seengen, Meisterschwanden, Fahrwangen und Sarmenstorf. Sie verzeichnen Wachstumsraten von deutlich über einem Prozent pro Jahr. Am westlichen Seeufer löst die Zeit des starken Wachstums (1980 bis 2000) eine Phase der Stabilität ab. Dies gilt auch für Seon, die mit rund 4'700 Einwohnern grösste Seetalgemeinde. Ihre Bevölkerungszahl ist seit 2000 praktisch unverändert. Die unterschiedliche Entwicklung der beiden Talseiten hält auch in neuerer Zeit an: Wie Abbildung 4 zeigt, befanden sich die drei Gemeinden mit dem grössten relativen und absoluten Bevölkerungswachstum zwischen 2000 und 2008 alle östlich des Sees. Von den drei Gemeinden mit den tiefsten Werten lagen deren zwei auf der westlichen Seite des Hallwilersees und eine am Rand der Region (Bettwil).

Die Bevölkerungsentwicklung zwischen 1970 und 2008 lässt sich in drei Phasen unterteilen (Abbildung 5): Phase 1 umfasst die Zeit zwischen 1970 und 1980 und ist gekennzeichnet durch ein schwaches Wachstum. Von 1980 bis 2000 (Phase 2) nimmt die Bevölkerung rasant zu. Auf diese Zeit entfallen drei Viertel des gesamten Wachstums seit 1970. Ab 2000 schwächt sich das Wachstum ab, ist aber immer noch höher als in der ersten Phase.

Altersstruktur

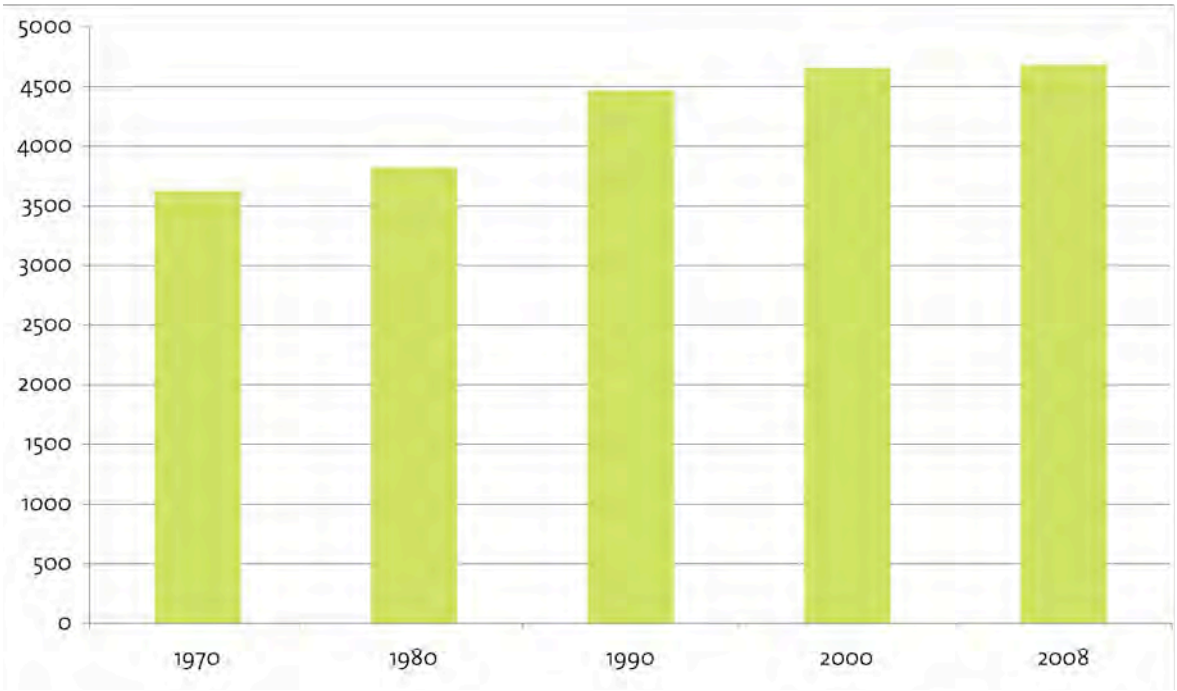
Die Statistiken zeigen für die Gemeinden des Seetals einen überdurschnittlich hohen Anteil der jüngsten Bevölkerungsgruppe auf. Der Anteil der unter 19-jährigen Personen liegt mit 23% über dem kantonalen Mittel von 20%. Vergleicht man die Werte der 20-64 jährigen so weist auch hier das Seetal höhere Werte auf als der Kanton (62% gegenüber 56%). Der Anteil der ältesten Bevölkerungsgruppe ist folglich im Seetal niedriger als im Kantonsmittel. Der Anteil der über 64-jährigen Personen beträgt im Seetal 15%, im Kanton 24%.

Abbildung 4 Bevölkerungsentwicklung Seetal



Quelle: Statistik Aargau

Abbildung 5 Bevölkerungsentwicklung 1970 - 2008



Quelle: Statistik Aargau

Soziale Struktur

Die Indikatoren zeigen ein stabiles Bild der sozialen Struktur (Tabelle 1). Zwar sind auch im Seetal der demografische Wandel und die Individualisierung sichtbar, insgesamt haben sich die Kennzahlen aber nicht stark verändert. Es wird daher vermutet, dass die zugewanderte Bevölkerung dieselbe soziale Struktur aufwies, wie die ansässige gezogen. Längerfristig zeichnet sich eine Entwicklung zur Ein-Drittel-Gesellschaft ab: Ein Drittel Singles, ein Drittel Zweipersonenhaushalte und ein Drittel Haushalte mit Eltern und Kindern. Noch ein Viertel der Bevölkerung des Seetals lebt im letztgenannten Haushaltstyp.

Weitere Entwicklung

Die Abschätzung der zukünftigen Zahl der Einwohner des Seetals und deren Altersstruktur stüzt sich auf mehrere Quellen. Dazu gehören statistische Angaben des Kantons Aargau für die Bezirks- und Kantonsebene, Angaben des Bundesamtes für Statistik für den Kanton Aargau und die Fortschreibung des Bevölkerungswachstums für jede einzelne Gemeinde auf Grund der Wachstumsraten zwischen 2000 und 2008. Für das Seetal wurden insgesamt 5 Szenarien untersucht und zu zwei Mittelwerten mit den jeweiligen Standardabweichungen zusammengefasst. In Tabelle 2 sind die Prognosen für die Jahre 2020 und 2030 dargestellt. Demnach wird die Bevölkerung 2030 zwischen 25'300 und 30'000 Einwohner betragen (Mittelwert: 27'200 Ew.). Dies entspräche einer Zunahme gegenüber 2008 von 1'100 bis 6'000 Einwohnern (Mittelwert: 3'000 Ew.).

Tabelle 1 soziale Struktur des Seetals

Indikatoren	VZ 1990	VZ 2000
ledig in %	42.2	42.0
verheiratet in %	42.0	42.0
Jugendquotient[1] in %	42.5	43.3
Altersquotien[2] in %	22.8	22.0
Personen pro Haushalt	2.7	2.5
Hochqualifizierte in %	35.3	20.8
Mittelschicht in %	51.3	45.0
gering qualifizierte in %	10.4	12.0
Nicht zuteilbar[3] in %	3.0	22.2

Quelle: Bundesamt für Statistik (BfS)

Die Entwicklung der Altersstruktur stützt sich auf kantonale Angaben auf Bezirksebene. Die Anteile der jeweiligen Altersklassen pro Bezirk wurden mit den Einwohnerzahlen der Gemeinden multipliziert und über die Region addiert. Abbildung 6 zeigt den Verlauf der jeweiligen Altersklassen des Seetals. Bis 2030 dürfte der Anteil der jüngsten und aktivsten Bevölkerungsgruppen abnehmen und sich dem kantonalen Mittel annähern (20%) . Der Anteil der aktiven Bevölkerung (20- bis 64-jährige) an der Gesamtbevölkerung dürfte von 62% (2008) auf 56% (2030) zurückgehen. Stark zunehmen wird der Anteil der über 64-jährigen von 15% auf 24%.

Durch die Zunahme der Personen im Rentenalter dürfte sich die Nachfrage nach Stockwerkeigentum erhöhen, diejenige nach Einfamilienhäusern (EFH) eher sinken (raumentwicklungAARGAU, 2006). Zentrumsnahe Wohnlagen mit guter Infrastruktur, einem attraktiven Wohnumfeld und einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr (öV) dürften von dieser Entwicklung profitieren.

[1] Anteil der 0 bis 19-jährigen an den 20 bis 64-jährigen.

[2] Anteil der über 64-jährigen an den 20 bis 64-jährigen.

[3] Eine Erklärung für den Rückgang der Werte zwischen 1990 und 2000 liegt im Wechsel der Erhebungsmethode. 1990 wurde der berufliche Status durch Interviewer geschätzt, welche die zu Zählenden persönlich besuchten. Bei der Volkszählung 2000 dagegen wurden Fragebogen verschickt. In der Folge erhielten bis zu einem Viertel aller Bögen keine oder nur unzureichende Angaben.

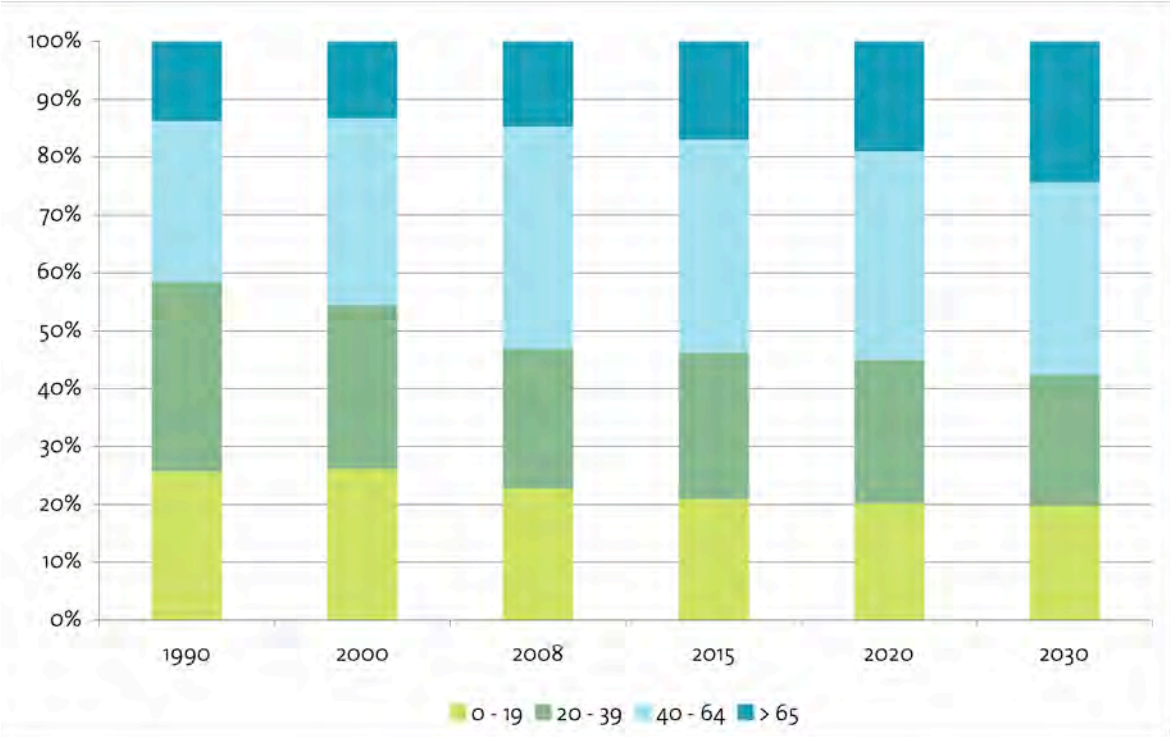
Tabelle 2 Bevölkerungsszenarien bis 2030

	2020	2030
2002	26'000	27'200
Mittel 2007	25'800	26'400
Hoch 2007	26'800	28'500
Tief 2007	24'800	24'300
Mittel 2009	25'800	27'100
Fortschreibung 00/08	27'200	30'000
Durchschnitt[4]	**26'000**	**27'200**
Abweichung	900	1900

Quelle: BfS, Statistik Aargau, eigene Berechnungen

[4] Die Durchschnittszahl aller Prognosen. Die Abweichung ist ein Mass der Streuung (+/-).

Abbildung 6 Altersgruppen 1990 - 2030



Quelle: Statistik Aargau, eigene Berechnungen

2.3.2 Erwerbstätige

Zahl

Die Zahl der Erwerbstätigen ist von 10'100 (1990) auf 11'900 (2000) gestiegen. Das Wachstum von 18% ist hauptsächlich dem Dienstleistungssektor (3. Sektor) zuzuschreiben. In der Landwirtschaft und in der Industrie nahm die Zahl der Erwerbstätigen um 15% bzw. 12% ab. Im Jahr 2000 waren noch 450 Personen in der Landwirtschaft, 3'700 in der Industrie und 6'300 im Dienstleistungsbereich beschäftigt. Für 1'450 Beschäftigte fehlen die Angaben.

Den 11'900 Beschäftigten stehen in der Region selbst 7'600 Voll- und Teilzeitstellen gegenüber. Davon entfallen 9% auf den Landwirtschafts-, 36% auf den Industrie- und 55% auf den Dienstleistungssektor. Die 7'600 Arbeitsplätze (AP) verteilen sich auf 1'300 Betriebe. Die höchsten Arbeitsplatzzahlen pro Betrieb weist der Industriesektor auf (9.1 AP pro Betrieb). Es folgen der Dienstleistungsbereich (5.4) und die Landwirtschaft (2.9).

Weitere Entwicklung

Die Zahl der regionalen Arbeitsplätze konnte mit der Zunahme der Erwerbstätigen in den letzten Jahren nicht mithalten. Als Folge davon müssen die Erwerbstätigen ausserhalb ihrers Wohnorts bzw. ihrer Region einer Arbeit nachgehen und pendeln (Kapitel 2.4.5). Eine Änderung ist nicht in Sicht: In den Sektoren 1 und 2 ist mit einer weiteren Abnahme der Zahl der Betriebe zu rechnen. Für 2030 gehen wir von 200 Betrieben in der Landwirtschaft und 300 Industrie- und Gewerbebetrieben aus. Die Zahl der Dienstleistungsunternehmen dürfte sich auf 800 leicht erhöhen. Zusammen mit der Entwicklung der Arbeitsplätze pro Betrieb ergibt sich eine Gesamtzahl der Arbeitsplätze im Seetal für das Jahr 2030 von rund 8'400. Diesen steht eine geschätzte Zahl der aktiven Bevölkerung von 9'700 Personen gegenüber.

2.3.3 Siedlung

Bisherige Entwicklung

Abbildung 7 zeigt den Verlauf der Siedlungsentwicklung des Seetals seit 1850: Konzentrierten sich die Ortskerne am Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts noch um die Kreuzungspunkte der Landstrassen oberhalb des Sees und am Rande der Riedflächen, dehnten sich die Siedlungen in den darauf folgenden Jahrzehnten entlang der Ausfallstrassen in die Umgebung aus. Dabei entstanden netzartige Strukturen, die zunächst weiterhin landwirtschaftlich genutzt wurden (zum Beispiel Obstgärten), und erst später, z. T. erst heute, überbaut wurden.

Die Siedlungsflächen konzentrieren sich auf Grund der begrenzten Platzverhältnisse im Talboden auf die westlichen und östlichen Uferhänge. Im Norden formen sie ein Band um die landwirtschaftlich genutzte Ebene Schlatt. Auf den steileren Hängen des Westufers konzentriert sich die Bebauung entlang von Strassen, die parallel zum Hang verlaufen. Diese Gemeinden weisen eine im Vergleich zu den östlichen Seeufergemeinden weitaus dispersere Siedlungsstruktur auf. Die Gemeinden auf der Ostseite profitieren von wesentlich günstigeren topografischen Bedingungen. Dort wechseln sich steilere Uferpartien mit terrassenförmigen Plateaus ab.

Abbildung 7 Siedlungsentwicklung 1850 bis heute

Quelle: AGIS Kanton Aargau, eigene Darstellung

Arealstatistik

Die Gesamtfläche der Region Seetal beträgt 7'700 ha. Zwischen 1970 und 1985 nahm die Siedlungsfläche (inkl. Verkehrsfläche) um 41.9%, zwischen 1985 und 1997 um 8.5% zu (Schweiz: 13.3%). Von 1970 bis 1997 erhöhte sich die Siedlungsfläche pro Kopf von 377 m² auf 431 m² (Schweiz: 397 m²).

Tabelle 3 Übersicht Bodennutzung 1970 - 1997 (Fläche in ha)

	1970	1985	1997
Acker, Wiese	4168	4088	3817
Wald	1835	2043	1957
Siedlungsfläche	628	891	967

Quelle: BfS, Arealstatistik

Bauzonen

Im Seetal sind auf Basis der rechtskräftigen Bauzonenpläne 80% der Bauzonen bereits überbaut und 20% als unüberbaute Bauzonen ausgewiesen (Tabelle 4). Die Reserven sind je nach Nutzungsart unterschiedlich und reichen von 9% bei den Zonen für öffentliche Bauten bis zu 30% bei den Industrie- und Gewerbezonen. Rechnet man die Reserven von 176 ha in den Wohn- und Mischzonen mit der bestehenden durchschnittlichen Einwohnerdichte der bereits überbauten Siedlung (35 E/ha) hoch, ergibt sich ein theoretisches Potential für 6'200 zusätzliche Einwohner. Die ausgewiesenen Bauzonenreserven reichen demnach aus, um die in Kapitel 2.4.1 prognostizierte durchschnittliche Bevölkerungszunahme von 3'000 Einwohnern aufzufangen.

Tabelle 4 Bauzonenreserven (Fläche in ha)

	überbaut	baureif/Reserven	Total
Wohn- und Mischzonen	698	176	874
Industrie- und Gewerbezonen	63	27	90
Zonen für öffent. Bauten	77	7	84

Quelle: Kanton Aargau, Stand der Erschliessung 2007

Die bestehende Einwohnerdichte von 35 Einwohnern je ha überbaute Wohn- und Mischzone liegt unterhalb der kantonalen Mittelwerte für ländliche Gemeinden (36.6 E/ha) bzw. Gemeinden in ländlichen Entwicklungsachsen (42.1 E/ha). Die oben angegebene Schätzung für das Potential der unüberbauten Wohn- und Mischzonen im Seetal berücksichtigt weder das mögliche Verdichtungspotential noch die Zunahme des Wohnflächenbedarfs und die Entwicklung der Haushaltsgrössen. Für die weitere Entwicklung des Seetals ist jedoch eine verlässliche Angabe über das Potential der Bauzonen wichtig, lassen sich damit doch Auswirkungen auf die zukünftigen Verkehrsströme ableiten. In einem zweiten Schritt soll

deshalb versucht werden, das Potential über die Ausnützungsziffer zu schätzen und auf Grund der Entwicklung der Haushaltsgrössen zu verifizieren. Ähnlich wie bei den Bevölkerungsprognosen (Kapitel 2.4.1) ergibt sich daraus ein Bandbereich für das Fassungsvermögen der vorhandenen Wohn- und Mischzonen.

Wo die Ausnützungsziffer alle Nutzungsflächen umfasst, die dem Wohnen dienen, lässt sich die Zonenkapazität auf folgender Formel errechnen (Gilgen, 2005):

$E = F * d / (BGF/E) * A_G * a_w * (1-a_E)$ (1)

Das Fassungsvermögen für die Einwohner (E) ist abhängig von der Fläche der Zone (F), der Dichte (d = Ausnützungsziffer), der Bruttogeschossfläche pro Einwohner (BGF/E) dem Ausbaugrad (A_G), dem Wohnanteil in der entsprechenden Zone (a_w) und dem Anteil für die Erschliessungsflächen (a_E). Für einen Gesamtüberblick der Region Seetal begnügen wir uns mit Annahmen. In einer Vertiefung (Kapitel 5.1) sollen am Beispiel der Gemeinde Meisterschwanden die Potentiale in den unbebauten und bebauten Bauzonen eruiert werden.

Der Kanton Aargau erhebt jährlich den Stand der Erschliessung. Darin ist für jede Gemeinde ersichtlich, wie viele Hektaren (ha) der Bauzonen überbaut sind bzw. nicht. Für unsere Berechnungen stützen wir uns auf den Bericht aus dem Jahr 2007. Da die verschiedenen Wohnzonen nicht separat aufgezählt werden, sondern mit den Kernzonen und den Mischzonen zusammen aufgeführt werden, treffen wir folgende Annahmen:

Annahme 1: $d = 0.4$
Annahme 2: $BGF/E = 50\ m^2/E$
Annahme 3: $A_G = 0.8$ (80% Ausbaugrad)
Annahme 4: $a_w = 0.8$ (80% Wohnanteil)
Annahme 5: $a_E = 0.1$ (10% Erschliessung)

In Tabelle 5 sind die Resultate pro Gemeinde aufgeführt. Für die Region Seetal ergibt sich ein Gesamtpotential in den bestehenden Bauzonenreserven von 8'200 Einwohnern. Die Potentiale sind gleichmässig auf die Gemeinden rechts und links des Hallwilersees verteilt. Das grösste Potential mit 1'250 Einwohnern besteht in der Gemeinde Seengen.

Die berechnete Einwohnerzahl soll mit der Entwicklung der Haushaltsgrössen bis ins Jahr 2030 überprüft werden. Die Grösse der Haushalte wurde für das Jahr 2030 für jede Gemeinde hochgerechnet. Die Formel für das Fassungsvermögen lautet:

$E = F * d * A_G * a_w * (1-a_E) / A_W * H$ (2)

Im Unterschied zur Formel 1 wird zuerst die Gesamtfläche berechnet, die für die Wohnutzung zur Verfügung steht und dann durch eine angenommene Wohnungsgrösse ($A_W = 100\ m^2$) dividiert. Dadurch erhält man die Gesamtzahl der Haushalte, die auf der gegebenen Wohnfläche möglich ist. Multipliziert

mit der durchschnittlichen Haushaltsgrösse pro Gemeinde ergibt sich dann das Fassungsvermögen der unüberbauten Bauzone. Die Berechnung erfolgt unter der Annahme, dass bis 2030 keine zusätzlichen Wohn- bzw. Mischzonen eingezont werden.

Tabelle 5 Bauzonenkapazitäten bestehendes Baugebiet (in Einwohner)

Gemeinde	über Ausnützung	über Haushalte
Beinwil am See	1'160	1'290
Bettwil	150	140
Birrwil	550	440
Boniswil	360	400
Dürrenäsch	500	630
Egliswil	420	370
Fahrwangen	420	460
Hallwil	640	600
Leutwil	730	800
Meisterschwanden	730	800
Sarmenstorf	960	960
Seengen	1250	1500
Seon	670	670
TOTAL Seetal	**8'200**	**8'600**

Quelle: Kanton Aargau, eigene Berechnungen

Die Berechnung über die Haushaltsgrössen ergibt ein Gesamtpotential von bis zu 9'000 Einwohnern. Die Bandbreite des berechneten Potentials beträgt somit 8'000 bis 9'000 Einwohner.

Weitere Entwicklung

Die ländliche Umgebung mit Aussicht auf den Hallwilersee und die Alpen dürfte auch in Zukunft neue Einwohner ins Seetal, insbesondere in die östlichen Ufergemeinden, locken. Die vorhandenen Bauzonenreserven reichen aus, um ein Mehrfaches des prognostizierten Bevölkerungswachstums (Kapitel 2.4.1) aufzunehmen. Bei den meisten unüberbauten Grundstücken handelt es sich um Einzelgrundstücke innerhalb des Baugebiets. Grössere zusammenhängende Parzellen, die frei sind, befinden sich in Seengen, Boniswil und Sarmenstorf. Nicht alle Grundeigentümer können oder wollen ihr Land dem Markt zuführen. Der relativ hohe Anteil von unerschlossenem Bauland in den Wohn- und Mischzonen (39% der Reserven) dürfte ein Hinweis darauf sein, dass Bauland gehortet wird. Dies könnte die Gemeinden dazu verleiten, neues Land einzuzonen, obwohl noch Reserven vorhanden sind. Gegenwärtig werden die Zonenpläne der Gemeinden Seengen, Meisterschwanden und Boniswil revidiert. Die

Gemeinden wollen weiterhin wachsen und gehen in ihren Leitbildern von einem zusätzlichen Waschstum von 400 bis 900 Einwohnern in Seengen und 700 bis 900 Einwohnern in Meisterschwanden aus.

2.3.4 Landschaft

Das Seetal ist ein Produkt der Eiszeit: Gletscher formten die Endmoräne und die seitlichen Hügelzüge und hinterliessen auf ihrem Rückzug mit Wasser gefüllte Mulden, den Hallwiler- und den Baldeggersee. Die vom Menschen extensiv bewirtschaftete Ufervegetation (Streuwiesen) und der beim Schloss Hallwil gestaute See sind weitere Bestandteile dieser Kulturlandschaft, die durch eine ausserordentlich grosse Artenvielfalt gekennzeichnet ist. Diese ist auf die Vielfalt der vorhandenen Lebensräume zurückzuführen: seichtes Wasser, Weidengebüsche, Schilfröhricht etc.. Das Boniswiler- und Seenger Ried am Nordufer des Hallwilersees ist mit 40 ha das grösste zusammenhängende Flachmoor im Kanton Aargau und von nationaler Bedeutung. Der Schwarzerlen-Bruchwald auf der Risi in Seengen repräsentiert eine für die Schweiz einmalige Waldgemeinschaft, die in den übrigen Teilen des Landes durch die Urbarisierung fast vollständig verschwunden ist (Haag, 2006).

Der Blick in die Statistik zeigt zwei Trends: Einserseits nehmen Siedlungs- und Waldfläche auf Kosten des Kutlurlandes zu (Tabelle 4). Gleichzeitig nehmen typische Landschaftsstrukturen wie Obstbaumgärten ab. Neben dem Auffüllen von Siedlungslücken fallen die Obstbäume auch einer intensiven Landwirtschaft zu Opfer. Diese ist vor allem in der Schlattebene und auf den östlichen Uferhängen anzutreffen. Auf den steileren, westlichen Uferhängen präsentiert sich die Landschaft noch strukturreicher (Abbildung 1).

Bereits 1908 wurden die ersten Schutzbestimmungen rund um den Hallwilersee erlassen. Auf Grund der Attraktivität der Landschaft für Mensch und Natur wurden die Ufergebiete bereits 1963 ins „Inventar der zu erhaltenden Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung“ (KLN-Inventar) aufgenommen. Dieses wurde später ins „Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler“ (BLN) übernommen. Trotz diesem Status waren die Rebhänge und die Kulturflächen vor Überbauungen nicht geschützt. Erst 1986, mit dem Erlass des Dekrets zum Schutze der Hallwilerseelandschaft (HSD), konnte eine Lösung gefunden werden, welche die Seeufer dauerhaft vor Überbauungen schützt und gleichzeitig einen Spielraum für Bauten und Anlagen offen hält (Spezialzonen).

Weitere Entwicklung

75% der gesamten Uferlänge des Hallwilersees sind unverbaut (15 von 20 km). Schweizweit beträgt dieser Wert im Durchschnitt 30%. Entlang des Zürichsees sind weniger als 16% der Ufer als naturnah zu bezeichnen (Haag, 2006). In den letzten 10 Jahren hat der Erholungsdruck auf das Dekretsgebiet stetig zugenommen: Rund um den Hallwilersee befinden sich zahlreiche Freizeit- und Erholungsanlagen (Abbildung x). Mehr als 1'800 Boote (davon 1'500 im Kanton Aargau) sind auf dem See registriert. Entlang der Ufer befinden sich 4'000 Parkplätze. Damit können an Spitzentagen bis zu 10'000 Besucher aufgenommen werden. Seit 1986 wurde das Dekret schon sechsmal geändert. 4.5 ha wurden aus dem Dekretsge-

biet entlassen bzw. in eine Spezialzone umgewandelt. Lediglich 0.9 ha wurden neu ins Dekretsgebiet aufgenommen.

Die Tendenz der letzten Jahre geht in Richtung Aufweichung der Schutzbestimmungen. Der ganzheitliche Ansatz des Dekrets droht dabei verloren zu gehen. Dieser besteht darin, die sensible Uferlandschaft zu schützen und gleichzeitig die „historisch gewachsenen Siedlungsgebiete zu trennen und ein zusammenwachsen der Dörfer zu verhindern" (Haag, 2006). Das Dekretsgebiet fungiert als Siedlungstrenngürtel, ohne von Bestimmungen der kommunalen Nutzungsplanung abhängig zu sein. Die uneingeschränkte Nutzung der anstossenden Parzellen durch die Grundeigentümer dürfte den direkten Seezugang für die Allgemeinheit erschweren, wenn nicht sogar verunmöglichen. Am Zürichsee wird deutlich, wie teuer und aufwendig die Korrektur der vergangenen Entwicklung sein kann. Um die Ufer für die Allgemeinheit wieder zugänglich zu machen, müssen die Grundstücke am See den privaten Besitzern abgekauft werden.

2.3.5 Verkehr

Strassen

Die Nachfrage im Strassenverkehr ist in den letzten Jahren im Kanton Aargau stetig gewachsen. Experten gehen von einem Wachstum von 1-2 % pro Jahr aus (mobilitätAARGAU, 2006) Auf dem Hauptzubringer, der Autobahn A1, genügt eine kleine Störung, um den Verkehr ins Stocken zu bringen. Auf typischen Kantonsstrassen nahm der Verkehr in den letzten zwanzig Jahren zwischen 40 und 60% zu (mobilitätAARGAU, 2006).

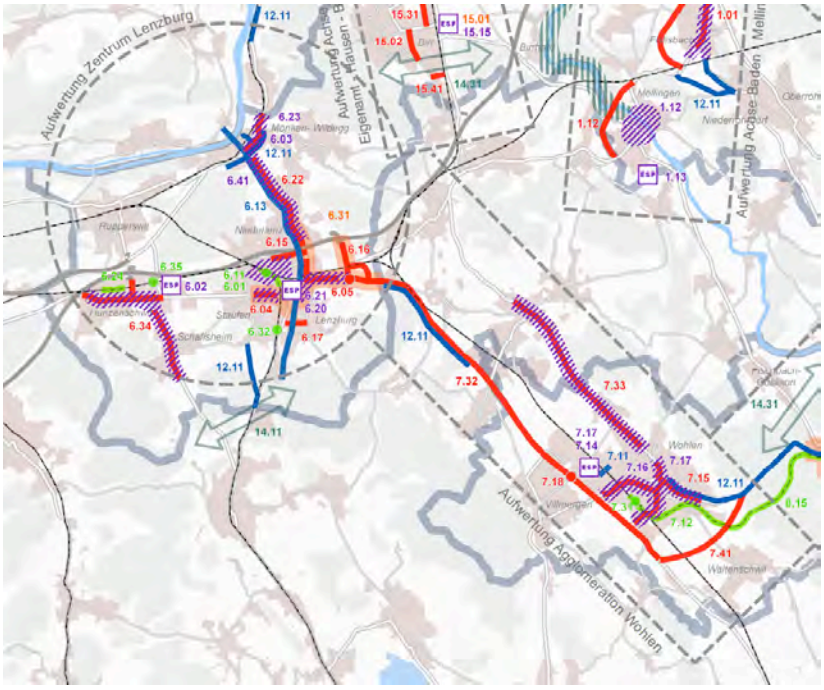
Auf Grund von Prognosen des Bundes ist auf der A1 mit Engpässen zu rechnen, die mittelfristig einen Ausbau erforderlich machen werden. Der durchgehende Ausbau der Autobahn zwischen der Verzweigung Wiggertal und Birrfeld auf sechs Spuren dürfte gemäss heutigem Stand der Dinge frühestens 2025 realisiert werden.

Die Grundstruktur des regionalen Strassennetzes besteht aus einem schlaufenförmigen Netz um den Hallwilersee und die Schlattebene im Norden. Von diesem Grundnetz zweigen Ausfallachsen in alle Himmelsrichtungen ab. Am bedeutendsten sind die Strassenverbindungen über Seon nach Lenzburg/Schafisheim zur A1, über Beinwil am See nach Reinach ins Wynental und über Sarmenstorf nach Villmergen/Wohlen. Die Netzstruktur und die Verteilung der Siedlungsgebiete führen dazu, dass sich der Verkehr in Seon bündelt und Werte von 23'400 Fz/d erreicht (2009). Damit ist die Belastungsgrenze der Kantonsstrasse in der Hauptverkehrszeit (HVZ) erreicht. Hohe Verkehrsaufkommen weisen auch die weiteren Streckenabschnitte der Seetalstrasse auf (Abbildung 9). Geht man bis 2030 von einem Verkehrswachstum von insgesamt 25% aus, dürfte sich die Anzahl jener Abschnitte vergrössern, die an ihre Kapazitätsgrenze gelangen. Mit einem maximalen Bevölkerungswachstum von 6'000 E bis 2030 dürfte die Belastung des Strassennetzes im Seetal weiter zunehmen.

Angesichts des hohen Mobilitätsgrades der Region, des hohen Anteils des MIV am Pendlerverkehr und dem andauernden Siedlungswachstum, wird das Seetal immer schwerer erreichbar. In den Gemeinden Seon und Seengen wird bereits über Umfahrungen diskutiert. Diese dürften jedoch am schlechten Kosten-/Nutzenverhältnis und den begrenzten Finanzen des Kantons scheitern (Bericht Kanton). So wurde das Projekt einer Ostumfahrung von Seon nicht in den kantonalen Richtplan aufgenommen (Hinweis auf Beschluss). Es ist fraglich, ob Umfahrungen zur besseren Erreichbarkeit der Region beitragen würden: Umfahrungen auf den Zufahrtsstrecken lösen das Kapazitätsproblem auf der A1 nicht, sondern verschärften es, indem die Drosselwirkung der Engpässe aufgelöst wird. Eine spürbare Verbesserung der Verkehrsflüsse darf erst nach Abschluss der Bauarbeiten auf der A1 erwartet werden. Dies bedingt allerdings, dass die Entlastungswirkung in der Zwischenzeit nicht durch neues Verkehrsaufkommen im Voraus konsumiert wird. Auf Grund der vorhandenen Baulandreserven und der bestehenden Wachstumsabsichten ist fraglich, ob die Gemeinden im Seetal sich an diese Bedingung halten können bzw. werden.

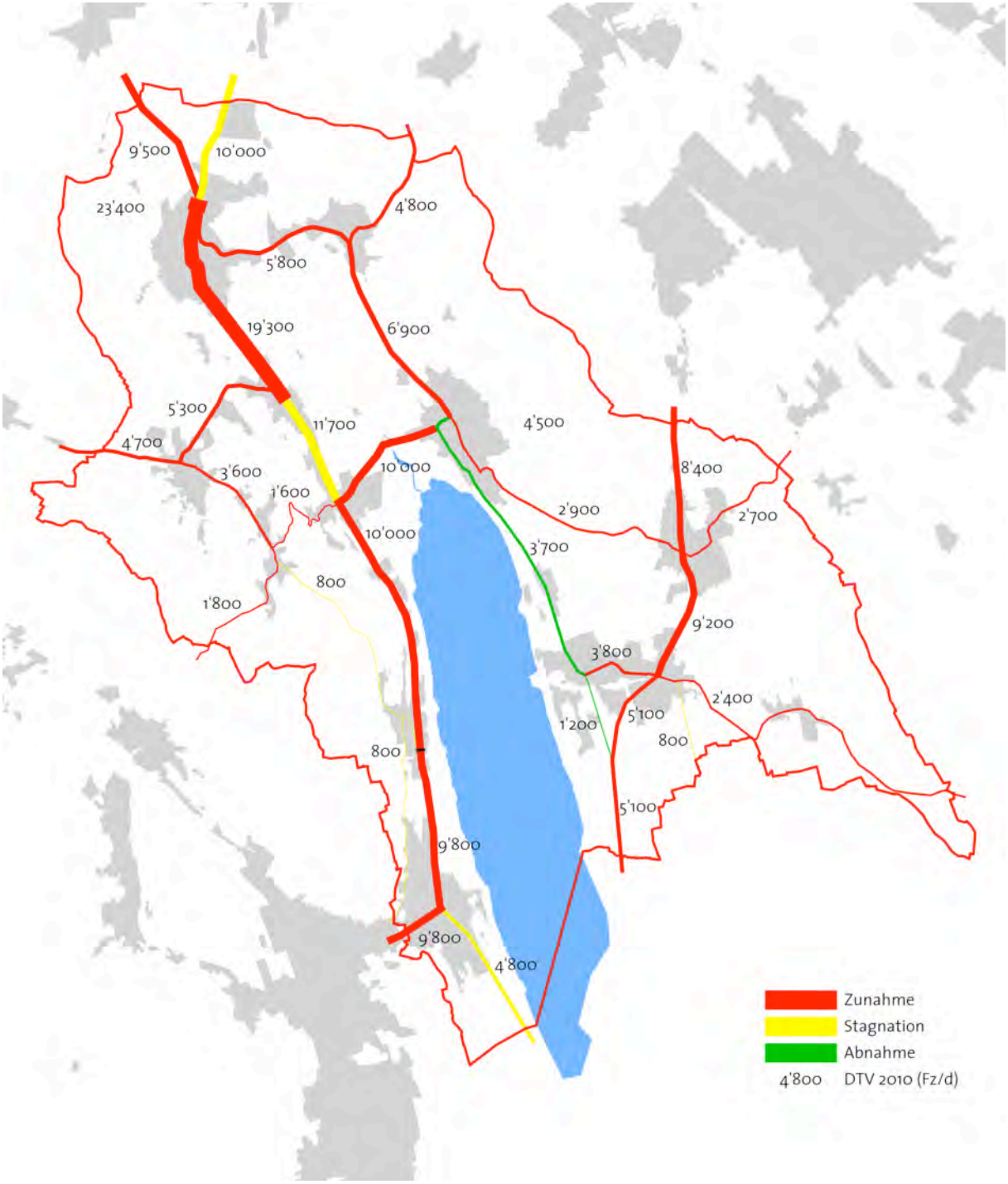
Die Übersicht (Abbildung 8) der diskutierten bzw. geplanten Strassenprojekte im Kanton Aargau zeigt, dass nicht nur im Seetal an der Verflüssigung des Verkehrs bzw. dem besseren Zugang zum Autobahnnetz gearbeitet wird. Neue Autobahnanschlüsse bzw. Umfahrungsstrassen können die Fahrzeit zu bestehenden Arbeitsorten reduzieren bzw. neue Arbeitsstandorte ins Blickfeld der Pendler rücken. Aus Sicht des Seetals könnten folgende Projekte eine Rolle spielen: Ausbau Knoten Neufeld (6.16), Verbindungsstrasse Süd (6.17) und Ausbau Bünztalstrasse (7.32). Obwohl unklar ist, wann und ob die Projekte realisiert werden können, sind sie wichtige Rahmenbedingungen für die konzeptionelle Arbeit (Kapitel 4).

Abbildung 8 Strassenprojekte Raum Lenzburg



Quelle: Agglomerationsprogramm Aargau-Ost

Abbildung 9 Entwicklung Strassenverkehr seit 1990



Quelle: Belastungspläne Kanton Aargau, eigene Berechnungen

Eisenbahn

Der Verlauf der Eisenbahnlinie Lenzburg-Luzern ist nicht geeignet, den Modalsplit kurzfristig zu ändern. Auf Grund der historischen Konzentration der Industriebetriebe verläuft die 1883 gebaute Eisenbahnlinie

im Kanton Aargau oberhalb des linken Seeufers (Abbildung 10). Das stärkste Bevölkerungswachstum der letzten Jahre fand dagegen, nebst Seon, in den rechten Seegemeinden statt. Der öV bedient das östliche Seeufer mit 3 Buslinien Obwohl das Angebot laufend verbessert wird, nutzen nur 12% der Pendler den öffentlichen Verkehr (REK Seetal, 2006). Gemeinden mit Bahnanschluss weisen eine leicht höhere Nutzung des öV auf. Die Anteile liegen jedoch in allen Seetalgemeinden unter 20%. Schnellkurse auf der Busslinie Fahrwangen-Seengen-Lenzburg verkehren erst seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008.

Die Bahnlinie Lenzburg-Luzern würde sich als Erschliessungsachse eignen, da sie Kapazitätsreserven aufweist, modernstes Rollmaterial einsetzt und erst kürzlich saniert wurde (Abbildung mit Passagierzahlen). In Boniswil wurde der bestehende Bahnhof abgerissen. Im Dorfzentrum entsteht bis 2011 eine moderne Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit Bushaltestelle und Park+Ride-Parkplätzen. Der speziell für die Seetalbahn entwickelte Schmaltriebwagen RaBe520 (Abbildung 10) kann bis zu 139 Personen befördern.

Abbildung 10 Fahrzeugpark Seetalbahn

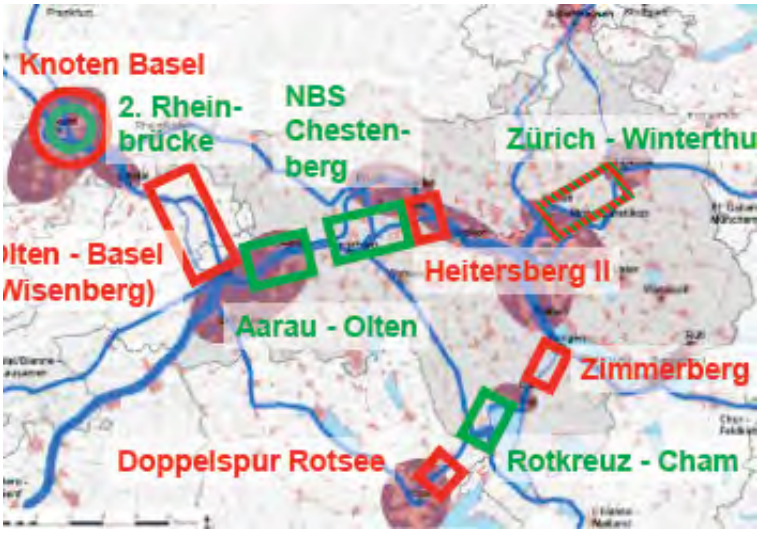
Quelle: Wikipedia

Der weitere Ausbau des öV ist abhängig von der entsprechenden Nachfrage in der Region und der Entwicklung auf nationaler Ebene. Im ländlichen Raum wird lediglich ein Basisangebot gesichert (mobilitätAARGAU, 2006). Soll in Zukunft der öV, d.h. der Bahnverkehr, im Seetal verbessert werden, muss zuerst die Nachfrage nach zusätzlichen Transportleistungen geschaffen werden. Die künftige Siedlungsentwicklung wäre demnach entlang der Bahnlinie zu konzentrieren. Neueinzonungen wären nur im Einzugsbereich von Bahnhaltestellen zu bewilligen, bestehende Bauzonen in Bahnhofsnähe müssten verdichtet werden.

2007 veröffentlichte der Bundesrat eine Studie zur Gesamtschau der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur bis 2030 (ZEB I). ZEB zeigt auf, dass mittelfristig die Anzahl der Bahnprojekte (NEAT, 2. Etappe Bahn 2000, Agglomerationsverkehr) die verfügbaren Mittel des Bundes übersteigt und auf zahlreiche Grossprojekte verzichtet werden muss. Für den Kanton Aargau bedeutet dies wahrscheinlich, dass die Neubaustrecken (NBS) Eppenberg und Chestenberg mittelfristig (bis 2030) realisiert werden können, nicht jedoch der 2. Heitersbergtunnel (Abbildung 11). Die Neubaustrecken sind wichtig, weil sich auf dem

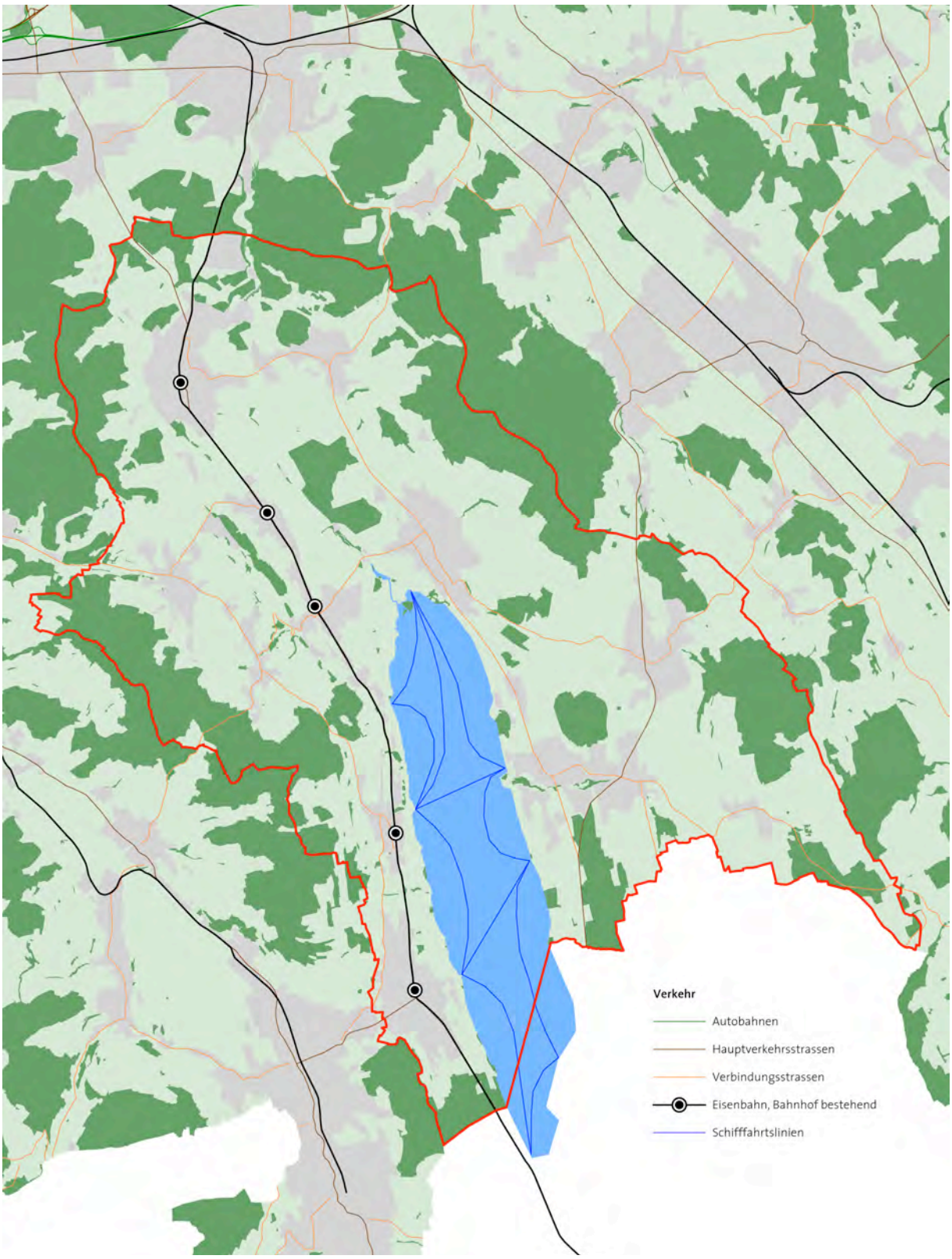
Schienennetz des Kantons Aargau der Fern-, Regional- und Güterverkehr überlagern. Die Neubauprojekte sollen verhindern, dass der zunehmende Güterverkehr Richtung Gotthardtunnel und der Rangierbahnhof Limmattal die Personenzüge verdrängt und Angebotsverbesserungen verhindert. Die Nichtaufnahme des 2. Heitersbergtunnels ins ZEB I verhindert eine Weiterentwicklung des Angebots (längere Züge, Doppelstockzüge) nach Zürich bzw. verschiebt sie in eine ungewisse Zukunft (2030-2050). Für Lenzburg bedeutet dies mittelfristig zwei Fernverkehrszüge pro Stunde (plus 1-2 „Sprinterzügen" in den HVZ) sowie keine Taktverbesserung bei der S-Bahn Richtung Zürich.

Abbildung 11 zukünftige Eisenbahnprojekte (ZEB rot, Bahn 2030 grün)



Quelle: Kanton Aargau

Abbildung 12 Verkehrsnetz Seetal



Quelle: AGIS Kanton Aargau, eigene Darstellung

Pendler

Mit knapp 8'000 Voll- und Teilzeitstellen sind in der Region Seetal zu wenig Arbeitsplätze vorhanden, um die rund 12'000 im Tal wohnhaften Erwerbstätigen (Kapitel 1.2.2) ausreichend zu beschäftigen. Die Folge dieses Ungleichgewichts ist die hohe Zahl an Wegpendlern. Von den 5'600 Wegpendlern gehen 24% einer Arbeit in einer Gemeinde der Region nach. 31% arbeiten ausserhalb der Region, hauptsächlich in Aarau, Lenzburg und Zürich (Volkszählung 2000). Etwa drei Viertel der Pendler benutzen das Auto (2000). Die Pendlerbeziehungen zeigen eine starke Ausrichtung nach Norden. Beziehungen nach Süden (Kanton Luzern) sind vorhanden, spielen aber eine untergeordnete Rolle. Zürich, Aarau und Lenzburg sind die wichtigsten Pendlerziele ausserhalb der Region. Durch die Spezialisierung der erwerbstätigen Bevölkerung und die Konzentration der Arbeitsplätze entlang des A1-Korridors bzw. im Grossraum Zürich dürfte die Verbindungen Richtung Norden (Autobahn A1) weiter an Bedeutung gewinnen. Für gewisse Gemeinden sind auch die Verbindungen ins Wynental bzw. ins untere Bünztal wichtig.

Das lokale Gewerbe stützt sich auf das in den jeweiligen Gemeinden vorhandene Arbeitskräftereservoir und die Zupendler aus der Region[5]. Auch bei den Zupendlern erfolgt die Fahrt zum Arbeitsplatz hauptsächlich mit dem Auto. Dies gilt auch für jene Gemeinden, die an der Seetalbahnstrecke liegen.

2.3.6 Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Der Richtplan bildet das wichtigste raumplanerische Instrument auf kantonaler Ebene. Der Kanton koordiniert damit seine raumwirksamen Sach- und Fachplanungen im Sinne einer gewünschten räumlichen Entwicklung. Der Richtplan besteht aus Grundlagen (Raumkonzept, Planungen von Fachstellen, Gesetzen), dem Erläuterungsbericht und der Richtplankarte. Der Plan selbst „zeigt zu einem bestimmten Zeitpunkt den Stand der Koordination/der Problemlösung“ (Bächtold, 2005).
Der Koordinationsbedarf im Seetal ist aus Sicht des kantonalen Richtplans als gering einzuschätzen: Die Festlegungen beziehen sich auf den regionalen Bahnverkehr (Umlegung/Neubau Bahnhof Boniswil, Neubau Bahnhof Seon Nord), den Abbaugebieten für Erde und Steine und den Interessensgebieten für die Grundwassernutzung.

Revidiertes Baugesetz

Zwischen 2006 und 2009 wurde das Baugesetz des Kantons Aargau (BauG) einer Teilrevision unterzogen. Mit der Revision sollte es an geänderte Rahmenbedingungen angepasst werden. Zu den Schwerpunkten gehören die Einführung eines regionalen Sachplans, neue Bestimmungen zur Koordination von Siedlung und Verkehr, zur Aufwertung von Siedlungen, zur Mehrwertabgabe, zur Parkplatzplanung/-bewirtschaftung und zur Vereinfachung von Verfahren.

---

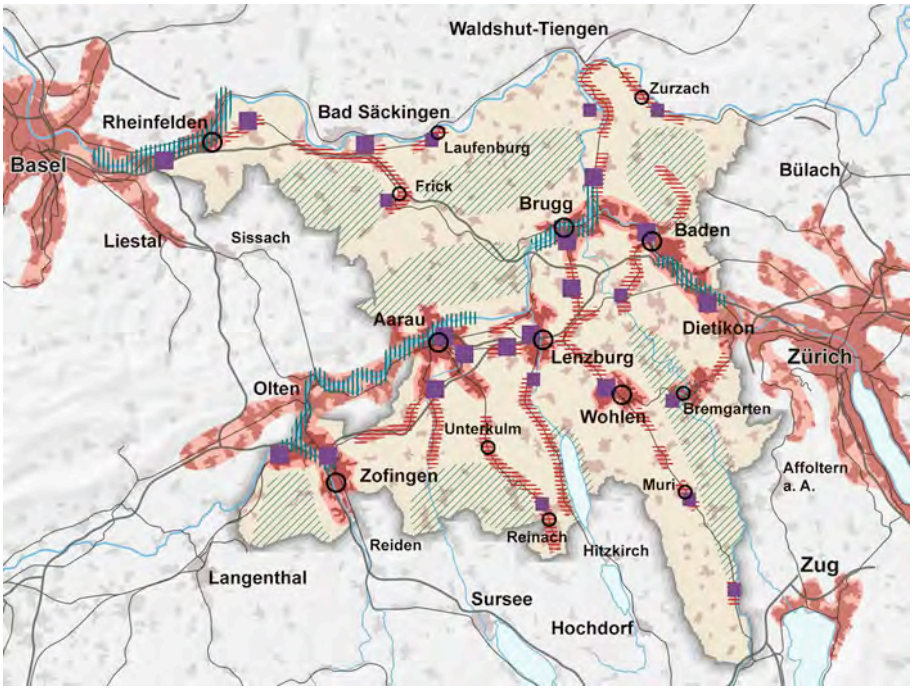
[5] 29% der Erwerbstätigen arbeiten in ihrer Wohngemeinde (Volkszählung 2000).

Die Revision wurde im Frühjahr 2009 vom Grossen Rat verabschiedet, jedoch ohne Bestimmungen zur Mehrwertabgabe. Daraufhin wurde von linken Parteien das Referendum gegen den Beschluss des Parlaments ergriffen, womit das aargauische Stimmvolk über die Revision noch zu befinden hat.

raumentwicklungAARGAU

Im dem Bericht raumentwicklungAARGAU (DBVU, 2006) wird aufgezeigt, wie sich der Kanton Aargau räumlich entwickeln soll. Er legt aktuelle Hauptausrichtungen fest, definiert Strategien und zeigt Umsetzungsmöglichkeiten auf. Die räumliche Umsetzung wird im Raumkonzept Aargau (Abbildung 13) festgehalten. Mit der Gesamtstrategie raumentwicklungAARGAU bezieht der Aargau Stellung gegenüber raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes (Agglomerationspolitik, neue Regionalpolitik, Sachpläne etc.). Auf kantonaler Ebene kommt dem Bericht eine Koordinationsfunktion für raumrelevante Politiken und Themen zu (Gemeindereform, Finanzausgleich etc.).

Abbildung 13 Raumkonzept Kanton Aargau



Quelle: Kanton Aargau

mobilitätAARGAU

Die Entwicklung der Mobilität spielt für den Aargau als Transit- und Wohnkanton eine entscheidende Rolle. Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (2006) zeigt auf, welche Strategien der Aargau zur Lösung der Herausforderungen im Verkehr anwenden will. Diese richten sich nach den Grundsätzen Koordinieren, Kombinieren und Steuern/Lenken. Die Gesamtverkehrsstrategie bildet die Grundlage von Konzepten und konkreten Massnahmen. Diese fliessen in die Richt- sowie Finanz- und Aufgabenplanung ein. Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten.

Agglomerationsprogramme

Über zwei Drittel der Schweizerischen Bevölkerung lebt in verstädterten Gebieten, den Agglomerationen. Diese sehen sich einer wachsenden Anzahl von Problemen in den Bereichen Wohnqualität, Verkehrswachstum, soziale Integration usw. gegenüber. Mit seiner Agglomerationspolitik möchte der Bund die Agglomerationen bei ihren Problemlösungen finanziell unterstützen. Unterstützt werden nur jene Gemeinden, die Teil einer Agglomeration sind. Die Agglomerationen und ihre Heimatkantone müssen eine aktive Agglomerationspolitik verfolgen, ihre Verkehrs- und Siedlungsplanung langfristig ausrichten und eine Trägerschaft bilden. Die Programme werden vom Bundesamt für Raumentwicklung geprüft. Auf Grund des Prüfergebnisses wird festgelegt, bis zu welchem Anteil sich der Bund an den vorgeschlagenen Massnahmen beteiligt.

Unter Federführung des Kantons Aargau wurden zwei Agglomerationsprogramme erarbeitet: Das eine umfasst die Region Baden-Brugg (inkl. Lenzburg) im Osten, das andere das Dreieck Aarau-Olten-Zofingen. Der Bund hat die Programme geprüft (ARE, 2008). In der Region Lenzburg erhalten die Neugestaltung des Bahnhofs und das Verkehrsmanagement Bundesgelder. Die meisten anderen Projekte erhalten erst mittelfristig Geld vom Bund oder überhaupt nicht.

Hallwilerseeschutzdekret (HSD)

Die Bemühungen zum Schutze des Hallwilersees und seiner Ufer reichen bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts zurück. 1966 erteilte die Regierung der Repla Seetal den Auftrag, ein Konzept über die Erhaltung und Gestaltung der Hallwilerseelandschaft auszuarbeiten. Weitere 20 Jahre vergingen, ehe 1986 das Dekret zum Schutze der Hallwilerseelandschaft (Hallwilerseeschutzdekret/HSD) in Kraft treten konnte.

Das HSD (Anhang A-2) ist im Grunde eine Nutzungsordnung mit Zonenplan für die Seeufer, der neben einem absoluten Bauverbot (Reservats- und Sperrzone) auch Zonen vorsieht (Schutzzone, Spezialzone), in denen Bauten und Anlagen erstellt werden können. Der Perimeter des HSD ist so gewählt, dass die Zonen landschaftsgestalterische Funktionen übernehmen, indem sie die Siedlungsgebiete voneinander trennen. Der Zweck des HSD, die noch weitgehend unverbauten Uferhänge zu schützen, ist unbestritten. Gleichzeitig wächst der Siedlungs- und Erholungsdruck weiter. Die zahlreichen Änderungs- und Anpassungswünsche drohen jedoch die Bestimmungen des HSD zu unterwandern.

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2007-2017

Mit dem Mehrjahresprogramm verfügt der Kanton Aargau über eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2007 bis 2017. Aufbauend auf den raum- und verkehrspolitischen Zielsetzungen werden für jede Region die mittel- und langfristigen Massnahmen beim Fahrplanangebot und bei der Infrastruktur beschrieben und die finanziellen Auswirkungen der Massnahmen aufgezeigt.

Das Mehrjahresprogramm ist ein strategisches Instrument, das den Grossen Rat (Parlament) über die geplanten Schritte im öffentlichen Verkehr informiert. Dadurch kann er Einfluss auf die Entwicklung nehmen. Mit dem Programm sind keine finanziellen Verpflichtungen verbunden. Es stellt jedoch einen

ersten wichtigen Schritt für jedes Projekt dar. Nach Verabschiedung des Mehrjahresprogramms arbeitet die Regierung Botschaften für Richtplaneinträge bzw. Kreditbotschaften aus.

Gemäss dem Mehrjahresprogramm soll im Seetal das Fahrplanangebot langfristig (bis 2030) durchgehend (auch am Wochenende und am Abend nach 20.30 Uhr) zu einem ½-Std.-Takt ausgebaut werden. Mittelfristig ist eine neue Haltestelle in Seon Nord geplant. Zusätzliche Haltestellen in Staufen, Seon Birren (Arbeitsplatzgebiet) und Alliswil sollen bis 2030 realisiert werden (Abbildung x).

Mehrjahresprogramm Natur 2010

Das Mehrjahresprogramm Natur 2010 des Kantons Aargau ist Teil eines Massnahmenbündels zur Erfüllung der gesetzlichen Kernaufgaben in der Naturschutzpolitik. Für 2003 bis 2006 (1. Etappe) bewilligte das Parlament einen Kredit von rund 14 Mio. CHF. Für die zweite Etappe (2007-2010) sind 10 Mio. CHF vorgesehen (BVU, 2006). Der Schwerpunkt der 2. Etappe liegt auf der Förderung der Natur in den Siedlungen und der Integration der Erholungsnutzungen in den Landschaftsentwicklungsprogrammen (LEP).

Planungsverband Lenzburg-Seetal

Die Regionalplanungsverbände (Replas) im Kanton Aargau sind für die Erarbeitung der regionalen Grundlagen für die kantonale Planung zuständig und sorgen dafür, „dass die Gemeinden ihre Planung innerhalb der Region aufeinander abstimmen“ (§ 11 Gesetz über Raumplanung, Umweltschutz und Bauwesen/BauG). Der Kanton kann die Replas mit finanziellen Beiträgen unterstützen.

Der Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal ist aus einer Fusion der Verbände Lenzburg und Umgebung und Seetal entstanden. In seiner jetzigen Form besteht er erst seit 2007. Dem Verband gehören 24 Gemeinden an. Beinwil am See und Dürrenäsch sind gleichzeitig Mitglieder des Verbands Wynental. Kürzlich hat die Gemeinde Dürrenäsch entschieden, den Verband Wynental zu verlassen und sich ganz auf das Seetal zu konzentrieren.

Zu den vom Verband betreuten aktuellen Projekten gehört das Landschaftsentwicklungsprogramm Seetal (siehe unten) und die Organisation „Regio Marketing“, welche über die Standortvorteile von Lenzburg und seiner Region informiert. Zwischen 2005 und 2006 erarbeitete der damals noch existierende Planungsverband Seetal ein räumliches Entwicklungskonzept (REK) als Grundlage für den Zusammenschluss. Dazu fand ein Seminar und eine Umfrage statt, welche sich mit den Stärken und Schwächen sowie den Problemen im Seetal beschäftigten (REK Seetal, 2006).

Die Analyse der Gemeindevertreter (Anhang A-3) muss bei der zukünftigen Entwicklung berücksichtigt werden. Aus der Liste lässt sich ableiten, dass sich die Gemeinden ihrer privilegierten Lage bewusst sind und die Bedeutung der Landschaft für die Wohnattraktivität kennen. Gleichzeitig werden die negativen Folgen des Siedlungswachstums, insbesondere der Verkehr, hervorgehoben. Nicht alle Gemeinden scheinen den Zusammenhang zwischen der guten Wohnlage, dem darauf abgestützten Siedlungswachstum und den anschliessenden Verkehrsproblemen zu kennen. In der Umfrage vom 22. Juni 2006,

die am selben Seminar durchgeführt wurde, haben die Gemeinden mit dem stärksten Bevölkerungswachstum der letzten Jahre und den z. T. grössten Baulandreserven (Meisterschwanden, Seengen und Seon) einen Mangel an Bauland reklamiert (Anhang A-4). Die Umfrage ist von einem Strauss von Problemen geprägt, der die Verhältnisse in den einzelnen Gemeinden wiedergibt. Eine regionale Sichtweise lässt sicht nicht ausmachen: Den Gemeindevertretern wurde zu vier Sachbereichen eine Liste von 38 Problemen zur Auswahl gestellt. Die ‚höchste' Übereinstimmung (4 von 11 möglichen Nennungen) gab es bei den Problembereichen: Bauland (zu wenig), Grundversorgung in Gefahr, Trennwirkung des Verkehrs.

Die Arbeiten zum REK Seetal 2006 zeigt einen Widerspruch: Zwischen dem in der Gemeindeumfrage sichtbaren lokalen Problembewusstsein und den in den Entwicklungszielen und Massnahmen erkennbaren regionalen Zusammenhängen klafft eine Lücke. Wie kann die regionale Sicht bei konkreten Massnahmen einfliessen, die auf lokaler Ebene (z. B. Gesamtrevision der Nutzungsplanung) durchgeführt werden? Gemäss REK sollen Einzonungen nur zur Arrondierung von Bauland getätigt werden. Dieses Ziel sollte bei jeder Nutzungsplanrevision in den Gemeinden berücksichtigt werden. Die Gemeinde Meisterschwanden revidiert derzeit ihre Nutzungspläne. Angestrebt wird ein zusätzliches Bevölkerungswachstum von 700 bis 900 Einwohnern in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Dies ist ohne eine Erweiterung des bestehenden Siedlungsgebiets nur schwer zu erreichen. Die Absichten von Meisterschwanden stehen somit im Widerspruch zu den Vorgaben des REK. Wo lokale Bedürfnisse im Vordergrund stehen, haben es regionale Anliegen schwer. Die fehlende Bekanntheit des Regionalplanungsverbands könnte auf sein kurzes Bestehen zurückzuführen sein. Der Regionalplanungsverband verfügt nicht über die Mittel, und die Kompetenzen, um Projekte planen und umsetzen zu können, die ins Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit gelangen könnten. Im Seetal sieht sich die Repla mit einer Reihe anderer Organisationen konfrontiert, die ebenfalls regionale Anliegen verfolgen (Seeuferschutzkommission, Natur- und Heimatschutzvereine).

Landschaftsentwicklungsprogramm/LEP Seetal

Mit dem Landschaftsentwicklungsprogramm (LEP) unterstützt der Kanton die Gemeinden und die Regionen in der ökologischen Aufwertung der Landschaft. Dazu schliesst er Rahmenverträge mit den Regionalplanungsverbänden ab. Die Umsetzung erfolgt „von unten nach oben", d.h. im Rahmen der landwirtschaftlichen Betriebsplanung, über Verträge mit dem Kanton oder durch die Umsetzung gemeindeeigener Naturschutzkonzepte. Die Landschaftskommission des Regionalverbandes übernimmt Koordinationsaufgaben. Sie gibt Impulse und steht den Gemeinden beratend zur Seite.

Das LEP Seetal wurde 2001 im Rahmen des Mehrjahresprogrammes Natur 2001 zusammen mit der Repla erarbeitet. Der Kanton unterstützt die Repla bei der Umsetzung des Programms auf Grund des Rahmenvertrags aus dem Jahr 2007. Dieser gilt für zwei Jahre und sichert dem Verband Beiträge bis maximal 120'000 CHF zu. Die Mittel stammen aus dem Mehrjahresprogramm Natur 2010.

Sanierung Seetalbahn

1997 bewilligte der Bundesrat eine Totalsanierung der Seetalbahn mit einem Budget von 200 Mio. CHF. Mit der Sanierung sollte die grosse Zahl der Bahnübergänge (214) verkleinert werden. Im Kanton Aargau

wurden zwischen Lenzburg und Beinwil am See 144 Übergänge aufgehoben und 42 gesichert. Diese Massnahmen waren dringend erforderlich, entfielen doch vor der Sanierung fast die Hälfte aller Unfälle an Bahnübergängen der SBB auf die Seetalbahn.

Der Kanton Aargau unterteilte die Arbeiten in drei Etappen. Die dritte Etappe, welche die Linienverlegung und den Neubau eines Bahnhofs in Boniswil umfasst, startete im Frühjahr 2009 und dauert bis 2011. Im Anschluss an die Verlegung der Bahnlinie soll die Ortsdurchfahrt saniert und neu gestaltet werden.

2.4 Zwischenfazit

Aus der Analyse der Ausgangslage ergibt sich folgendes Bild des Seetals:

- Die Region weist eine in weiten Teilen naturnahe und mit dem Hallwilersee einzigartige Landschaft auf.

- Das bisherige Siedlungswachstum ging auf Kosten der Landwirtschaftsflächen und ist gekennzeichnet durch eine niedrige Siedlungsdichte. Der See beschränkt die kultivier- und besiedelbaren Flächen auf die Uferhänge.

- Regionaltypische Siedlungselemente wie Obstgärten und Schrägdächer nehmen zu Gunsten einer Individualisierung der Bautypen und -formen ab.

- Das attraktive Umfeld, ausreichend verfügbares Bauland und im kantonalen Vergleich niedrige Steuersätze haben in den letzten Jahren zu einem überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum geführt.

- Laut Prognosen ist bis 2030 mit einem weiteren Anstieg der Bevölkerung um bis zu 6’000 Einwohner zu rechnen. In den vorhandenen Bauzonenreserven hat es Platz für weitere 8'000 bis 9’000 Einwohner.

- Mit dem Bevölkerungswachstum ist der Erholungsdruck auf die Seeufer gestiegen. Die bestehenden Schutzbestimmungen (HSD) wurden gelockert.

- Der See und die topografischen Verhältnisse prägen das Strassennetz, welches in den letzten Jahrzehnten nicht verändert wurde. Einzelne Abschnitte erreichen in den HVZ ihre Belastungsgrenzen.

- Die Engpässe auf dem regionalen Strassennetz können erst mit der Realisierung von Strassenprojekten ausserhalb der Region aufgehoben werden. In den nächsten 10 bis 20 Jahren ist mit einer weiteren Zunahme der Verkehrsbelastung im Seetal zu rechnen.

- Die Linie der Seetalbahn, das Rückgrat des öV, verläuft oberhalb des linken Seeufers. Dies schont die begünstigten Wohnquartiere auf der rechten Seite, erschwert jedoch die Anbindung dieser wachstumsstarken Gemeinden an den öV.

- Die Seetalbahn wurde in den letzten Jahren für 200 Mio. CHF (inkl. Teil Luzern) saniert. Kurz- bis mittelfristig sind keine weiteren Ausbauten geplant. Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes sind kurz- bis mittelfristig nicht zu erwarten.

- Die regionale Planung beschäftigt sich mit Fragen der Landschaftsaufwertung und des Regionalmarketings. Ansätze für eine konzeptionelle Gesamtschau der Region sind erst teilweise vorhanden. Die Absichtserklärungen der Gemeinden sind mit deren raumplanerischen Tätigkeiten nicht abgestimmt.

Die lokale Sicht der Dinge und die Konzentration auf Einzelaufgaben verstellen den Blick auf die Chancen und Risiken des Seetals. Die Siedlungsentwicklung ist die treibende Kraft der räumlichen Entwicklung. Eine Konzentration der Kräfte auf diesen Bereich scheint angezeigt. Für den Kanton Aargau und das Seetal bedeutet dies, eine Lösung zu finden, die die Siedlungsentwicklung so steuert, dass die landschaftlichen Qualitäten gewahrt und die Erreichbartkeit gesichert werden können. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens darf nicht dazu führen, dass die Erreichbarkeit des Seetals geschmälert und die Entlastungswirkung nationaler Grossprojekte (z. B. Ausbau A1 auf 6 Spuren) im Voraus konsumiert wird.

Aus der Situationsanalyse ergeben sich folgende Forderungen an die zukünftige Entwicklung des Tals:

1. Die Siedlungsentwicklung des Seetals darf die Entlastungswirkung nationaler Grossprojekte (Ausbau Autobahn) nicht schmälern (nationale Ebene).

2. Die Landschafts- und Naturwerte sowie die Erreichbarkeit der Region müssen gesichert werden (kantonale, regionale Ebene).

3. Die Siedlungs- und Wohnqualität ist aktiv zu fördern (kommunale Ebene).

3 Entwicklungsstrategie

3.1 Wozu eine Strategie?

Die kommunale Raumplanung befindet sich im Spannungsfeld verschiedenster Interessensgruppen, wirtschaftlicher Anforderungen und gesetzlicher Vorgaben. Den Behörden fehlen die Ressourcen, eine Raumplanung zu betreiben, die über das Alltagsgeschäft hinausgeht und ein definiertes Ziel verfolgt. An die Stelle eines einzigen Wurfs tritt die etappenweise Durchführung einzelner Projekte. Das Resultat ist ein Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen, in denen das Wohnen dominiert. Die industriell-gewerbliche Basis geht zu Gunsten des Dienstleistungssektors zurück. Die Landwirtschaft ist auf dem Rückzug. Freizeiteinrichtungen und gehobene Wohnbauprojekte für die Dienstleistungsgesellschaft drängen an die Seeufer.

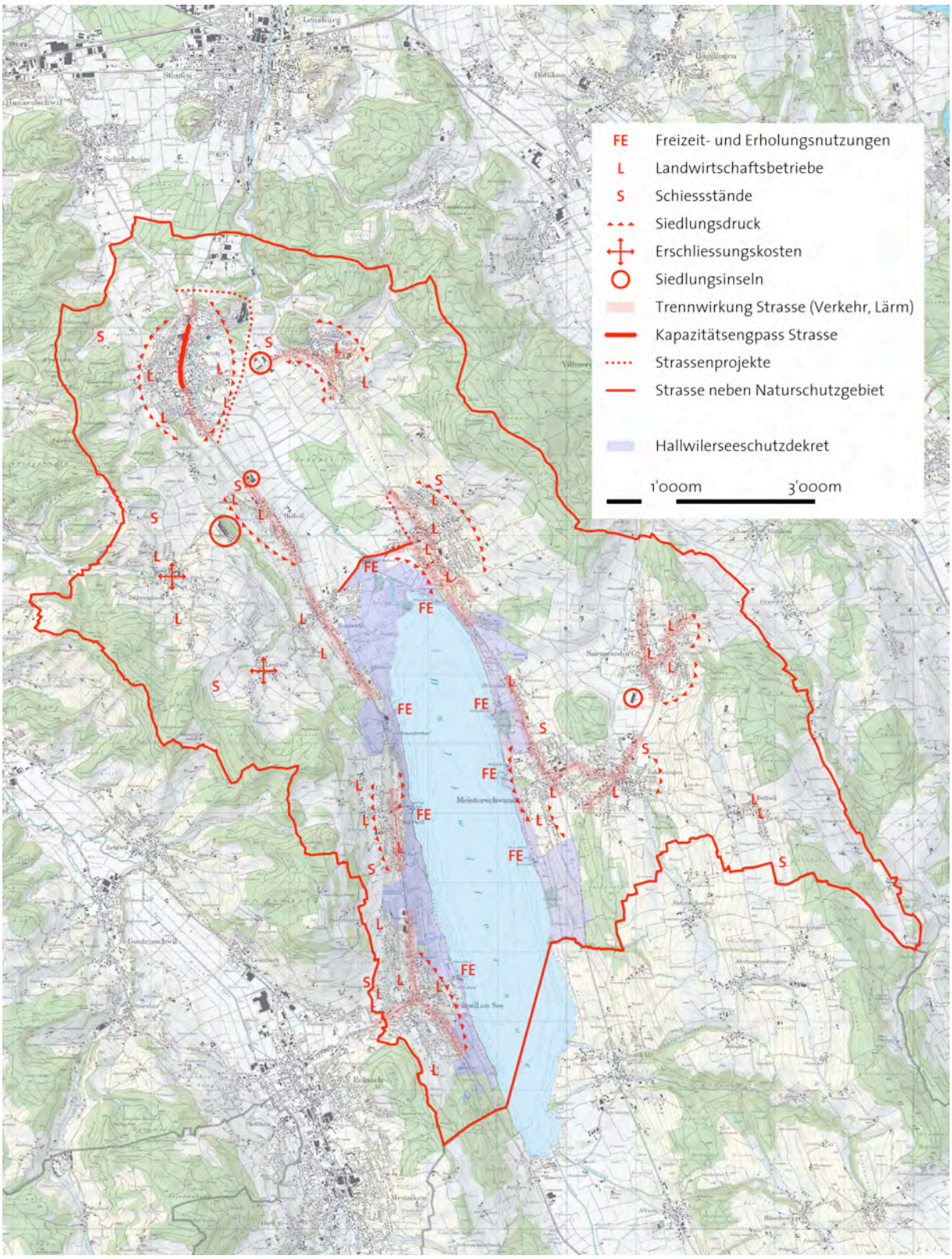
Eine Strategie zeichnet sich durch einen planmässigen Umgang mit den beschriebenen Entwicklungen aus. Mit ihr können räumliche und thematische Schwerpunkte gebildet werden, Routineaufgaben von Spezialaufgaben getrennt werden, Unsicherheiten in die Planung miteinbezogen werden (Scholl, 1996 und Bächtold, 2005).

3.2 Welche Strategie?

Konflikte

Die räumlichen Konflikte im Seetal (Abbildung 14) zeigen an, wo reagiert werden muss. Deren Lösung bietet die Gelegenheit, den Raum neu zu organisieren. Gleichzeitig stellen sie Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung dar. Sie bilden den Ausgangspunkt für die Entwicklung räumlicher Strategien. Die Konflikte liefern Hinweise, wo und auf welche Weise Antworten vom räumlichen Konzept erwartet werden. Die räumlichen Strategien geben das planmässige Vorgehen an, wie diese Antworten erreicht werden können.

Abbildung 14 Konfliktkarte Seetal



Quelle: eigene Darstellung, Grundlage LK25 © Kanton Aargau

Die Ausdehnung des Seetals ist durch den See und die Topografie begrenzt. Die Versorgung der vielfältigen Nutzungsansprüche (Wohnen, Arbeiten, Erholen, Landwirtschaft) mit ausreichend Fläche stösst an ihre Grenzen. Die Konflikte konzentrieren sich um das Becken des Hallwilersees, die Siedlungsränder und entlang der Hauptstrassen. Je mehr Nutzungen sich in einem Raum konzentrieren, desto höher ist die Zahl der Probleme. Diese sind die Folge der zunehmenden Ansprüche an den begrenzten Raum: Grundeigentümer und Investoren möchten ihre Grundstücke erschliessen und mit Wohnungen für gehobene Ansprüche überbauen, Hotel- und Restaurantbesitzer ihre Anlagen den Wünschen ihrer Gäste entsprechend betreiben und ausbauen, Landwirte ihre Betriebe rationeller betreiben, Naturschützer die Landschaft aufwerten und die intakten Lebensräume vernetzen.

Szenarien

Basierend auf der Ausgangslage werden für die zukünftige Entwicklung des Seetals drei Szenarien entworfen. Dabei gehen wir von folgenden Thesen aus:

- Das Seetal befindet sich in einem Wandlungsprozess von einer ländlich und industriell-gewerblich geprägten Region zu einer Wohn- und Erholungsregion im Sog der angrenzenden Agglomerationen Lenzburg, Aarau und Zürich. Dies eröffnet einerseits Wachstumsmöglichkeiten für die Gemeinden durch den Zuzug einkommensstarker Bevölkerungsschichten, andererseits nehmen auch die Belastungen zu, welche die Attraktivität des Seetals gefährden (Verkehrsaufkommen, Freizeitaktivitäten).

- Das stärkste Siedlungswachstum spielt sich weiterhin an den Rändern der Gemeinden ab. Siedlung und Landschaft durchdringen sich, die Unterschiede lösen sich auf. Die Gemeinden verfolgen weiterhin einen Wachstumskurs.

- Verschiedene Planungen in den Nachbarregionen (Eröffnung A4, Ausbau A1, Autobahnanschluss Wynental, Ausbau Bünztalstrasse, Süd-Umfahrung Wohlen, Entwicklung Seetal Kanton Luzern, Talstrasse Kanton Luzern) verbessern die Erreichbarkeit und erhöhen dadurch die Attraktivität des Seetals.

- Die knappen öffentlichen Mittel des Kantons und der Gemeinden verlangen einen effizienten Ressourceneinsatz. Die finanzielle Unterstützung von Massnahmen wird immer stärker an Bedingungen geknüpft (u.a. Abstimmung Siedlung und Verkehr).

- Der nationale und internationale Standortwettbewerb wird auch zwischen den Regionen ausgetragen.

- Die lokale Sicht des Problembewusstseins weicht einer regionalen Gesamtschau. Die Notwendigkeit der regionalen Zusammenarbeit und des zielgerichteten Vorgehens wird erkannt.

Die Thesen führen zu den Zukunftsbildern „Goldküste“, „Kulturlandschafspark“ und „Zwischenstadt“.

- Im Szenario „Goldküste“ lässt die ungebrochene Siedlungsentwicklung die heute noch getrennten Siedlungsgebiete zusammenwachsen. Das Gebiet des HSD wird bis auf einen schmalen Uferstreifen und die Naturschutzflächen zur Bebauung freigegeben. Ausserhalb der Siedlungsflächen müssen im Landwirtschaftsland neue Strassen zur Erschliessung der Neubaugebiete und zur Behebung der Strassenengpässe gebaut werden (Abbildung 15).

Abbildung 15 Szenario „Goldküste“

Quelle: © Neue Zürcher Zeitung/Christoph Ruckstuhl

- Die regionale Gesamtschau führt im Szenario „Kulturlandschaftspark“ zur Erkenntnis, dass die intakte Landschaft die Lebensgrundlage der Region bildet (Abbildung 16). Es gelingt, Nachbarregionen für diese Idee zu gewinnen und einen regionalen Naturpark aufzubauen. Die weitere Siedlungstätigkeit wird auf die bestehenden Bauzonen beschränkt. Der Perimeter des HSD wird ausgeweitet und zu einem parkähnlichen System von Naturschutz-, Freizeit- und Erholungsflächen verbunden. Dieses erstreckt sich vom Hallwilersee über den Lindenberg bis ins Reusstal.

- Die bisherige Entwicklung bildet den Kern des Szenarios „Zwischenstadt“. Der bisherige Wachstumskurs wird beibehalten und von der Bevölkerung mitgetragen. Die Siedlungsentwicklung wird nicht abgestimmt, das lokale Gewerbe, der Tourismus und die landwirtschaftliche Produktion gleichmässig gefördert. Der Druck auf das HSD steigt weiter an. Umfahrungsstrassen erhalten den Vorzug vor Ausbauten des öV. Das räumliche Resultat ist ein Konglomerat unterschiedlichster Nutzungen. Dieses ist nicht mehr Land, aber auch (noch) nicht Stadt (Abbildung 17).

Abbildung 16 Szenario „Kulturlandschafspark“

Quelle: © Landschaftsschutzverband Hallwilersee/LSVH

Abbildung 17 Szenario „Zwischenstadt“

Quelle: © Walter Reichmuth

Die Szenarien bieten eine grobe Übersicht der möglichen räumlichen Entwicklungen des Seetals. Ein Szenario legt den Schwerpunkt mehr auf die Siedlungsentwicklung, ein anderes auf den Schutz und die Entwicklung der Landschaft. Das dritte Szenario versucht, die bisherige Entwicklung fortzuschreiben.

Das erste Szenario ist unwahrscheinlich: Für einen derartige Verdichtung des Seetals fehlt dem Seetal ein Arbeitsplatzzentrum, wie es die Stadt Zürich für die Zürichseegemeinden darstellt und welches die entsprechende Nachfrage nach Wohnraum generieren würde. Zudem wäre die Infrastruktur des Seetals nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen. In Zürich verlaufen oberhalb des Sees eine Autobahn bzw. eine Autostrasse.

Das zweite Szenario beruht auf vorhandenen Potentialen (Landschaft). Es setzt aber eine Sicht der Probleme voraus, welche so im Seetal noch nicht besteht. Bevor z. B. die regionale Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgen kann, muss die Bevölkerung des Seetals überzeugt werden, dass eine Einschränkung der Siedlungstätigkeit überhaupt lohnenswert ist.

Das dritte Szenario ist momentan das Wahrscheinlichste (Kapitel 2). Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild spielen keine Rolle, weil die Veränderungen so langsam ablaufen, dass sich die Bevölkerung daran gewöhnen kann. Erst im Nachhinein lässt sich feststellen, wann das Bild der intakten Landschaft zu kippen beginnt. Die Tatsache, dass die heutige Bevölkerung, welche jetzt Massnahmen ergreifen und sich einschränken müsste, von diesen erst spät, oder überhaupt nicht profitieren würde, ist ein zusätzliches Erschwernis. Dem gegenüber steht die Tatsache, dass einmal errichtete Bauten nicht entfernt werden können.

Aus der Betrachtung dieser Szenarien ergeben sich für die Strategien die folgenden Forderungen:

- Das Seetal soll als Landschaftsraum erhalten bleiben.
- Die Erreichbarkeit (insbesondere durch den öV) ist zu sichern.
- Die Qualität der Siedlungsentwicklung ist zu fördern.
- Die überörtliche Zusammenarbeit muss gepflegt werden.

Räumliche Strategien

Die Strategie beschreibt das planmässige Vorgehen, das gewünschte Verhalten der Akteure. Sie ist jedoch kein Selbstläufer, sondern sie hilft, eine Vision des Raums zu verwirklichen. Erst diese Vision (Konzept) gibt den Strategien eine Richtung. Die Ausgangslage, die Konfliktanalyse und die zukünftigen Herausforderungen führen zu folgenden Strategieansätzen für das Seetal:

- ästhetischen Zugang wählen
  Ein neues Bild der Landschaft bildet den Gegenentwurf zur aktuellen Entwicklung. Die vorhandene Landschaft erfährt eine Aufwertung und wird nicht nur als Konsumgut behandelt.

- Landschaft durch Siedlung
  Die Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sollen sich gegenseitig aufwerten. Durch die Überlagerung der Funktionen Siedlung und Landschaft sollen Synergieeffekte entstehen, welche der Wachstumsdynamik der Siedlungsentwicklung deren zerstörerischen Charakter nehmen.

- Standortqualitäten fördern
  Die Stärken der einzelnen Gemeinden werden differenziert gefördert und zu räumlichen Nut-

zungsschwerpunkten entwickelt. Räumliche Schwerpunkte tragen zur Lesbarkeit der Landschaft und zum effizienten Umgang mit Finanzmitteln (Erschliessungskosten) bei.

- Entwicklung von Innen
  Der Bedarf an zusätzlicher Siedlungsfläche wird mit den bestehenden Baulandreserven gedeckt. Handlungsspielräume für unvorhergesehene Nutzungen und nachfolgende Generationen werden gewahrt.

- Entwicklung mit öV
  Das künftige Siedlungswachstum orientiert sich an den Strukturen des öffentlichen Verkehrs. Die verkehrliche Erschliessung des Seetals bleibt auch in Zukunft gewahrt.

- Belastungen konzentrieren
  Steigende Belastungen, insbesondere durch den Verkehr und die Freizeitaktivitäten, sind auf wenige Achsen bzw. Standorte zu konzentrieren. Die Mehrzahl der Bewohner wird vor schädlichen Immissionen geschützt.

- Kooperationen unterstützen
  Der Kanton unterstützt im Sinne einer Gesamtentwicklung die Zusammenarbeit und die Arbeitsteilung der Gemeinden. Die Gemeinden verfügen nicht über ausreichende Mittel, um regionale Planungen und Projekte alleine finanzieren und ausführen zu können.

Exkurs: Eine robuste Lösung

Dieser Abschnitt ist als Exkurs gedacht und zählt auf, welche allgemeinen Bedingungen ein raumplanerischer Entwurf enthalten muss, um als „robust" zu gelten. Eilige Leser überspringen dieses Kapitel und blättern direkt zur Vorstellung der Leitidee, Kapitel 3.3.

Eine Lösung kann dann als „robust" bezeichnet werden, wenn sie auch unter wechselnden Bedingungen umgesetzt werden kann. Die Rahmenbedingungen bei räumlichen Problemen sind mit einem hohen Mass an Unsicherheiten verbunden: Lange Planungsphasen, wechselnde Akteure, unvorhersehbare Entwicklungen und lange Verzugszeiten. Zum Beispiel ist das Seetal über die Pendlerbeziehungen mit der Entwicklung der angrenzenden Agglomerationen verbunden. Diese nehmen über das Angebot an Arbeitsplätzen, über die Nachfrage nach neuem Wohnraum bzw. die Stausituation auf den Verbindungsachsen direkten Einfluss auf die räumliche Entwicklung des Seetals (Kapitel 2). Eine robuste Lösungsvariante kann versuchen, die Einflüsse aus den anderen Regionen abzuschätzen und bei der Planung zu berücksichtigen. Dies dürfte angesichts der Komplexität der Wechselbeziehungen und der riesigen Anzahl an Einflussfaktoren unmöglich sein. Ein anderer Weg wäre, den raumplanerischen Entwurf so zu gestalten, dass er auch unter wechselnden Bedingungen funktioniert. Dazu sind folgende Maximen zu befolgen (Scholl, 2007):

- **modularer Aufbau**
  Ein Konzept besteht aus untereinander unabhängig zu realisierenden Bausteinen (Massnahmen/Projekten).

- **schrittweise Realisierbarkeit**
  Kein „alles oder nichts" – die Bausteine lassen sich nacheinander und mit niedrigen Investitionen realisieren.

- **aufwärtskompatible Lösung**
  Die Lösung darf zukünftige Entwicklungen nicht verbauen.

- **nichts Wichtiges vergessen?**
  Häufig die Ursache für das Scheitern von Projekten.

3.3 Leitidee

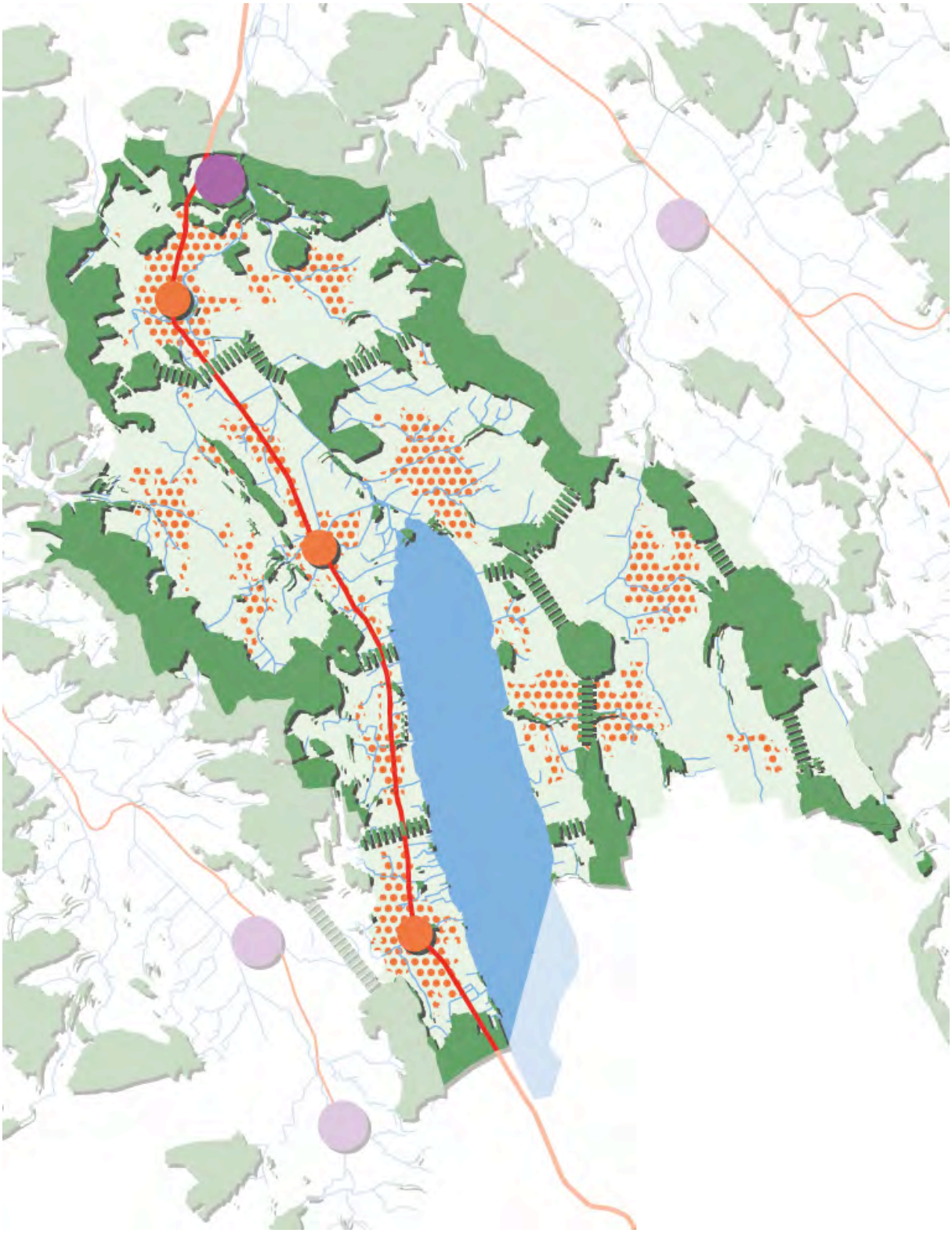
Wohnpark Seetal

Die Überlagerung von Siedlungs- und Landschaftsentwicklung bildet den Kern der zukünftigen räumlichen Entwicklung des Seetals. Einem englischen Landschaftsgarten gleich soll sich das Seetal als Wohnpark für die angrenzenden Agglomerationen Aarau, Lenzburg, Zürich und Luzern positionieren. Die Siedlungsgebiete fügen sich harmonisch in die Landschaft ein (Abbildung 18), die Gewerbegebiete werden regional konzentriert. Arbeits-, Freizeit- und Erholungsaktivitäten werden gefördert, soweit dies mit der Kernidee vereinbar ist.

Begründung

Das Seetal gilt als Visitenkarte des Kantons Aargau. Die regionalen Entwicklungen (Kapitel 2.3) werden auf Grund des lokalen Problembewusstseins zu wenig wahrgenommen. Das noch intakte Landschaftsbild droht dem Siedlungswachstum zum Opfer zu fallen. Eine dauernde Entschärfung der bestehenden Verkehrsprobleme und der Nutzungskonflikte entlang der Seeufer kann nicht durch kurzfristige Massnahmen erreicht werden, sondern durch einen langwierigen Änderungsprozess. Die Virulenz und Dynamik der Probleme muss jedoch genutzt werden, die Region neu zu organisieren. Die Idee vom „Wohnpark Seetal" liefert den roten Faden dazu. Sie benennt die Hauptnutzung (Wohnen) und die Art und Weise, wie diese in der Landschaft stattfinden soll (Park). Die mit dem Wort „Park" assoziierten Vorstellungen von der Pflege und Gestaltung der Landschaft sind gewollt. Sie zeigen den Gemeinden auf, dass die Verwirklichung der Idee „Wohnpark Seetal" aktives Handeln erfordert. Der Park umfasst die Landschaft der ganzen Region (Seetal), hört also nicht an der Gemeindegrenze auf. Die Sorge um die Zukunft der Landschaft- und Wohnqualität ist die verbindende Basis der regionalen Zusammenarbeit.

Abbildung 18 Strategieskizze Seetal



Quelle: AGIS, eigene Darstellung

4 Räumliches Konzept Seetal

Das Konzept „Wohnpark“ stellt eine Vision des Seetals im Jahr 2030 dar. Es gründet auf der Annahme, dass sich die Gemeinden der Region als Wohnstandorte in einer intakten Landschaft verstehen. Die Strategieskizze und die Leitsätze aus Kapitel 3 bilden die Grundlage für das Gesamtkonzept. Dieses besteht aus Zielen, Massnahmen und einem Konzeptplan. Der Konzeptplan (Seite 46) ordnet die Ziele und Massnahmen räumlich zu.

4.1 Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept geht von einer ringförmigen Anordnung der Nutzungen aus: Kern des Wohnparks Seetal bildet das Seebecken mit den naturnahen Ufern. Während die östliche Seeseite auch für intensive Erhohlungs- und Freizeitaktivitäten genutzt werden soll, zeichnet sich das westliche Ufer durch eine durchgehende Naturlandschaft aus, die nur auf der Höhe von Birrwil und Beinwil am See durchbrochen wird. An den beiden Seeenden befinden sich grosse, erweiterte Naturschutzzonen. Die Bootsplätze konzentrieren sich in Beinwil am See und in Meisterschwanden. Die Anlagen für Freizeit, Parkierung und Gastronomie fügen sich harmonisch in die Landschaft ein. Der HSD-Perimeter wird vergrössert und bildet in jeder Seeufergemeinde einen Trenngürtel zwischen Siedlungsgebiet und offener Landschaft.

Die Siedlungsgebiete konzentrieren sich oberhalb der Hauptstrassen. Die zukünftige Entwicklung zeichnet sich durch eine Überlagerung von Siedlung und Landschaft bzw. Gewerbe und Landschaft aus. Im Einzugsbereich der Bahnhaltestellen werden Siedlungserweiterungen vorgenommen und bestehende Bauzonen sorgfältig verdichtet. Gestaltertische Richtlinien und eine obligatorische Bauberatung sichern eine hohe Qualität der Architektur, den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen und ein Ineinandergreifen des Siedlungsgebiets mit der Landschaft. Neueinzonungen, werden mit Ausnahmen (s.o.), die kompensiert werden müssen, keine getätigt. Die vorhandenen Reserven im Bestand decken den Nutzflächenbedarf.

Die Gewerbeflächen konzentrieren sich im Gebiet Seon-Birren, das über eine neue Haltestelle an die Seetalbahn angeschlossen ist. Die erweiterten Gewerbeflächen sind Teil einer interkommunalen Gewerbezone, die von einer Gesellschaft geführt wird, an der alle Seetalgemeinden beteiligt sind. Die interkommunale Gewerbezone stellt dem regionalen Gewerbe Ersatzstandorte und Expansionsmöglichkeiten zur Verfügung. Einige, in der Landschaft isoliert liegende, Gewerbegebiete werden in das Gebiet Birren umgelagert. Die frei gewordenen Flächen dienen als Kompensation für die Neueinzonungen.

Die Waldflächen auf den umliegenden Hügeln bilden zusammen mit dem Kulturland den äusseren Ring des Seetals. Mit Aufforstungen, die auch auf Grund der Erweiterung des Standorts Birren notwendig wurden (Realersatz), werden die einzelnen Waldflächen miteinander verbunden. Sie bilden einen

durchgehenden Ring um die Region. Diese wird dadurch stärker als Einheit gegen Innen wie Aussen erkennbar. Landwirtschaftsbetriebe sichern den Bestand des offenen Kulturlands. Hofgärten mit Obststammbäumen lassen regionaltypische Landschaftselemente aufleben und versorgen das Siedlungsgebiet mit lokalen Produkten. Die vorhandenen Schiessstände werden gründlich untersucht und in zwei Anlagen zusammengefasst. Die Überzähligen nutzt die Landwirtschaft. Sie liegen in einer Landschaftsschutzzone oder im Perimeter des HSD.

4.2 Ziele

Siedlung

- Wohn- und Landschaftsqualität bilden die zentralen Erfolgsfaktoren des Seetals. Diese Qualitäten gilt es zu erhalten und weiter zu entwickeln.

- Die zukünftige räumliche Entwicklung orientiert sich am Bild eines Landschaftsparks, in dem die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit sorgfältig eingebettet werden.

- Die Entwicklung folgt dem Prinzip der Überlagerung, d. h. mehrere Funktionen belegen die gleiche Fläche.

- Die Gesamtfläche der Bauzonen bleibt konstant. Es ist eine kompakte Siedlungsstruktur anzustreben. Umlagerungen, die zu einem haushälterischen Umgang mit dem Boden führen, sind möglich.

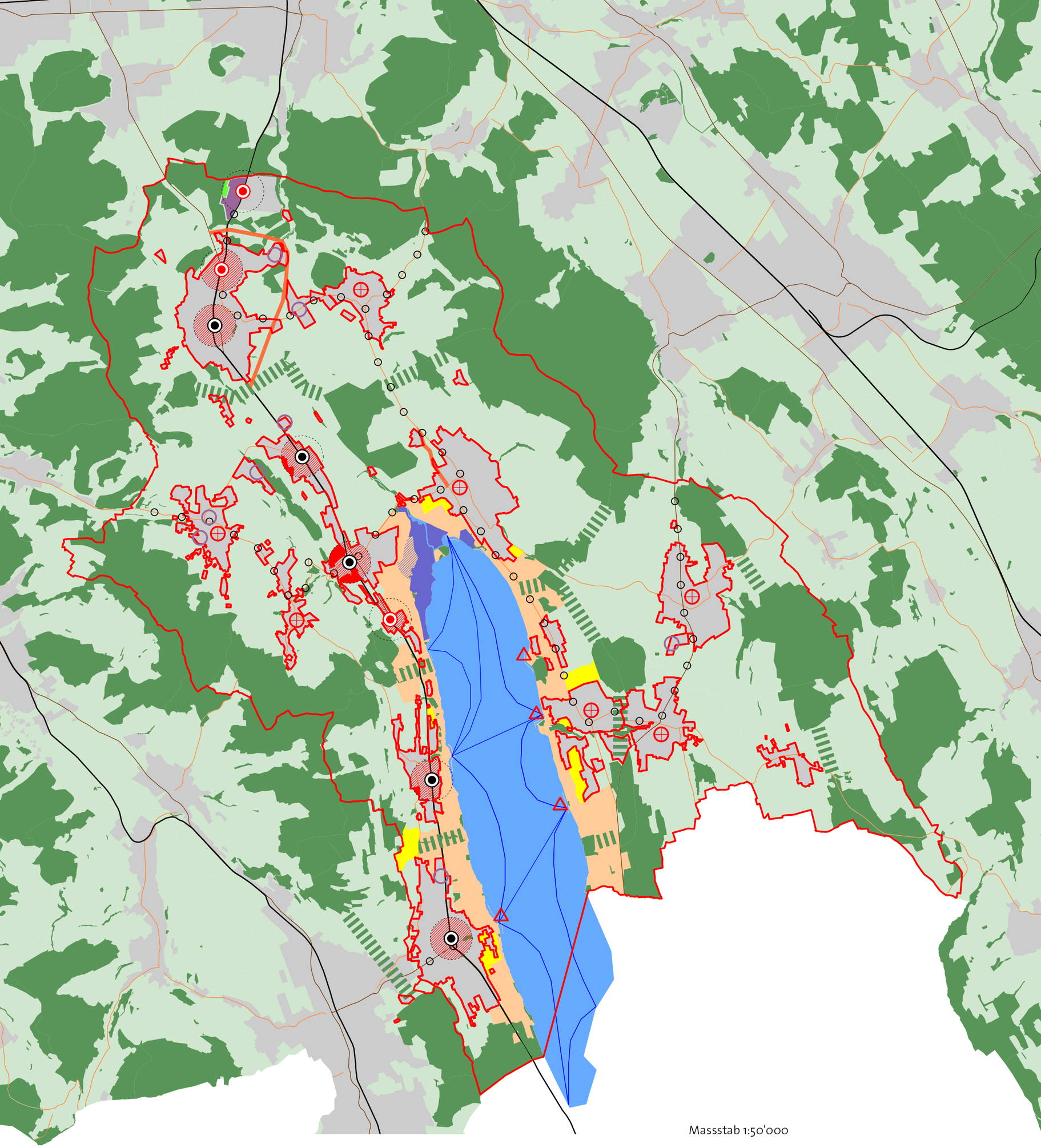
- Der Nutzflächenbedarf wird über die bestehenden Baulandreserven gedeckt. Die Potentiale für die Innenentwicklung werden systematisch erforscht, gesichert und zugänglich gemacht.

- Die Siedlungsentwicklung wird auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Seetalbahn, ausgerichtet. Die Bauzonen im Einzugsbereich der Seetalbahn sind massvoll zu verdichten.

- Die Architektur der Bauten ist von hoher Qualität und wird damit der Bedeutung der Landschaft gerecht.

- Die Wohnqualität entlang der Ortsdurchfahrten wird verbessert.

- Seon und Seengen übernehmen Versorgungsaufgaben für die Nachbargemeinden. Seon bildet mit dem Industriegebiet Birren das regionale Arbeitsplatzzentrum. Die rechten Seeufergemeinden bieten ein Freizeit- und Erholungsangebot an, dass sich an die Bewohner der Region richtet. Nischenprodukte (Spitzengastronomie, Kongresse, Wellness) für Kunden ausserhalb der Region runden das Angebot ab. Alle Gemeinden setzen sich für bezahlbares, attraktives Wohnen ein.



Massstab 1:50'000

Siedlung

- bestehendes Baugebiet
- Siedlungsbegrenzung
- Verdichtungsbereiche
- Verdichtung Dorfzentren
- mögliche Bauzonenerweiterungen
- Erweiterung Gewerbegebiet Birren
- zu verlagernde Gewerbegebiete
- Zentren Freizeit und Erholung

Landschaft

- Hallwilerseeschutzdekret (HSD)
- Erweiterungen HSD
- Riedflächen bestehend
- Erweiterungen Riedflächen
- Landwirtschaft/Landschaftsschutz
- Wald
- Waldrodungsfläche
- Vernetzungskorridore Wald

Verkehr

- Hauptverkehrsstrassen
- Verbindungsstrassen
- Strassenkorridore
- Eisenbahn, Bahnhof bestehend
- Bahnhof neu
- Einzugsbereich Bahnhof (300m)
- Entflechtung öV-MIV
- Schifffahrtslinien

- Ein Drittel der im Seetal wohnhaften erwerbstätigen Personen arbeitet weiterhin in der Region

- Mögliche Standorte für den Ersatz eines Betriebs oder für zukünftige Gewerbeflächen stehen bereit

- Die Gewerbebetriebe des Seetals konzentrieren sich am Standort Birren, der von einer interkommunalen Gesellschaft betrieben wird

- Das Seetal ist frei von verkehrsintensiven Anlagen

Landschaft

- Das Landschaftsbild bleibt erhalten und wird zu einem Landschaftspark aufgewertet. Die Aufwertung berücksichtigt das Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Seetal.

- Das Seebecken dient der breiten Öffentlichkeit unter Berücksichtigung der Anliegen der Natur

- Das Seebecken ist charakterisiert durch Schwerpunkte intensiver Erholungs- und Freizeitaktivitäten auf der Ostseite und einer durchgehenden, naturnahen Westseite.

- Die Riedflächen am nördlichen und südlichen Seeende sollen vergrössert werden.

- Die Flächen des Hallwilerseeschutzdekrets (HSD) tragen zur Trennung der Siedlungsgebiete bei.

- Die heutige Anzahl der Park- und Bootsplätze rund um den Hallwilersee soll im Sinne eines Plafonds bestehen bleiben. Das Seebecken soll mittels einer Konzentration der Anlagen entlastet werden.

- Neue Bauten ausserhalb der Bauzonen werden toleriert, sofern sie im öffentlichen Interesse liegen und höchsten gestalterischen Ansprüchen genügen.

- Die Landwirtschaft verfügt über ausreichend kultivierbare Flächen.

Verkehr

- Das Seetal ist sowohl für den öffentlichen Verkehr wie auch für den motorisierten Individualverkehr erreichbar.

- Die Seetalbahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Region.

- In Lenzburg bestehen optimale Anschlüsse auf den Fernverkehr.
- Der Anschluss der rechten Seeufergemeinden nach Lenzburg hat Vorrang vor einer Anbindung an die Seetalbahn.
- Der Verkehr auf den Strassen fliesst. Der Busbetrieb und der motorisierte Individualverkehr werden, soweit es die Platzverhältnisse erlauben, entflochten.
- Korridore für Strassenausbauten sind frei von Bauten und planerisch gesichert
- Dass Seebecken soll zu Fuss oder per Velo erlebbar sein. Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr und durch Gewerbebetreibende sind auf ein Minimum zu reduzieren.
- Zwischen den Haltestellen der Seetalbahn und dem Seebecken bestehen direkte und attraktive Verbindungen.

4.3 Massnahmen

Sensibilisieren, Konzentrieren, Überlagern – Ein neues Planungsverständnis für das Seetal

Das Seetal als Region mit hohem Landschafts- und Erholungswert dürfte auch in Zukunft als Wohnort gefragt sein (Kapitel 2). Die starke Siedlungsdynamik und der begrenzte Raum drohen Fragen der architektonischen Qualität und der landschaftlichen Verträglichkeit von Bauprojekten in den Hintergrund zu rücken. Das Erfüllen baupolizeilicher Normen und die bisherige Trennung der Funktionen werden der Bedeutung der Landschaft im Seetal nicht gerecht. In ihrer Summe verändern die Neubauten das Bild der Landschaft, ohne einen Beitrag zu deren Aufwertung zu leisten. Handkehrum führt kein Weg an der Beschäftigung mit den einzelnen Bauprojekten vorbei, soll die räumliche Entwicklung des Seetals entscheidend beeinflusst werden. Grossprojekte (Strasse, Bahn), die eine Neuorganisation des Raums fördern oder erzwingen würden, sind auf absehbare Zeit keine in Sicht.

Das Konzept „Wohnpark Seetal“ schlägt eine Vision vor, die helfen soll, vor lauter Baugesuchen das Tal und seine Bewohner nicht aus den Augen zu verlieren. Dazu reichen die heutigen Planungsmittel nicht aus. Versuche, wie z. B. mit dem HSD, individuelle Ansprüche zum Wohle der Allgemeinheit einzuschränken, waren und bleiben umstritten. Die zukünftige Planung im Seetal muss den Ansprüchen an den Raum mit verständlichen Bildern von Entwicklungsszenarien entgegentreten, vorhandene Potentiale aufzeigen, störende Funktionen (Gewerbe, Erholung) konzentrieren und mittels Überlagerungen auf derselben Fläche Synergieeffekte schaffen (Wohnen-Landschaft). Übersichten lassen Potentiale im bestehenden Siedlungsgebiet erkennen. Sie verringern den Druck auf die Siedlungsränder und bilden die Basis für die Umlegung von Flächen. Aktive Ortsbildpflege fördert die Attraktivität der Siedlungen für Neuansiedler und Touristen. Schwerpunkte tragen zur Lesbarkeit der Landschaft bei und sichern Entwick-

lungsmöglichkeiten für das regionale Gewerbe. Überlagerungen schaffen Synergieeffekte und mildern die Auswirkungen der Bautätigkeit auf die Natur.

Abbildung 19 gibt eine Übersicht aller Massnahmen. Im Anhang (A-6 bis A-18) werden sie pro Handlungsfeld erläutert und betreffend Zielgruppe, Akteure, Zeithorizont und Abhängigkeiten präzisiert. Beispiele aus der Schweiz dienen zur Illustration. Die exemplarische Anwendung der vorgeschlagenen Massnahmen wird in Kapitel 5 anhand zweier Fallbeispiele vertieft.

Abbildung 19 Übersicht Massnahmen

	Siedlung	Landschaft	Verkehr
Regionalplanung	Übersicht Flächenpotentiale Konzept Siedlung-Verkehr Abstimmung Baugebiet Standortwahl regionale Anlagen	Entwicklungskonzept (LEK) um Erholung und Freizeit ergänzen Projekt Kulturlandschaftspark Konzept Schiessstände Gestaltungsrichtlinien Plafonds für Bauten ausserhalb Baugebiet	Freihaltekorridore für mögliche Umfahrungen Konzept Siedlung-Verkehr
Nutzungsplanung	Bau- und Nutzungs-vorschriften anpassen Gestaltungsrichtlinien Bauherrenberatung Ortsbildkommission Verdichtung bestehender Siedlungsflächen Erweiterung ESP Birren Umlagerung Gewerbegebiete	Bau- und Nutzungs-vorschriften anpassen sensitive Gebiete (Hänge, Kuppen, Naturschutzgebiete) schützen LEK-Bestimmungen in Kulturlandplan aufnehmen Bauherrenberatung Wettbewerbspflicht für Neubauprojekte in Hall-wilerseeschutzdekret/HSD	Freihaltekorridore für mögliche Umfahrungen
Infrastruktur	Betriebs- und Gestaltungskonzept Standortwahl, Gestaltung Haltestellen	Landschaftliche Begleitplanung als Pflicht	Neubau Bahnhaltestellen Entflechtung öV-MIV Parkplatzbewirtschaftung Schliessen/Ergänzen Netz Langsamverkehr direkte Verbindungen Bahn-Seebecken für Fussgänger
Landschaftsplanung	Uberlagerung der Funktionen Gestaltungsrichtlinien Natur in Siedlung Ortsbildkommission	Naturflächen erweitern mit dauerhaften Strukturen (Wald, Bäche) Siedlungen trennen	landschaftliche Begleitplanung als Pflicht Parkplatzbewirtschaftung Parkplätze gestalten
Eigentumsstruktur	interkommunale Landumlegung Bauland kaufen	Landwirtschaftsflächen kaufen interkommunale Landumlegung	
Organisation	Ortsbildkommission regionale Bauverwaltung regionaler Bauberater	Empfehlungen SUK bindend Ortsbildkommission regionaler Bauberater	
Kommunikation	interaktive Landschaftsentwicklung öffentliche Sitzung Kommissionen (Ortsbild/OBK, Seeuferschutz/SUK) Führungen/Lehrpfade	Besucherlenkung und -information interaktive Landschaftsentwicklung Wettbewerbspflicht für Neubauten im HSD öffentliche Sitzungen SUK, OBK Führungen/Lehrpfade	interaktive Landschaftsentwicklung

Die Massnahmen im Handlungsfeld Siedlung verfolgen zwei Hauptziele: Einerseits soll die Erhebung der vorhandenen Potentiale die Gemeinden und die Bevölkerung überzeugen, dass eine Entwicklung innerhalb der bestehenden Bauzonen möglich ist. Andererseits sollen neue Instrumente der kommunalen Nutzungsplanung aufgezeigt werden, die zur Steigerung der Attraktivität des Wohnumfeldes führen könnten und im Einklang mit der Landschaft wären.

Alle Massnahmen im Bereich Landschaft zielen darauf, den Verlust an Fläche und Struktur zu stoppen und umzukehren. Durch das Überlagern der Funktionen soll die Landschaft im und am Rande des Siedlungsgebiets aufgewertet werden. Einen dauerhaften Beitrag zur Landschaftspflege leisten funktionierende Bauernbetriebe und Elemente wie Wälder und frei gelegte Bäche. Interkommunale Landumlegungen verbessern die Betriebsstruktur und schaffen Ausgleichsflächen für die Natur.

Das bestehende Verkehrsnetz muss in Zukunft bei gleich bleibender Grösse ein höheres Verkehrsaufkommen bewältigen. Die Massnahmen im Verkehr zielen darauf, den Modalsplit zu verändern und die Wohnqualität entlang der Hauptstrassen zu erhöhen. Dazu gehören neue Bahnhaltestellen in Seon und Boniswil, Ergänzungen im Netz Langsamverkehr und direkte Verbindungen zwischen den Bahnhöfen und dem Seebecke für Fussgänger. Um die Handlungsfähigkeit für spätere Generationen zu wahren, sollen Freihaltekorridore für Umfahrungsstrassen in den Nutzungsplänen festgelegt werden.

Die gleichzeitige Umsetzung aller Massnahmen würde die personellen und finanziellen Mittel der Akteure wie Kanton, Gemeinden, Vereine und Privatpersonen übersteigen. Einige Massnahmen sind zudem von Vorleistungen abhängig. Bis 2030 sollen nur jene Vorschläge realisiert werden, die die bestehenden Instrumente ergänzen, sich in übergeordnete Planungen einfügen, oder Grundlagen für weitere Massnahmen bilden.

Die Tabellen im Anhang (A-4) funktionieren als Massnahmenkatalog. Bei einigen Vorschlägen wurden bereits Vorleistungen in Form von Studien, Konzepten und Programmen erbracht. Massnahmen, die in einem Verfahren bzw. Projekt (z. B. Revision Nutzungsplanung) umgesetzt werden können, werden zusammengefasst.

4.4 Beispiele

Die nachfolgenden Beispiele dienen der Illustration. Sie sollen die Massnahmen näher bringen und deren Wirksamkeit belegen. Die Beispiele stammen aus allen Teilen der Schweiz. Sie wurden z. T. breit rezensiert, sind reich dokumentiert und können vor Ort besichtigt werden. Für nähere Angaben und bei Fragen sind für jedes Beispiel Ansprechpersonen angegeben.

Übersicht Flächenpotentiale – Raum+ Schwyz, Kanton Schwyz

Die Siedlungsfläche in der Schweiz ist begrenzt. Von den 40'000 km² sind nur 30% besiedelbar (BFS, 2005). Der haushälterische Umgang mit dem Boden ist deshalb eines der wichtigsten Ziele der

Schweizer Raumplanung. Obwohl in den bestehenden Bauzonen Reserven von 17 bis 24% bestehen, was einer Fläche von 38'000 bis 53'000 ha entspricht (Scholl, 2009), wächst die Siedlungsfläche ungebremst.

Neben den unüberbauten Bauzonenflächen werden im bestehenden Baugebiet erhebliche Reserven vermutet, die durch Umnutzungen mobilisiert werden könnten. Im Rahmen des Projekts „Raum+ Schwyz" wird versucht, eine kantonsweite Übersicht der Flächenpotentiale zu erstellen. Das Projekt wird im Rahmen eines Modellvorhabens zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung unterstützt. Die ETH Zürich (Professur für Raumentwicklung, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung/IRL) ist mit der Durchführung des Projekts beauftragt worden. Ziel des Projekts ist eine nachführbare Übersicht der Reserveflächen, die als Grundlage für eine Strategie der Innenentwicklung und daraus folgenden Zonenplanrevisionen auf Gemeindeebene dienen könnte. Zusätzlich soll das Bewusstsein, „für eine, den lokalen und regionalen Gegebenheiten angepasste Siedlungsentwicklung nach innen geschärft" werden (ARE).

Der Befund des Bundesrates, wonach die Obergrenzen der Bauzonenreserven im Kanton Schwyz zu hoch seien, bildete den ursprünglichen Anlass für das Projekt. Dieses dauert von 2007 bis 2009. Die Erhebung verläuft zweispurig: Einerseits wird vor Ort mit lokalen Partnern das Potential aufgenommen und in digitaler Form verarbeitet (GIS), andererseits erfolgt eine gemeinsame Überprüfung von unbebauten Bauzonen, Baulücken und Nachverdichtungsgebieten, die im Voraus von einer Expertengruppe zusammengestellt wurden. Sie stützt sich auf eine vordefinierte Systematik der Begriffe. Pro Gemeinde wird mit einer Erhebungsdauer von 2-3 Stunden gerechnet. Anwesend sind jeweils Vertreter der Gemeinde (Gemeindepräsident, Planer), des Kantons und Mitarbeiter der ETH.

Das Seetal verfügt über ausgewiesene Baulandreserven, die , je nach Prognose, den geschätzten Bedarf bei weitem überschreiten (Kapitel 2). Zusätzlich wird ein nicht unwesentliches Potential im überbauten Gebiet vermutet (Fallbeispiel Meisterschwanden, Kapitel 5). Trotzdem ertönt aus allen Ecken der Ruf nach Neueinzonungen. Eine Übersicht der Potentiale für das Seetal könnte helfen, versteckte Reserven und die Auswirkungen von deren Überbauung auf das Verkehrsnetz und die Landschaft Ein Projekt zur wissenschaftlichen Erhebung der Flächenpotentiale bildet damit eine wichtige Grundlage für eine Nutzungsplanung, die eine Siedlungsentwicklung von innen anstrebt. Sie ist aber auch Basis für jede längerfristig angedachte Planung auf regionaler bzw. kantonaler Ebene (z. B. Abstimmung Siedlung und Verkehr).

Kontakt und Auskünfte:

ETH Zürich, Professur für Raumentwicklung, IRL
Prof. Dr. sc. techn. Bernd Scholl
b.scholl@ethz.ch

Kanton Schwyz, Amt für Raumentwicklung
Dr. Robert von Rotz
robert.vonrotz@sz.ch

Bundesamt für Raumentwicklung/ARE
Martin Vinzens
martin.vinzens@are.admin.ch

Ideenwettbewerb Crêt-du-Locle – Kanton Neuenburg

Crêt-du-Locle nennt sich ein 600 ha grosses Gebiet zwischen den Städten Le Locle im Westen und La Chaux-de-Fonds im Osten (Abbildung 20). Die aufstrebende Uhrenindustrie und das Projekt einer S-Bahn, die das Hochtal mit dem Neuenburgersee verbinden soll, bewogen die beiden Städte, einen Ideenwettbewerb für die Region zu veranstalten. Eine ausgewiesene Jury hatte 34 Vorschläge zu beurteilen, die ein Zukunftsbild für das Gebiet entwarfen. Dazu waren Fragen zu beantworten wie: Wie verleiht man dem Tal eine starke Identität? Wie wird der Raum zwischen den Städten zu einem attraktiven Lebensraum? Wo soll gebaut werden, wo die Landschaft offen gehalten werden? Welche planerische Regeln braucht es, damit eine nachhaltige Entwicklung des Gebiets garantiert ist? Zur Ausführung ausgewählt wurde ein Vorschlag, der die gut erschlossenen und teilweise bereits überbauten Gebiete verdichtet, dazwischen aber einen grossen Grünstreifen im Talboden offenlässt (Abbildung 21).

Abbildung 20 Ausschnitt Wettbewerbsperimeter

Quelle: swiss architects

Im Herbst 2007 startete das Verfahren, die Erkenntnisse des Ideenwettbewerbs in einem regionalen Richtplan umzusetzen. Das Verfahren wird vom Bund (ARE) unterstützt und läuft von 2008 bis 2010. Ziel ist es, Planungsinstrumente und noch zu bearbeitende Studien zu erfassen, das Projekt mit den übergeordneten Planungsebenen abzugleichen, sowie Konzepte, Voraussetzungen und die Umsetzung zu bestimmen.

Mit der Teilrevision des Baugesetzes führt der Kanton Aargau das Planungsinstrument der regionalen Sachpläne ein (§ 12 a BauG). Zu den Themen, die Inhalt eines regionalen Sachplans sein könnten, gehören Verkehrsmassnahmen, Massnahmen zur Siedlungs- und Landschaftsentwicklung oder Standortfestlegungen von öffentlichen Einrichtungen wie Freizeit-, Sport- und Tourismusanlagen. Die Sachpläne werden von den Gemeinden beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt. Sie sind behördenverbindlich.

Ein Ideenwettbewerb nach dem Muster von Crêt-du-Locle könnte Vorschläge für konzeptionelle Entscheide liefern, oder Lösungen bringen, die nur in allgemeinen Zügen umschrieben werden können (Gilgen, 2006). Wettbewerbsverfahren können dazu beitragen, „Nutzungs- und Gestaltungsvarianten zu entwerfen, Handlungsspielräume auszuloten und attraktive Bilder und Visionen zu erzeugen" (Bächtold, 2005). Im Falle des Seetals könnte ein Ideenwettbewerb als Einstieg in die Erarbeitung eines regionalen Sachplans dienen.

Abbildung 21 Plan Siegerteam Crêt-du-Locle

Quelle: swiss architects

Kontakt und Auskünfte:

Siegerteam
Tanari Architectes et Urbanistes FAS-SIA, Thonex-Genève,
JL + CH Thibaud Zingg SA, arch. EPFL-SIA-FAS, Yverdon-les-Bains
info@tanari-architectes.ch

Canton du Neuchâtel, Resau urbain neuchâtelois
Communauté urbaine Le Locle - La Chaux-de-Fonds
Florence Meyer-Staufefer
florence.meyer-stauffer@ne.ch

Ville de la Chaux-de-Fonds
Urbaniste Communal
Philippe Carrard
SUE.Urbanisme@ne.ch

Interkommunale Landumlegung und Gewerbezone – Kanton Jura

Landumlegungen sind ein probates und breit angewandtes Mittel, um die Grundstücksform und -nutzung zu verbessern. Sie dient dazu, Grundstücke einer rationellen Nutzung zuzuführen, Land für Erschliessungsanlagen auszuscheiden, oder Land für öffentliche Werke und Anlagen auszusondern (Nutzungsentflechtung). Dabei kann die Landumlegung sowohl im Baugebiet wie auch im Nichtbaugebiet

zur besseren Nutzung des Bodens beitragen. Mit der Baulandumlegung werden überbaubare Parzellen geschaffen und Flächen für die Erschliessungsstrassen ausgeschieden. Die Landumlegung im Landwirtschaftsland, auch Güterzusammenlegung genannt, dient dazu, die Bewirtschaftung zu verbessern, indem aus Kleinstparzellen zusammenhängende Flächen geschaffen werden.

Die Zahl der Beispiele für eine interkommunale Landumlegung ausserhalb des Landwirtschaftsgebiets ist gering (Sprecher, 2007). Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn A16 (Transjurane) entstand ab 1994 die Idee einer interkommunalen Gewerbezone (Abbildung 22). In der Gemeinde Courroux wurde auf einer Fläche von 15 ha eine gemeinsame Arbeitszone ZARD (Zone d'activités régionale de Délemont) ausgeschieden mit dem Ziel, einen Technologiepark für Unternehmen mit qualifizierten Arbeitsplätzen zu entwickeln. Die gleichzeitig stattfindende Güterzusammenlegung in der Gemeinde Courroux begünstigte die Planung der Arbeitszone, welche ebenfalls Teil des Umlegungsperimeters war, indem sie den Planern die Flexibilität gab, „verschiedene Vorgehensweisen zur Ausscheidung der ZARD zu prüfen" (Sprecher, 2007). Grundeigentümer, welche Land in der zukünftigen Arbeitszone besassen und weiterhin Landwirtschaft betreiben wollten, wurden per Landabtausch ausserhalb des Perimeters entschädigt. 2002 wurde die ZARD als Industriegebiet von kantonaler Bedeutung in den Richtplan aufgenommen. Eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, an der die Gemeinden beteiligt sind, soll das Gebiet erschliessen, vermarkten und betreiben. Die Grundeigentümer haben vertraglich zugesichert, das Land der Gesellschaft im Baurecht abzugeben. Die Form der Aktiengesellschaft lässt zu, dass weitere Gemeinden oder auch Private sich am Technologiepark beteiligen können.

Abbildung 22 Lage der interkommunale Arbeitszone Region Delémont

Quelle: Sprecher, 2007

Das Projekt wurde von den beteiligten Gemeinden, dem Kanton Jura und dem Bund (Modellvorhaben) unterstütz. Die Kosten und auch die zukünftigen Steuereinnahmen aus dem Park werden proportional zur Einwohnerzahl aufgeteilt. Die Einwohnerzahl der Standortgemeinde, Courroux, zählt dabei doppelt.

Die Idee einer interkommunalen Landumlegung besteht darin, Industrie- und Gewerbezonen so zu verschieben, dass an einer gut gelegenen und erschlossenen Lage ein Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung entsteht. Im Falle des Seetals könnten verstreut liegenden Gewerbeinseln wie z. B. in Egliswil oder Dürrenäsch im regionalen Entwicklungsschwerpunkt Birren zusammengelegt werden. In Kapitel 5.1 wird das Konzept einer erweiterten Arbeitsplatzzone Birren vorgestellt.

Kontakt und Auskünfte:

Ville de Delémont
Service de l'urbanisme et de l'environnement
Hubert Jaquier
uetp@delemont.ch

Ortsbildkommission – Altdorf, Kanton Uri

Ortsbildkommissionen beurteilen Bauvorhaben nach stadträumlichen und gestalterischen Gesichtspunkten. Obwohl keine exakte Wissenschaft, garantieren Unabhängigkeit und Kompetenz der Kommissionen in der Regel eine „objektive Entscheidungsfindung" (Egli, 2007). Die Kommissionen üben eine beratende Funktion aus und unterstützen die Behörden bei deren Entscheiden.

In der Gemeinde Altdorf sind die Bau- und Nutzungsvorschriften zur Kernzone in wenigen Artikeln geregelt. Ein „Fachgremium" garantiert die Qualität, indem es neue Bauprojekte im Dorfkern beurteilt und zusammen mit der Baukommission die Architektur, die Einordnung, die Materialisierung und Farbgestaltung prüft. Das Fachgremium kann bloss Anträge stellen und die Baukommission und den Gemeinderat beraten. Es setzt sich aus drei externen Fachleuten und zwei Gemeindevertretern zusammen.

Die Wirkung guter Architektur ist seit dem Bau der Therme Vals oder des Kultur- und Kongresszentrums Luzern auch in der Schweiz bekannt. Eine hohe Siedlungsqualität verbessert nicht nur die Standortgunst, sondern schafft auch Identität. In einem Raum, indem die Unterschiede zwischen Baugebiet und Nichtbaugebiet verschwinden, kommt der Erkennbarkeit von Siedlungskernen und -rändern eine wachsende Bedeutung zu.

Im Seetal besteht mit der Seeuferschutzkommission (SUK) ein Fachgremium, das Baugesuche im Bereich des HSD prüft und zu Handen des Kantons Empfehlungen abgibt (Kapitel 2). Der Wirkungskreis beschränkt sich derzeit auf den Perimeter des HSD. Im Sinne einer Förderung der Architektur im ganzen Seetal könnten die Gemeinden ihre Bau- und Nutzungsvorschriften so anpassen, dass Bauvorhaben in zusätzlichen Zonen (z. B. Kernzonen, Siedlungsränder, Landwirtschaftsgebiete) beurteilt werden könnten. Die Beurteilung der Bauvorhaben in der SUK, z. B. durch eine kleinere Unterkommission, könnte eine Diskussion in den Gemeinden und in der Bevölkerung über die Rolle der Architektur im Seetal in Gang

bringen. Im Gegenzug zur Aufwertung der SUK könnte die kommunale Baugesetzgebung entschlackt werden.

Kontakt und Auskünfte:

Gemeinde Altdorf
Leiter Fachgremium Beurteilung Bauvorhaben Kernzone
Anton Arnold
baubewilligungen@altdorf.ch

Schweizer Heimatschutz
Peter Egli
peter.egli@heimatschutz.ch

Gestaltungsberatung – Kanton Graubünden

Die Gestaltungsberatung im Kanton Graubünden wird als „Dienst zum Wohle der Öffentlichkeit" verstanden (Badilatti, 2005). Der Tourismuskanton Graubünden hat ein vitales Interesse an Siedlungen, in denen sich die Bewohner und Gäste wohl fühlen. Die Gestaltungsberatung stützt sich auf das kantonale Raumplanungsgesetz (KRG). Artikel 73 Abs. 1 besagt, dass „Siedlungen, Bauten und Anlagen (...) so zu gestalten und einzuordnen (sind), dass mit der Umgebung eine gute Gesamtwirkung entsteht". Mit dem KRG erhalten die Gemeinden die Kompetenz, in ihrer Grundordnung (Bau- und Nutzungsordnung) eine Pflicht zur Gestaltungsberatung vorzuschreiben.

Anhang A-19 zeigt den Ablauf einer Gestaltungsberatung. Der Berater hat die Aufgabe, die Bauherrschaft zu beraten und prüft, ob die Grundlagen für eine gute Gestaltung gegeben sind. Die Bauherrschaft entwickelt mit ihrem Architekten den Entwurf und setzt die Tipps des Beraters um. Die Gemeinde prüft und erteilt die Baubewilligung. Die Beratung führt dann zum Erfolg, wenn sie möglichst früh (Stufe Vorabklärungen) einbezogen wird und gut über die Absichten der Bauherrschaft informiert wird. Um die Verbindlichkeit der Beratung sicherzustellen, wird zwischen der Gemeinde, der Bauherschaft und dem Berater eine Vereinbarung getroffen. Diese kann einfach oder umfassend sein.

Die Gestaltungsberatung ist ein Instrument, das den Gemeinden folgende Vorteile bringt (Wild, 2005):

- **Funktionalität**
  Die errichteten Gebäude können ihren geplanten Nutzen erfüllen.

- **Wirtschaftlichkeit**
  Ein Haus ist finanzierbar und dauerhaft.

- **Schönheit**
  Die Bewohner wollen sich zu Hause, auf der Arbeit oder in der Freizeit wohl fühlen. Fühlt man sich nicht wohl, zieht man weg.

Die Erfüllung dieser Aufgaben dürfte den Gemeindeverwaltungen resp. Baukommissionen im Seetal nicht leicht fallen. Die Übertragung von Kompetenzen an eine regionale Institution (siehe oben) ebenfalls nicht. Die Gestaltungsberatung könnte für eine oder mehrere Gemeinden eine lokale Lösung darstellen, die Siedlungsqualität zu verbessern. Damit liesse sich auch der Auftrag des revidierten Baugesetztes, die Siedlungsqualität zu fördern (§ 15 Abs. 2bis), erfüllen.

Kontakt und Auskünfte:

Kanton Graubünden, Amt für Raumentwicklung
Linus Wild, Alberto Ruggia
info@are.gr.ch

Revision Nutzungsplanung – Fläsch, Kanton Graubünden

Fläsch ist eine Gemeinde im Büdner Rheintal. Das Siedlungsgebiet ist von Baum- und Weingärten geprägt, die bis in den Ortskern reichen (Abbildung 23). Ziel der Ortsplanungsrevision, an der sich auch Studenten der Architekturabteilung der Hochschule für Technik und Wirtschaft/HTW Chur beteiligten, war es, den Charakter des Weinbaudorfs zu bewahren und eine „gelassene" Weiterentwicklung zu ermöglichen. Auf Grund der Studentenarbeiten wurde entschieden, die Entwicklung eines Neubaugürtels, der den alten Dorfkern „ersticken" würde (Gemeinde Fläsch, 2008), zu verhindern und die ins Dorf hineinfliessenden Grünflächen mittels Zonenplan zu sichern (Abbildung 23). Die entsprechenden Grundeigentümer wurden mit neuen Baugebieten am Dorfrand für den Verlust ihrer Ausnützung entschädigt.

Abbildung 23 Ansicht Fläsch

Quelle: www.flaescherbild.ch

Die Ortsplanung von Fläsch ist ein Beispiel dafür, wie mit Instrumenten der kommunalen Raumplanung bauliche, landschaftliche und gestalterische Qualitäten eines Ortes gesichert und weiterentwickelt werden können. Die Anknüpfungspunkte für das Seetal bestehen in den vorhandenen Siedlungslücken innerhalb des Baugebiets, oder bei jenen landwirtschaftlich genutzten Flächen, die von Bauten umschlossen sind.

Kontakt und Auskünfte:

Gemeinde Fläsch
Gemeindepräsident Heinz Urs Kunz
hu.kunz@flaesch.ch

Hochschule für Technik und Wirtschaft/HTW Chur
Studiengang Bau und Gestaltung
Christian Wagner
hochschule@fh-htwchur.ch

Planer
Lutz Schmid Ingenieure, Chur
Christian von Ballmoos
info@lutzschmid-chur.ch
Büro Donatsch, Lanquart
Georg Donatsch
georg.donatsch@lutzschmid-chur.ch

Kontakt und Auskünfte:

Ortsplanung – Monte Carasso, Kanton Tessin

Monte Carasso, eingebettet zwischen Bergen und der Autobahn A2, liegt südwestlich von Bellinzone auf dem Schuttkegel eines Bergbachs. 1977 wurde der Architekt Luigi Snozzi mit einer Studie betreffend dem Bau einer Primarschule beauftragt. Das anfängliche Nutzungsprogramm wurde laufend erweitert und führte zu einer vollständigen Reorganisation des Gemeindezentrums. Kern des Projekts war ein ehemaliges Kloster, in dem die Primarschule untergebracht wurde. Die anderen öffentlichen Bauten, wie das Gemeindehaus, die Turnhalle, der Friedhof oder der Kindergaren, gruppieren sich, getrennt durch einen Feiraum aus Rassenterrassierungen, um das Primarschulhaus (Abbildung 24).

Nach Abschluss der Bauarbeiten im Ortszentrum erhielt Snozzi den Auftrag, neue Baurichtlinien für die gesamte Gemeinde auszuarbeiten. Dabei stand der öffentliche Raum, d.h. Plätze, Strassen, Gassen, ganz im Zentrum seiner Überlegungen. Zwei Bestimmungen sind zentral: 1. Jeder Eingriff muss Rücksicht auf die vorhandene architektonische und urbanistische Struktur nehmen. Eine nur mit Architekten besetzte Kommission prüft die Bauentwürfe. 2. An Strassen und öffentlichen Plätzen müssen Baugrundstücke mit Grundstücksmauern von mindestens 80 cm Höhe und Höchstens 2.50 m Höhe umfriedet.

Abbildung 24 Ortszentrum Monte Carasso

Quelle: www.panoramio.ch © Boris Steinweg

Das Projekt „Monte Carasso" ist nie fertig: Mit jedem neuen Bau gewinnt die amorphe Siedlungsstruktur neue Konturen, entsteht neuer öffentlicher Raum. Monte Carasso zeigt, dass einfache Bauregeln, ein fachlich geschultes Beurteilungsgremium und engagierte Personen in den Behörden und in der Bevölkerung einen Ort umgestalten können. In diesem Sinne ist Monte Carasso kein Beispiel, welches ein zu eins von den Seetalgemeinden übernommen werden kann. Es wird hier jedoch als Beleg dafür aufgeführt, was lokale Planung im Idealfall ausrichten kann.

Kontakt und Auskünfte:

Comune di Monte Carasso
Sindaco
Flavio Guidotti
info@montecarasso.ch
Segretario
Carlo Bertinelli
info@montecarasso.ch

Architekt und Planer
Luigi Snozzi
Piazza Filippo Franzoni 1, 6600 Locarno

Überlagerung Wohnen und Landschaft – Suhr, Kanton Aargau

Die 1998 erstellte Einfamilienhaussiedlung Bachstrasse befindet sich in einem bestehenden Obsthain. Die Häuser sind mittels Gestaltungsplan so positioniert worden, dass ein grosser Teil der Obstbäume erhalten werden konnte (Abbildung 25). Durch den Verzicht auf Kellerräume für jedes Haus konnten Eingriffe ins Erdreich vermieden werden. Die Grundstücke sind nicht abparzelliert, die Gartenflächen somit frei zugänglich. Der private Aussenraum befindet sich auf dem Dach, von dem sich den Bewohnern ein freier Blick auf die Jurakette bietet.

Abbildung 25 Siedlung Bachstrasse, Suhr

Quelle: tec21, 2007 © Pet Zimmermann

Das Beispiel Suhr zeigt, wie sich landschaftliche Anliegen und der Wunsch nach einem eigenen Zuhause so zusammenführen lassen, dass etwas Neues entsteht. Der öffentliche Raum wird durch eine doppelte Wahrnehmung bereichert (Gadient, 2007), in der der Obstgarten nicht nur Obstgarten ist und Einfamilienhäuser nicht nur Einfamilienhäuser sind.

Kontakt und Auskünfte:

Zimmermann Architekten AG, Aarau
office@z-arch.ch

Überlagerung Industrie und Landschaft - Hagendorn, Kanton Zug

Am südwestlichen Rand von Hagendorn gelegen, bildet die Baumgartner Fensterfabrik eine Schnittstelle zwischen Siedlungsgebiet, Feldern und Wald. Die Idee der Betreiber, die Fabrik in die geschützte Landschaft hinein zu erweitern, wurde von der Gemeinde Cham unterstützt. In einem Wettbewerbsverfahren, zu dem fünf Teams aus Architekten und Landschaftsarchitekten eingeladen wurden, sollte die Frage

geklärt werden, ob sich die 1.8 ha grosse Erweiterung landschaftsverträglich realisieren lässt und wie betriebliche und landschaftliche Anforderungen in Einklang gebracht werden können.

Der Siegerentwurf besteht aus einer weiten, einfachen Fabrikationshalle, die als Stahlbau mit einem auskragenden Flachdach ausgeführt wird (Abbildung 26). Die Halle ist in das Gelände eingegraben. Umlaufende Hecken und zwei grosse Wasserbecken bilden die Überganszone zu den Feldern rund um das Fabrikgebäude.

Abbildung 26 Werkerweiterung Fensterfabrik, Hagedorn/Cham

Quelle: Graber und Steiger Architekten

Industriebauten in der Landschaft sind auch im Seetal ein Thema. Die Gewerbegebiete von Egliswil oder von Seon können sich mit der Anlage von Hagendorn nicht messen. Diese zeigt, dass selbst in sensibelsten Landschaften Bauten realisiert werden können, ohne diese zu beeinträchtigen.

Kontakt und Auskünfte:

Gemeinde Cham
Leitung Planung und Hochbau
Erich Staub
erich.staub@cham.zg.ch

Architekten und Planer
Niklaus Graber & Christoph Steiger, Architekten ETH/BSA/SIA GmbH
mail@graberundsteiger.ch
Koepflipartner GmbH
buero@koepflipartner.ch

Interaktive Landschaftsentwicklung Entlebuch – Kanton Luzern

Die Vermittlung planerischer Inhalte ist im heutigen Planeralltag, der durch die stärkere Mitwirkung der von der Planung Betroffenen gekennzeichnet ist, eine unverzichtbare Grundlage. Dabei spielen zweidimensionale Formen (Situationen, Grundrisse, Ansichten) eine dominierende Rolle. Dreidimensionale Visualisierungen von Stadtmodellen wurden bereits 1970 eingesetzt (Lange et al., 2003) und kommen heute vor allem in der Architektur zur Anwendung. In den letzten Jahren sind die Einsatzmöglichkeiten der dreidimensionalen Landschaftsvisualisierung zur Klärung von Fragen der Landschafsentwicklung erforscht und in verschiedenen Fallbeispielen getestet worden (EU-Projekt VisuLands, Entlebuch, UNESCO Biosphärenreservat).

2004 organisierte das UNESCO Biosphärenreservat Entlebuch einen Workshop, an dem über die langfristige Entwicklung des Wintertourismus diskutiert wurde. Das 3D-Landschaftsmodell wurde einerseits als Übersichtsinstrument benutzt (z. B. Lage der Skilifte), andererseits diente es dazu, bestimmte Szenarien (kein Schnee unter 1'500 m ü. M.) aufzuzeigen und deren Folgen zu diskutieren. In einem anderen Fall wurden Visualisierungen dazu genutzt, um die Auswirkungen unterschiedlicher Bewirtschaftungsmethoden der Landwirtschaft auf die längerfristige Entwicklung des Landschaftsbilds aufzuzeigen.

Die interaktive Landschaftsentwicklung leistet einen Beitrag zur Aufmerksamkeitssteigerung und zur Sammlung von Informationen leisten (Schroth et al., 2006). Im Seetal könnte dieses Visualisierungsinstrument eine wichtige Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Tals bilden, in dem sie die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auch für planerische Laien im wahrsten Sinne des Wortes sichtbar macht (Abbildung 27).

Abbildung 27 Beinwil am See im Jahr 2030?

Quelle: Landschaftsschutzverband Hallwilersee/LSVH

Kontakt und Auskünfte:

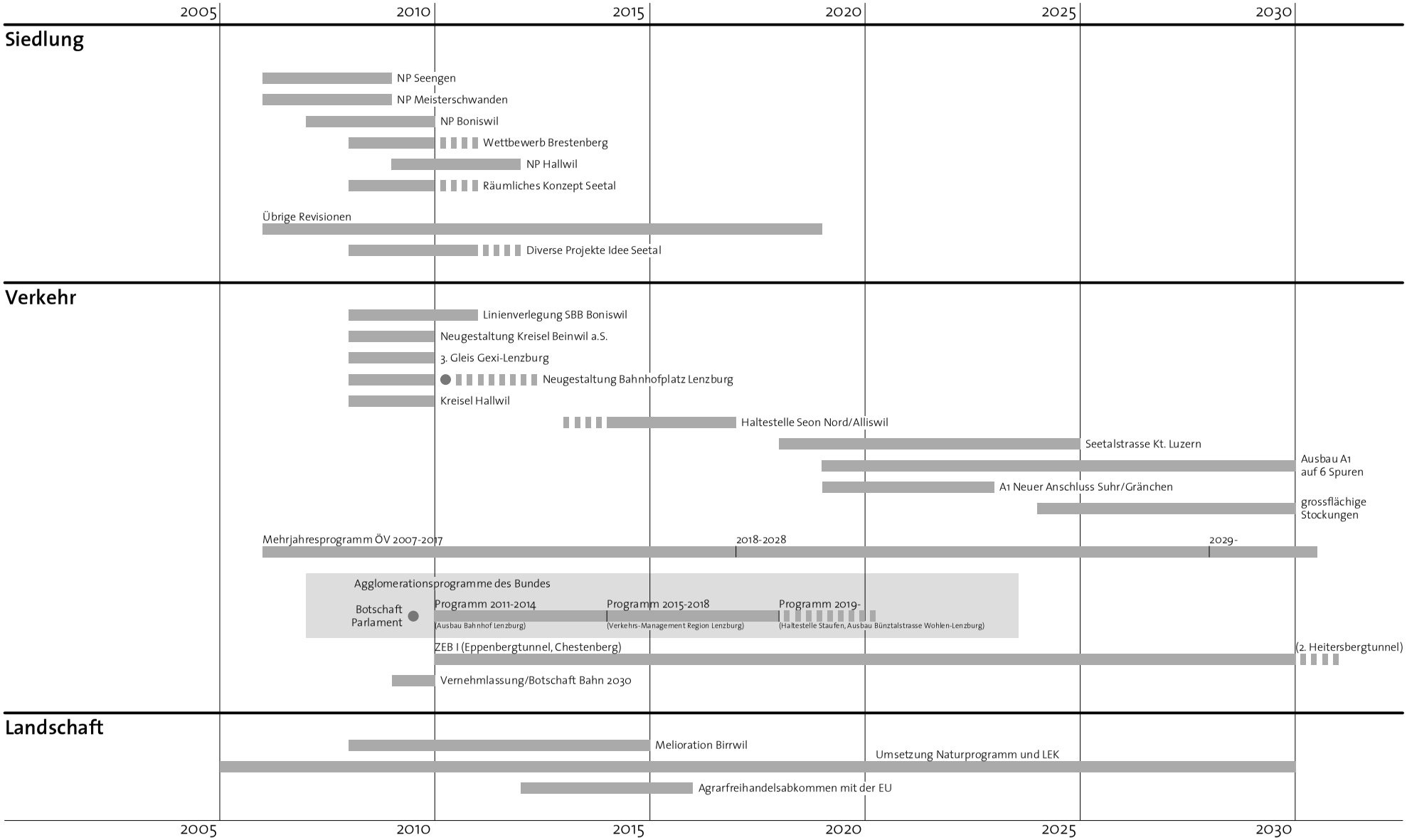
ETH Zürich, Professur für Planung von Landschaft und Urbanen Systemen (PLUS), IRL
Prof. Dr. Adrienne Grêt-Regamey
gret@nsl.ethz.ch

4.5 Zeitliche Übersicht

Das Seetal ist keine Insel. Seine Entwicklung ist eingebettet in eine Reihe von Prozessen, die parallel zum Leben im Seetal ablaufen. Die zeitliche Übersicht zeigt, dass bereits heute Entscheidungen vorbereitet werden, die die räumliche Entwicklung der Schweiz wie auch des Kantons Aargau (z. B. Infrastrukturprojekte) stark beeinflussen werden. Aus ihr werden die langen Vorlaufzeiten sichtbar, die es braucht, um ein Projekt wie die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), oder dessen Nachfolgeprogramm „Bahn 2030", zu erarbeiten und danach umzusetzen.

Aus der Übersicht wird ersichtlich, dass mit einer Verbesserung des MIV vor 2025/30 (Abschluss Ausbau A1?) nicht zu rechnen ist. Eine wesentliche Aufwertung des öV dürfte sogar bis 2050 auf sich warten lassen. Erst dann könnte der 2. Heitersbergtunnel vorliegen, welcher eine Voraussetzung für den Ausbau des Regionalverkehrs im Kanton Aargau bildet. Verglichen mit den langen Zeiten, die solche Infrastrukturprojekte brauchen, werden die Abstände, in denen die Gemeinden ihre Nutzungspläne revidieren, in der Schweiz generell immer kürzer. Gegenwärtig sind drei Seetalgemeinden daran, ihre Bauordnungen und Zonenpläne zu überarbeiten. Mit Hallwil ist die vierte kurz davor. Die kurze Planungs-beständigkeit und die Wachstumsabsichten der Gemeinden könnten dazu führen, dass das Siedlungs-wachstum weiter angekurbelt wird. Wegen der langen Vorlaufzeiten können die Infrastrukturbauten nicht auf die neu generierte Nachfrage nach Mobilität reagieren: Deren Entlastungswirkung droht ohne Gegenmassnahmen im Voraus aufgebraucht zu werden. Angesichts der Tatsache, dass viele Seetal-gemeinden vom Planungsrhythmus her (15 Jahre) ihre Nutzungsplanung in den nächsten 10 Jahren revidieren müssen, ein realistisches Szenario.

Die Übersicht macht drittens deutlich, dass etliche Programme des Bundes bzw. des Kantons zur Finanzierung und Unterstützung von Projekten im Bereich Verkehr, Natur oder Siedlung in den nächsten Jahren auslaufen bzw. gestartet werden. Die Zeit, um neue Projekte für diese Programme zu entwickeln ist begrenzt. So läuft z. B. das Mehrjahresprogramm öV des Kantons Aargau noch bis 2017. Sollen im Nachfolgeprogramm neue Massnahmen für das Seetal aufgenommen werden bzw. bisherige forciert werden, müssten jetzt die Vorbereitungsaufgaben dazu beginnen.


2005
2010
2015
2020
2025
2030
Siedlung
NP Seengen
NP Meisterschwanden
NP Boniswil
Wettbewerb Brestenberg
NP Hallwil
Räumliches Konzept Seetal
Übrige Revisionen
Diverse Projekte Idee Seetal
Verkehr
Linienverlegung SBB Boniswil
Neugestaltung Kreisel Beinwil a.S.
3. Gleis Gexi-Lenzburg
Neugestaltung Bahnhofplatz Lenzburg
Kreisel Hallwil
Haltestelle Seon Nord/Alliswil
Seetalstrasse Kt. Luzern
Ausbau A1
auf 6 Spuren
A1 Neuer Anschluss Suhr/Gränchen
grossflächige
Stockungen
Mehrjahresprogramm ÖV 2007-2017
2018-2028
2029-
Agglomerationsprogramme des Bundes
Botschaft
Parlament
Programm 2011-2014
(Ausbau Bahnhof Lenzburg)
Programm 2015-2018
(Verkehrs-Management Region Lenzburg)
Programm 2019-
(Haltestelle Staufen, Ausbau Bünztalstrasse Wohlen-Lenzburg)
ZEB I (Eppenbergtunnel, Chestenberg)
(2. Heitersbergtunnel)
Vernehmlassung/Botschaft Bahn 2030
Landschaft
Melioration Birrwil
Umsetzung Naturprogramm und LEK
Agrarfreihandelsabkommen mit der EU
2005
2010
2015
2020
2025
2030

5 Umsetzung

5.1 Fallbeispiele

5.1.1 Analyse Baulandreserven Meisterschwanden

Rahmenbedingungen

Im Kanton Aargau werden die Baulandreserven jährlich von den Gemeinden erfasst und dem Kanton übermittelt. Dieser fast die Resultate im Stand der Erschliessung zusammen. Für das Seetal sind im Kapitel 2.3 grosse Baulandreserven festgestellt worden, die ein Mehrfaches des prognostizierten Wachstums aufnehmen können. Die dortigen Berechnungen stützten sich auf die Angaben des Standes der Erschliessung aus dem Jahr 2007 (DBVU, 2007).

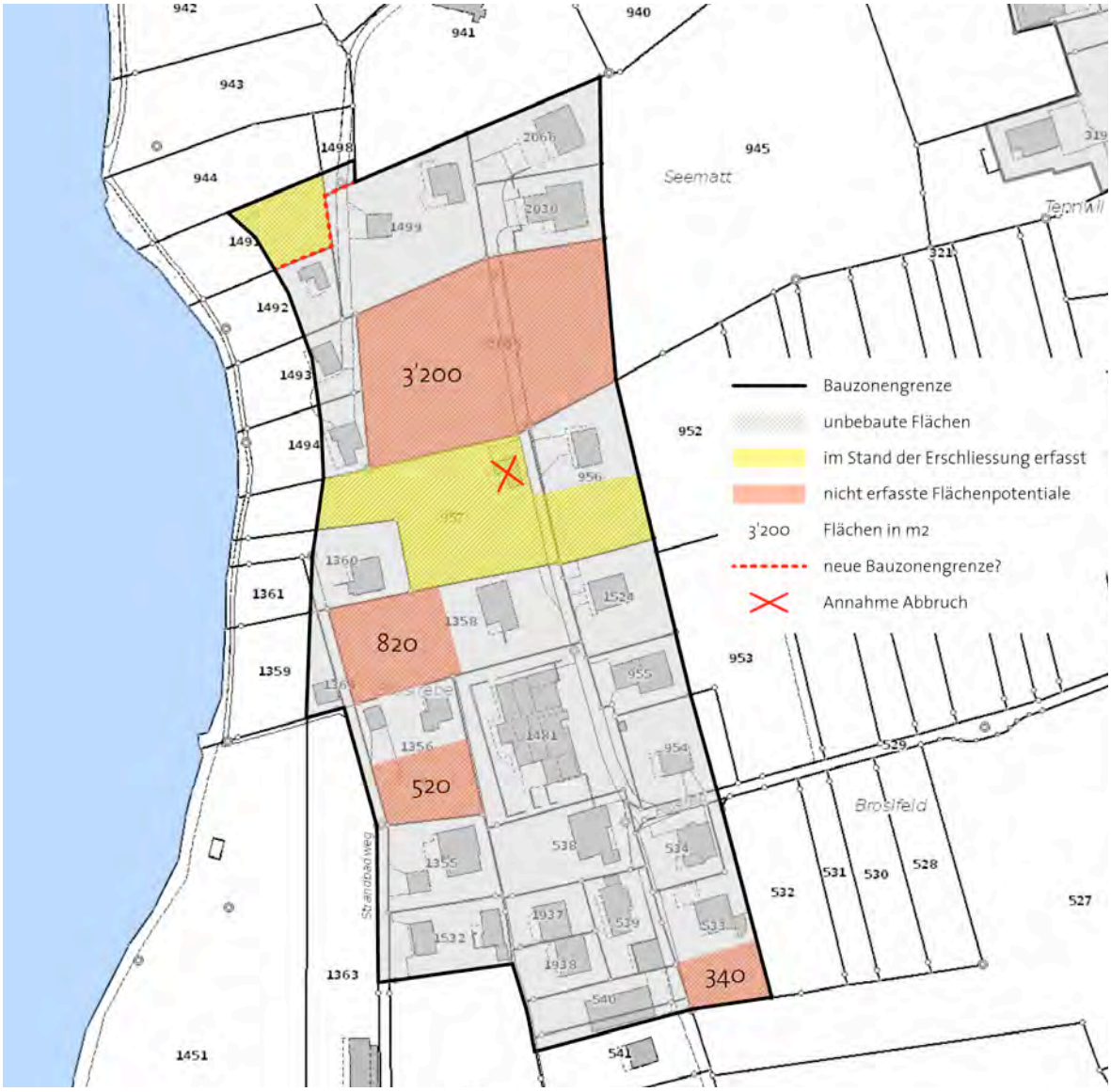
Im Fallbeispiel Meisterschwanden soll es darum gehen, die im Konzept Wohnpark Seetal geforderte Innenentwicklung mit den Wachstumsabsichten einer Gemeinde zu überprüfen. Meisterschwanden wurde ausgewählt, weil die Gemeinde derzeit daran ist, ihre Nutzungsplanung zu revidieren. Ausserdem gehört sie zu jenen Gemeinden, die in den letzten Jahren am stärksten gewachsen ist (Kapitel 2.3) und Bedarf nach Einzonungen angemeldet hat.

Die Überprüfung geht von der Hypothese aus, dass neben den erwähnten Reserven, die im Stand der Erschliessung aufgeführt worden sind, überbaubare Flächen bestehen, die heute als nicht überbaubar bezeichnet werden (Potentiale). Dabei ist klar, dass es sich um Flächen handelt, die anderweitig genutzt werden, sei es als Freifläche (Garten) oder als Abstellflächen für lokale Betriebe. Im Sinn einer Innenentwicklungsstrategie ist es jedoch sinnvoll, auch das Potential dieser Flächen zu kennen.

Analyse

Als Grundlage für die Erhebung dienten die frei zugänglichen Daten des geographischen Informationssystems AGIS des Kanons Aargau. Wesentlich waren die Übersichten der amtlichen Vermessung (AV) im Massstab 1:2000, die digitale Fassung des Stands der Erschliessung und Luftbildaufnahmen des Anbieters mapsearch. In einem ersten Schritt wurden die Pläne der amtlichen Vermessung und die Luftbildaufnahmen miteinander verglichen und potentielle Baulandreserven, d.h. freie unbebaute Flächen indentifiziert. Bei teilweise bereits überbauten Parzelle wurden die freien Flächen so abgegrenzt, dass ein allfälliger Neubau die gesetzlichen Abstandsvorschriften einhalten würde.Im zweiten Schritt wurden die so ermittelten Flächen mit dem Stand der Erschliessung verglichen und jene ausgeschieden, die dort bereits erschienen. Die Gebiete, die übrig blieben, sind Potentiale für die Innenentwicklung (Abbildung 28).

Abbildung 28 Potentialanalyse Ortsteil Seematt/Meisterschwanden



Quelle: AGIS, eigene Darstellung

In der abschliessenden Phase wude auf Grund der erhobenen Potentiale die Kapazität der Bauzone neu berechnet. Die Berechnung erfolgt auf gleicher Weise wie in Kapitel 2 beschrieben. Um jedoch die Realität besser abbilden zu können, wurde gestützt auf das Hektarraster des Amtes für Raumentwicklung/ARE (Anhang A-22) der Überbauungsgrad der einzelnen Wohnzonen ermittelt. Neben den Bevölkerungsdaten (Volkszählung 2000) standen dafür auch Angaben zum Stand der Erschliessung aus dem Jahr 2000 zur Verfügung.

Resultate

Die Analyse der Bauzonenflächen von Meisterschwanden hat gezeigt, dass innerhalb des als überbaut geltenden Gebiets, Potentiale in der Grössenordnung von 3.7 ha bestehen. Dies entspricht rund 5% der

gesamten Bauzonenfläche bzw. 23% der deklarierten Reserven für Wohn- und Mischnutzungen (Kapitel 2).

Die Berechnungen (Anhang A-23) zeigen, dass die deklarierten Reserven zusammen mit den Potentialen und einer zusätzlichen Innenverdichtung des Bestandes im Ausmass von 10% der heutigen Bevölkerungszahl (Stand 2008) theoretisch ausreichen, um die Wachstumsabsichten der Gemeinde für die nächsten 15 Jahre aufzunehmen.

Diskussion

Das Fallbeispiel Meisterschwanden zeigt, dass selbst in als überbaut geltenden Baugebieten Reserven vorhanden sind, die einen Beitrag zur Innenentwicklung leisten können. Die vorgenommene Analyse stützt sich auf eine grobe Methode. Sie berücksichtigte die aus Plänen oder Luftbildaufnahmen ersichtlichen Flächen, nicht jedoch die Ausbaumöglichkeiten des Bestands. Sie kann somit nur als erster Schritt einer umfassenden Erhebung aller Potentiale innerhalb des bestehenden Baugebiets angesehen werden. Wie eine umfassende Erhebung aussehen könnte, wurde im Kapitel 4.4 am Beispiel des Kantons Schwyz erklärt.
Für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung im Seetal braucht es eine Übersicht der Bauflächenpotentiale. Nur so kann der Kanton den Erweiterungswünschen der Gemeinden begegenen. Aber auch die Gemeinden selbst könnten positiv Überrascht sein, welche Möglichkeiten der Bestand bietet. Diese wahrzunehmen bedingt aber, dass sie bekannt gemacht werden.

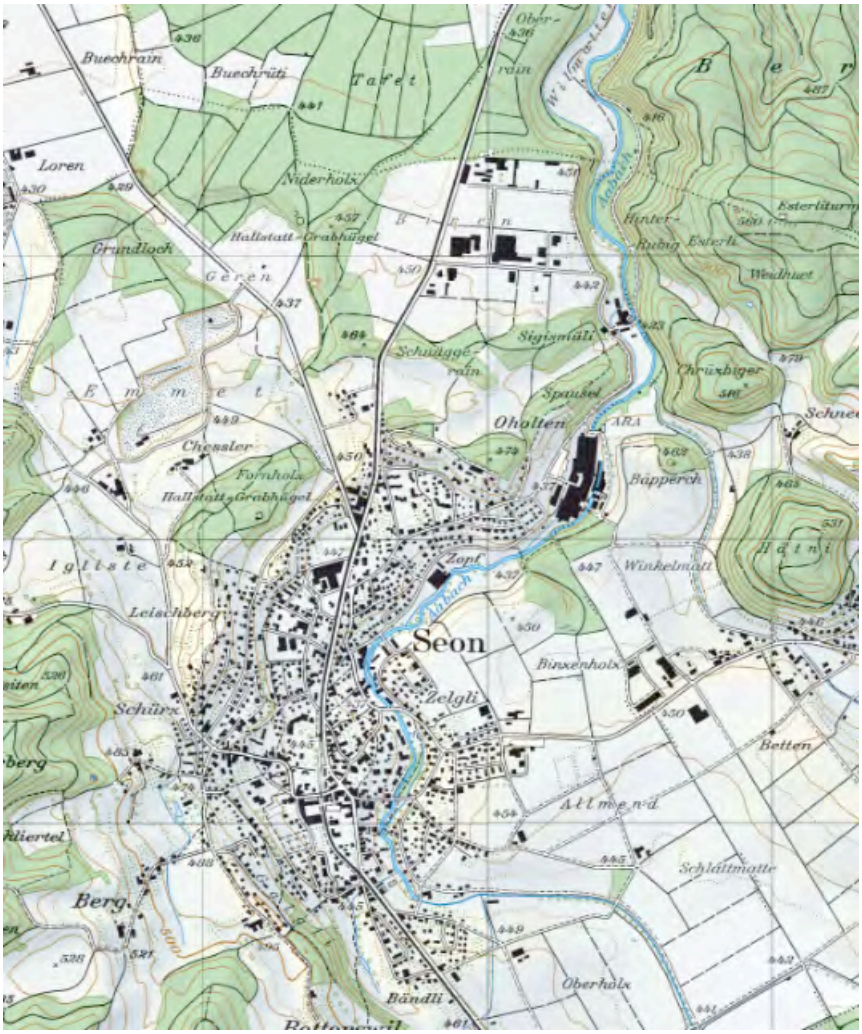
5.1.2 Erweiterung und Erschliessung Industriegebiet Birren/Seon

Rahmenbedingungen

Laut Konzept soll das Industriegebiet Birren, nördlich von Seon (Abbildung 29), zu einem regionalen Arbeitsplatzzentrum entwickelt werden. Der Weg dazu bildet die flächenmässige Erweiterung des Gebiets und die Erschliessung durch die Seetalbahn. Unabhängig davon, ob eine Haltestele Birren gebaut wird, braucht es für eine allfällige Taktverdichtung eine Kreuzungsstelle zwischen Lenzburg und Seon.

Die Erweiterung Birren böte im Rahmen eines konkreten Projekts die Möglichkeit, die Chancen und die Nachfrage nach einer interkommunalen Arbeitszone abzuklären (Kapitel 4). Die Arbeitszone könnte die Grundlage dafür sein, dass sich Unternehmen ausserhalb Seons vorstellen könnten, ihre bisherigen Standorte zu verlassen und ins Gebiet Birren zu ziehen.

Abbildung 29 Situation Gewerbegebiet Birren/Seon

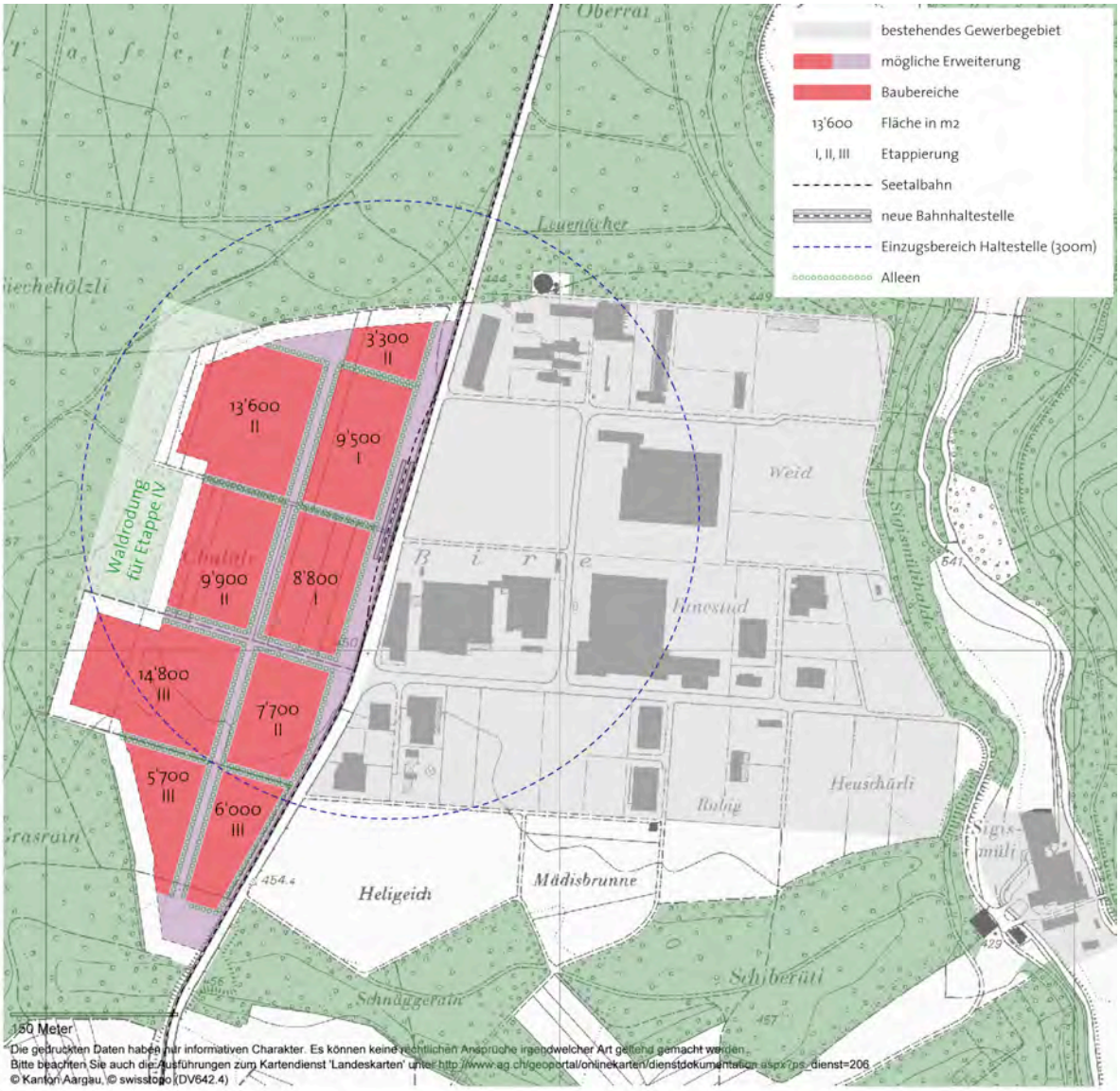


Quelle: Kanton Aargau LK25 © swisstopo (DV642.4)

Lösung

Etwa 10 m oberhalb der Strassenkreuzung Birren entsteht westlich des Bahntrassess eine neue Haltestelle mit zwei Perrons von etwa 100 m Länge. Durch den Bau eines neuen Gleisstücks können sich die Züge in Birren kreuzen. Das bestehende Strassen- und Wegnetz und die Forderung nach einem möglichst eingleisigen Übergang im Knotenbereich der Seetalstrasse definieren die Lage der Haltestelle (Abbildung 30). Dieser Standort stellt sicher, dass sich die ganze Erweiterungsfläche und ein grosser Teil des bestehenden Areals im Einzugsbereich der neuen Haltestelle befinden.

Abbildung 30 Erweiterungsstudie Gewerbegebiet Birren



Quelle: AGIS, eigene Darstellung

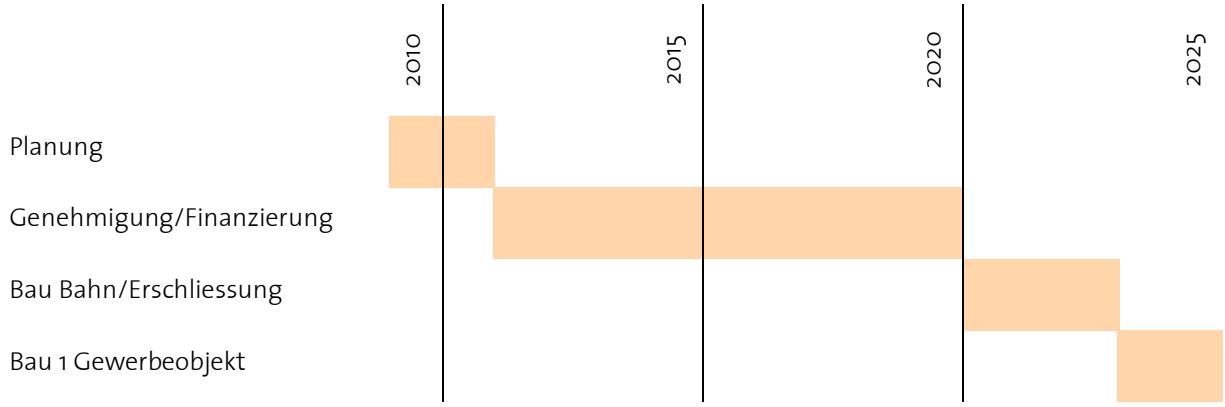
Die Erweiterung umfasst ein Gebiet von 11 ha und könnte in Etappen erschlossen und überbaut werden (Abbildung 30). Die Erschliessungsachsen teilen das Gebiet in rechteckige Bauflächen ein. Je nach Bedarf sind grosse oder kleinteilige Bebauungsstrukturen möglich.

Realisierung

Die Realisierung benötigt eine reihe von Verfahren: Neben dem Bahnprojekt müsste das Gebiet von der Landwirtschafts- in die Industriezone eingezont werden. Je nach Etappe und Grösse der Einzonung müsste der Richtplan angepasst werden. Die neue Haltestelle mit der Linienergänzung müsste ebenfalls in den Richtplan aufgenommen werden. Parallel zur oder nach der Einzonung wäre ein Erschliessungs-projekt auszuarbeiten.

Für die Planungs- und Genehmigungsverfahren können 10 Jahre veranschlagt werden, für den Bau der Haltestelle, des Ausweichgleises und der Erschliessungsanlagen weitere 3-4 Jahre. Würde mit der Planung 2010 begonnen, könnten 2025 die ersten Pendler ihre neuen Arbeitsplätze im Industriepark Birren beziehen (Abbildung 31).

Abbildung 31 Vorgehensplan Erweiterung Gewerbegebiet Birren



Quelle: eigene Darstellung

Offene Fragen

Seit dem Fall Galmiz ist die Ansiedlung von Industriebetrieben auf der grünen Wiese, selbst wenn sie willkommene Arbeitsplätze bieten, höchst umstritten. Eine Erweiterung der Gewerbezone Birren um 11 ha ist angesichts der vorhandenen Reserven (27 ha) im gesamten Seetal raumplanerisch nur mit einer Kompensation der eingezonten Flächen zu vertreten. Als möglicher Ersatz bieten sich regionale Betriebe an, die von einem Umzug profitieren würden, weil sie ihre Betriebsflächen erweitern möchten, oder generell einen besser erschlossenen Standort suchen.

Die Standortgemeinden dürften einer Umlagerung „ihrer" Betriebe kritisch gegenüberstehen. Als mögliche Option böte sich der Weg über eine interkommunale Arbeitszone an. Diese könnte von einer gemeinsamen Aktiengesellschaft der alten Standortgemeinden und der Gemeinde Seon geführt werden (Beispiel Kanton Jura, Kapitel 4).

Die Realisierung der Halte- und Kreuzungsstelle müsste als Minimalziel weiterverfolgt werden. Sie dient dazu, die bereits bestehenden Gewerbegebiete besser an den öV anzubinden und ist in Kombination als Kreuzungsstelle Voraussetzung für weitere Taktverdichtungen der Seetalbahn.

Für eine Erweiterung müssten vorgängig Gespräche zwischen den Gemeinden Seon, Egliswil und Dürrenäsch stattfinden. Ziel dieser Abklärungen wäre es, die Realisierungschancen einer interkommunalen Arbeitszone auszuloten. Anschliessend könnten mögliche Unternehmen kontaktiert werden. Für eine seriöse Aufgleisung der Idee sind 1-2 Jahre einzuplanen. Parallel dazu könnte eine Machbarkeitsstudie für die Haltestelle Birren und die Erweiterung in Auftrag gegeben werden.

5.2 Programm

5.2.1 Einführung

Die vorgehenden Kapitel haben gezeigt, dass die Gemeinden im Seetal vor Herausforderungen stehen, die sie nicht mehr alleine bewältigen können. Sei dies der wachsende Verkehr oder die Nutzung der Seeufer. Überall stossen die Gemeinden an ihre Grenzen. Der Glaube, die Entwicklung selber bestimmen zu können, ist stark verbreitet und führt dazu, dass eine Wachstumspolitik betrieben wird, die die geschilderten Probleme nur verschärft. Soll das vorgeschlagene Konzept „Wohnpark Seetal" auch nur in Teilen umgesetzt werden, braucht es eine räumlich abgestimmte Entwicklung. Dies bedingt, dass sich die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und den Seetaler Gemeinden, aber auch unter den Gemeinden selbst, intensivieren muss. An die Stelle der Projektierung und Finanzierung von Einzelmassnahmen muss in den nächsten Jahren ein Prozess treten, dessen Ziel die selbsttragende, räumlich koordinierte Entwicklung sein muss. Dieser Prozess zeichnet sich durch Massnahmen aus, die

- die gegenseitigen Abhängigkeiten der Gemeinden aufzeigen und das Verständnis dafür erhöhen.
- die Planungsakteure für die regionalen Aufgaben und Probleme sensibilisieren.
- Verfahren unterstützen, um Zukunftsbilder und -strategien zu entwickeln und zu erproben.
- die Bevölkerung miteinbeziehen und sie aktiv informieren.
- zusammenfassend folgende Fragen beantworten können: Wie bewahrt man die starke Identität des Seetals? Wo soll man bauen, wo nicht? Welche planerische Regeln braucht es für eine nachhaltige Entwicklung?

5.2.2 Vorgehen

Für die Weiterbearbeitung bestehen zwei Möglichkeiten:

1. Die Massnahmen gemäss Katalog (Anhang A-6 bis A-18) werden einzeln und gemäss der Priorisierung durchgeführt. Die angegebenen Termine sind als grobe Orientierung zu verstehen.
2. Bevor Einzelmassnahmen ergriffen werden, wird ein Workshopverfahren durchgeführt. Einige Massnahmen (wie z. B. die Übersicht der Flächenpotentiale oder die interaktive Landschaftsentwicklung) könnten als Vorbereitungsmassnahmen für das Workshopverfahren vorgezogen werden.

Die Fülle der Ansatzpunkte und die unterschiedlichen Sichtweisen der Gemeinden sprechen dafür, zuerst Klarheit darüber zu schaffen, wohin die Reise gehen soll. Im Rahmen eines Workshopverfahrens könnte

den grundlegenden Fragen aus der Einführung (siehe oben) nachgegangen und Antworten für das Seetal gesucht werden. Das Verfahren hätte zum Ziel, die Planungsakteure für die Chancen und Risiken im Seetal zu sensibilisieren, Grundlagen für laufende und kommende Vorhaben zu schaffen (Arbeitsplatz-gebiet, Bahnprojekt etc.) und die Erarbeitung des regionalen Sachplans vorzubereiten (Kapitel 2).

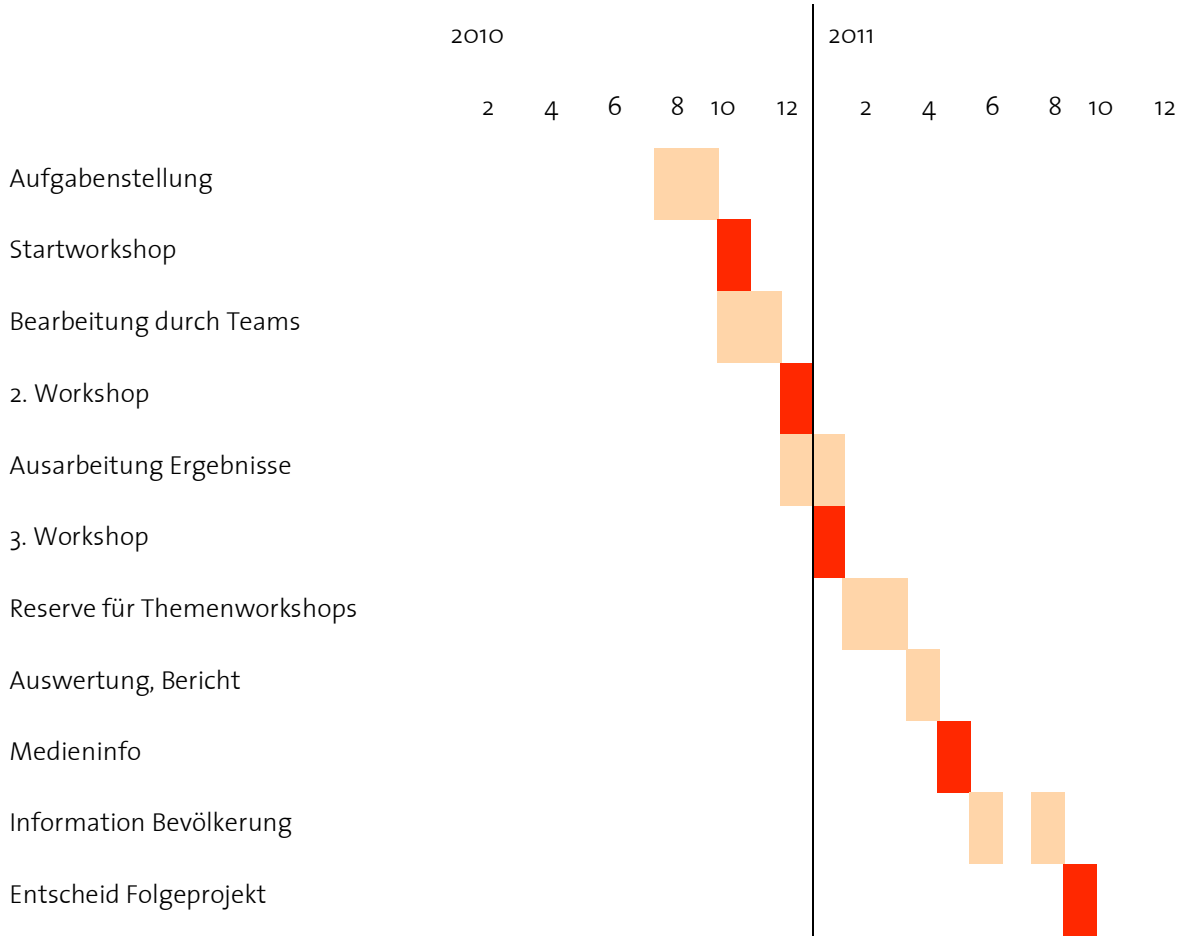
Die Leitung des Verfahrens obläge dem Kanton Aargau, der das Projektteam bilden würde. Die administrative Organisation läge in der Hand der Repla. Drei interdisziplinär zusammengestellte Teams (Architektur, Verkehr, Landschaft) wären mit der Bearbeitung der Fragestellungen beauftragt. Eine Expertengruppe und eine Gruppe aus den jeweiligen Gemeindepräsidenten würden die Vorschläge der Bearbeitungsteams diskutieren und auswerten.

Das Verfahren geht von drei Workshops aus. Der 1. Workshop dient der Einführung und der Präzisierung der Fragen. Im 2. Workshop stellen die Teams ihre ersten Ansätze und Ideen vor. Nach dem 2. Workshop wird entschieden, welche Einzelaspekte in zusätzlichen Workshops thematisiert werden sollen (z.B. Machbarkeit der Haltestelle Seon Birren, interkommunale Arbeitszone oder regional einheitliche Gestaltungsrichtlinien für das Baugebiet). Im 3. Workshop werden schliesslich die Zukunftsbilder, die Massnahmen und die Empfehlungen der Bearbeiterteams diskutiert. Das Projektteam, die Expertengruppe und die Gemeindevertreter halten die Resultate des Verfahrens in einem Schlussbericht fest und kommunizieren diese in den Medien. Für die Bevölkerung werden drei Informationsveranstaltungen organisiert. Diese könnten z.B. in Seon, Meisterschwanden und Beinwil am See stattfinden.

Der zeitliche Ablauf des Workshopverfahrens ist mit den laufenden Projekten des Kantons zu koordinieren. Die parallel zu diesem Bericht laufende Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungskonzepts wird im Juni 2010 abgeschlossen. Danach sollen Folgeprojekte folgen. Je nach Resultat dieses Verfahrens, könnte sich der Fokus des Workshopverfahrens ändern: Statt grundlegende Fragen zu klären, könnte der Schwerpunkt der Workshops darin bestehen, Einzelthemen oder einzelne Projekte zu vertiefen.

Vorausgesetzt, der Kanton und die Regionen stimmen der Durchführung eines Workshopverfahrens zu, könnte der zeitliche Ablauf wie folgt aussehen:

Abbildung 32 Vorgehensplan Workshop „Räumliche Entwicklung Seetal“



Quelle: eigene Darstellung

Offene Fragen

Neben dem Workshopverfahren, könnten zahlreiche Massnahmen der Liste aus Kapitel 4 selbst als Folgeprojekte vom Kanton initiiert werden. Der Vorteil des Workshopverfahrens liegt in der intensiven Auseinandersetzung und Zusammenarbeit der Gemeindepräsidenten zum Thema der regionalen Entwicklung. Im Verfahren wird somit das getestet, was später einmal ohne Anleitung und Unterstützung des Kantons von den Gemeinden selbst geleistet werden muss. Spätestens bei der Erarbeitung des regionalen Sachplans, könnten die Gemeindepräsidenten auf die Erfahrungen und Erkenntnisse des Workshopverfahrens zurückgreifen.

5.3 Empfehlungen

Auf Grund dieses Berichts werden den verantwortlichen Akteuren auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene folgende Empfehlungen abgegeben. Die Reihenfolge der Empfehlungen stellt keine Gewichtung dar.

Kanton Aargau

- Der Kanton ist an der weiteren Entwicklung des Seetals und an der Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit interessiert und unterstützt diese durch geeignete Mittel. Der Erhalt und die Weiterentwicklung der Natur- und Landschaftswerte sowie der Siedlungsqualität ist dabei das zentrale Anliegen.

- Er informiert die Nachbarregionen und Kantone laufend über seine Aktivitäten und setzt sich bei der Repla und den Gemeinden für eine Zusammenarbeit mit den Gemeinden der „idee seetal" (Kt. Luzern) auseinander.

- Er initiiert, leitet und beteiligt sich an Testplanverfahren, welche die Gemeinden für die räumliche Entwicklung der Region sensibilisieren, Lösungsansätze für konkrete Probleme entwickeln und Grundlagen für die regionalen Sachpläne schaffen.

- Er sucht die Zusammenarbeit mit Institutionen des Bundes (ETH, WSL, ARE) und prüft gemeinsame Projekte zur Schaffung von Übersichten (Flächenpotentiale, interaktive Landschaftsentwicklung etc.).

- Er schliesst die laufenden Planungs- und Projektierungsphasen bei Infrastrukturvorhaben im Seetal ab und schafft gegenüber den Gemeinden Klarheit bezüglich Terminen und Finanzierung.

- Er verfolgt gegenüber den Gemeinden des eine restriktive Haltung bei Neueinzonungen und eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Achse der Seetalbahn. Im Rahmen von Änderungen der Nutzungsplanung sind von den Gemeinden genaue Nachweise über die inneren Reserven zu verlangen.

- Er setzt sich für den Erhalt des Hallwilerseeschutzdekrets ein und prüft Massnahmen (Erweiterung Perimeter, regionaler Bauberater, Besucherlenkung) wie dessen Bestimmungen besser eingehalten werden können. Änderungen des Perimeters sollen nur unter der Bedingung von Ersatzmassnahmen bewilligt werden.

Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal

- Der Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal sieht sich als Impulsgeber für die koordinierte räumliche Entwicklung der Region.

- Er sieht sich als Vermittler innovativer Planverfahren und lädt dazu Gastredner ein, organisiert Besichtigungen von exemplarischen Orten und informiert die Verbandsmitglieder über den aktuellen Stand der Planungsdiskussion.

- Er erstellt eine Übersicht der möglichen Sachbereiche, die in einem regionalen Sachplan zu regeln wären. Er motiviert die Verbandsmitglieder dazu, die erste Region im Kt. Aargau zu sein, die einen regionalen Richtplan erarbeitet.

- Er erstellt zuhanden der Gemeinden einen Entwurf über Gestaltungsrichtlinien für das Bauen am Seeufer, ausserhalb des Baugebiets und am Siedlungsrand.

- Er äufnet einen Fonds zur Finanzierung eines periodisch durchgeführten Wettbewerbs für die besten Beiträge aus Architektur und Landschaftsarchitektur im Seetal.

- Er stellt den engen Kontakt zu den Nachbarregionen und zur „idee seetal" sicher und informiert die Bevölkerung via Medien und mit eigenen Publikationen (Verbandszeitschrift) über die Arbeit des Verbandes.

Gemeinden Seetal

- Die Gemeinden des Seetals verpflichten sich zu einer kommunalen Nutzungsplanung, die dem Erhalt und der Aufwertung der Natur- und Landschaftswerte sowie der Siedlungsqualität Vorrang gegenüber dem quantitativen Wachstum einräumt.
- Sie halten bis 2030 an ihren jetzigen Bauzonengrössen fest. Neueinzonungen im Einzugsbereich von Haltestellen der Seetalbahn sind zu fördern und durch Auszonungen von nicht erschlossenem Land zu kompensieren.
- Sie verstehen die Nutzungsplanung als aktive Planung, die Ziele und grundsätzliche Regeln des Bauens definiert. Die Baubestimmungen, sofern es sich nicht um Schutzbestimmungen handelt, sind zu Gunsten von Richtlinien, Beratern und Experten (Ortsbildkommissionen) zu reduzieren und zu vereinfachen (die letztgenannte Forderung kann gute Architektur nur ermöglichen, wenn die Kommissionen mit ausgewiesenen Fachleuten bestückt sind).

- Am Anfang jeder Nutzungsplanrevision werden ein Leitbild und ein räumliches Gesamtkonzept erarbeitet.
- Als Pilotprojekt ist die probeweise Anstellung eines Gestaltungsberaters zu prüfen, der für mehrere Gemeinden, oder das ganze Seetal, bestimmte Bauvorhaben mitprüfen und Empfehlungen abgeben darf.
- Sie streben eine Siedlungsentwicklung an, die das Dorfzentrum verdichtet, den öffentlichen Raum (Strasse, Plätze) stärkt und den Siedlungsrand bewusst gestaltet.

- Für Bauzonen entlang von Kantonsstrassen sind Gestaltungszonen auszuscheiden, sobald die Revision des Baugesetzes rechtskräftig ist. Grössere zusammenhängende Gebiete, die unbebaut sind, sind mit einer Gestaltungsplanpflicht zu belegen.

- sensible Zonen wie Hänge und Kuppen ausserhalb des Baugebiets sind mittels Landschaftsschutzzonen zu sichern. Das gleiche gilt für Gebiete zwischen den Siedlungen.

- Die Gemeinden Sarmenstorf und Bettwil beantragen ihre Mitgliedschaft zum Regionalverband Lenzburg-Seetal.

6 Fazit

Das aargauer Seetal ist mit 13 Gemeinden und rund 24'000 Einwohnern eine kleine Region. Mit dem Hallwilersee und dessem (noch) intakten Ufern verfügt das Seetal über landschaftliche Werte, die im Schweizerischen Mittelland immer seltener anzutreffen sind. Gleichwohl spielen sich auch im Seetal Entwicklungen ab, die längerfristig in die gleiche Richtung gehen, wie im restlichen Teil der Schweiz: Die Ausdehnung der Siedlungen in die Fläche nimmt zu, der Verkehr steigt, die Infrastruktur gerät an ihre Grenzen.

Das Reizvolle an der Beschäftigung mit dem Seetal war die Erkenntnis, dass die Folgen lokaler Entwicklungen und lokalen Handelns früher oder später auch die regionale, kantonale und sogar nationale Ebene betreffen können. Die Gründe, weshalb die lokalen Akteure diese Mechanismen nicht erkennen, liegt zum einen in den unterschiedlichen Zeitmassstäben, mit denen Projekte auf lokaler bzw. kantonaler oder nationaler Ebene behandelt werden. Während im Normalfall eine Revision der Nutzungsplanung 3 bis 4 Jahre dauert, rechnet die Planung der nationalen Infrastrukturbauten, z.B. ZEB oder Bahn 2030, mit Jahrzehnten. Neben den unterschiedlichen Zeitperioden sind die Verfahren auf lokaler Ebene auch einfacher zu handhaben. Es erstaunt, wie schnell eigentlich Nutzungsplanungen, oder Teiländerungen, über die Bühne gehen, wenn man bedenkt, dass mit der Nutzungsplanung wesentliche Weichenstellungen für die Zukunft getroffen werden.

Im Seetal verknüpft sich die lokale Sicht der Dinge mit einer attraktiven Landschaft, die Anziehungspunkt ist für Wohn-, Freizeit- und Erholungsnutzungen. Dieses Wachstum hat in der Landschaft spuren hinterlassen. Es ist ein Wunsch nach allem und überall festzustellen, der die Schönheit der Region ernsthaft in Frage stellt. Die vorhandenen Baureserven und die nur grob untersuchten Potentiale im Bestand, bilden die Grundlage für eine Wachstumspolitik, die weit über den natürlichen Bedarf aus dem Bevölkerungswachstum hinausgeht. Dieses Wachstum trifft auf eine Verkehrsinfrastruktur, die in ihren Grundzügen (Strassennetz) seit mehr als 100 Jahren nicht mehr verändert wurde. Hinzu kommt, dass die Eisenbahnlinie gerade auf jener Uferseite verläuft, die nur noch leicht wächst bzw. Zeichen der Stagnation und des Rückgangs der Bevölkerung aufweist.

Die Antworten, die aus dem Seetal auf diese Probleme kommen, lauten ähnlich wie anderswo: Neue Umfahrungsstrassen. Die Region verkennt, dass eine Umfahrung von z. B. Seon nichts an den grundlegenden Kapazitätsengpässen auf der Strasse ändert. Der Kanton ist deshalb gut beraten, die Effizienz solcher Forderungen zu prüfen. Die Investition von mehreren Millionen Franken für eine Strasse, die nach wenigen Jahren bereits wieder mit Verkehr überlastet ist, scheint nicht nachhaltig zu sein.

Der Vorschlag des räumlichen Konzepts „Wohnpark Seetal“ geht in eine andere Richtung. Er anerkennt, dass eine schnelle Änderung der bisherigen Entwicklung nicht möglich ist. Sein Ziel besteht darin, das Bild eines möglichen Gegenentwurfs zu entwerfen. Dieses Bild geht von einer Konzentration der Nutzungen aus und es stellt ein klares Bekenntnis zum Wohnstandort Seetal dar. Das Neue an der Idee

des Wohnparks ist die Art, wie Wohnnutzung und Landschaft zukünftig organisiert werden sollen. Das Prinzip der Überlagerung ist dabei kein Kunstgriff, sondern ein erprobtes Mittel, wie die Beispiele zeigen. Die Beispiele sind ein Beleg dafür, dass die lokale Raumplanung die Verfahren und Instrumente hat, um eine nachhaltige und qualitativ hochstehende Siedlungspolitik zu betreiben.

Die Vielzahl der erforschten Probleme und Konflikte, der bereits aufgegleisten Verfahren auf kantonaler und nationaler Stufe, machen es erforderlich, dass die Gemeinden des Seetals enger zusammenarbeiten, um ihre Anliegen, z. B. beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs, erfolgreich zu vertreten. Es ist auch im Interesse des Kantons, diese Zusammenarbeit zu fördern, um insbesondere eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen. Nicht die Baulandreserven sollen die Entwicklung vorgeben, sondern die Kapazitäten der Strasse und die vorhandenen Natur- und Landschaftswerte.

Erst im Jahr 2030 wird die Autobahn A1 im Aargau durchgehend sechsspurig befahrbahr sein. 2050 werden vielleicht Züge durch einen 2. Heitersbergtunnel fahren. Das gibt den lokalen und kantonalen Akteuren einen Zeitrahmen von 20 bis 40 Jahren, um eine Änderung der bisherigen Entwicklung zu erreichen. Dazu braucht es das Engagement aller, in erster Linie aber die des Kantons. Die Kantone sind in der Schweiz für die Raumplanung zuständig. Wenn also das Seetal am eigenen Ast sägt, das grösste Gewässer des Kantons unter Druck gerät und das fortschreitende Siedlungs- und Verkehrswachstum die Entlastungswirkung der grossen Infrastrukturbauten gefährdet, muss der Kanton handeln.

Der Kanton kann handeln, indem er aus dem vorgeschlagenen Massnahmenkatalog jene Projekte wählt, die ihm sinnvoll erscheinen. Bevor konkrete Massnahmen getroffen werden können, braucht es eine vertiefte Diskussion über die räumliche Zukunft des Seetals. Es braucht Übersichten über die Bauzonenreserven, über die Folgen der Siedlungsentwicklung, über die Konsequenzen der spezialisierten Wirtschaft. In diesem Sinne könnte die Reihenfolge lauten: Sensibilisieren, partizipieren, handeln. Sensibilisieren, für das was ist und das was noch kommt. Partizipieren an einer gemeinsamen Stossrichtung für das Seetal. Und handeln, damit sich auch kommende Generationen an der Landschaft des Tals erfreuen können.

7 Literatur

Bächtold, Hans-Georg (2005) *Raumplanungsstrategien in der engen Schweiz*, in tec21, 14-15, S. 10-13

Badilatti, Marco (2005), *Gestaltungsberatung - Siedlungsqualität dient allen*, Amt für Raumentwicklung Graubünden, Chur

Bundesamt für Raumentwicklung/ARE (2008), *Agglomerationsprogramm Aargau-Ost – Prüfbericht des Bundes,* Bern

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (2008) *Schlussbericht Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Aargau-Ost*, Aarau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (2007) *Vollzugshilfe des Departementes Bau, Verkehr und Umwelt für bauliche Erweiterungen des Hallwilerseeschutzdekres (HSD),* Aarau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (2006) *mobilitätAARGAU - Gesamtstrategie,* Aarau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt (2006) *raumentwicklungAARGAU - Gesamtstrategie Raumentwicklung,* Aarau

Diener, Roger et. al. (2005) *Die Schweiz - Ein städtebauliches Portrait*, Birkhäuser - Verlag für Architektur, Basel Boston Berlin

Egli, Peter (2007) *Ortsbildkommissionen zeigen Wirkung*, in: Forum Heimatschutz Sauvegard, 1/07, S. 6-8

Gadient, Hansjörg (2007) *Kippbild*, in tec21, 29-30, S. 20-25

Gilgen, Kurt (2005) *Kommunale Raumplanung in der Schweiz,* Lehrbuch, 2. Auflage, vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich

Haag, Susanne (2006) *Der Hallwilersee - eine Landschaft im Umbruch*, Praktikumsbericht Abteilung Landschaft und Gewässer, Departement Bau Verkehr und Umwelt, Aarau

Lange, Eckart et. al. (2003) *Interaktive Landschaftsentwicklung*, in: DISP, Nr. 155, S. 29-37

Regionalplanungsverband Seetal (2006) *Regionales Entwicklungskonzept 2006 - REK Seetal,* Lenzburg

Scholl, Bernd (2009) *Vom haushälterischen Umgang mit dem Boden zum Management der Fläche*, in: forum raumentwicklung, 1/2009, Informationsheft, Bundesamt für Raumentwicklung, Bern

Scholl, Bernd et. al. (2007) *Raumplanerisches Entwerfen - Vorstellungen über die Zukunft,* Unterlage zum Modul „Raumplanung“ des MAS Raumplanung 2007/2009, Zürich

Scholl, Bernd (1996) *Strategische Planung*, in: Handbuch der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, S. 1122-1129

Schroth, Olaf et. al. (2006) *Developing New Images of Rurality*, in: DISP, Nr. 166, S. 26-34

Sprecher, Corinne (2007) *Effizientere Nutzung von Industrie- und Gewerbezonen: Die mögliche Rolle von interkommunalen Landumlegungen,* technische Semesterarbeit Studiengang Umweltnaturwissenschaften, ETH Zürich

Sprecher, Corinne (2007) *Effizientere Nutzung von Industrie- und Gewerbezonen,* in: Geomatik Schweiz, 9/2007, S. 454-458

Wild, Linus (2005), *Gestaltungsberatung in Graubünden,* Amt für Raumplanung Graubünden, Chur

Wohnpark Seetal

Ein räumliches Konzept für eine Region im Kanton Aargau

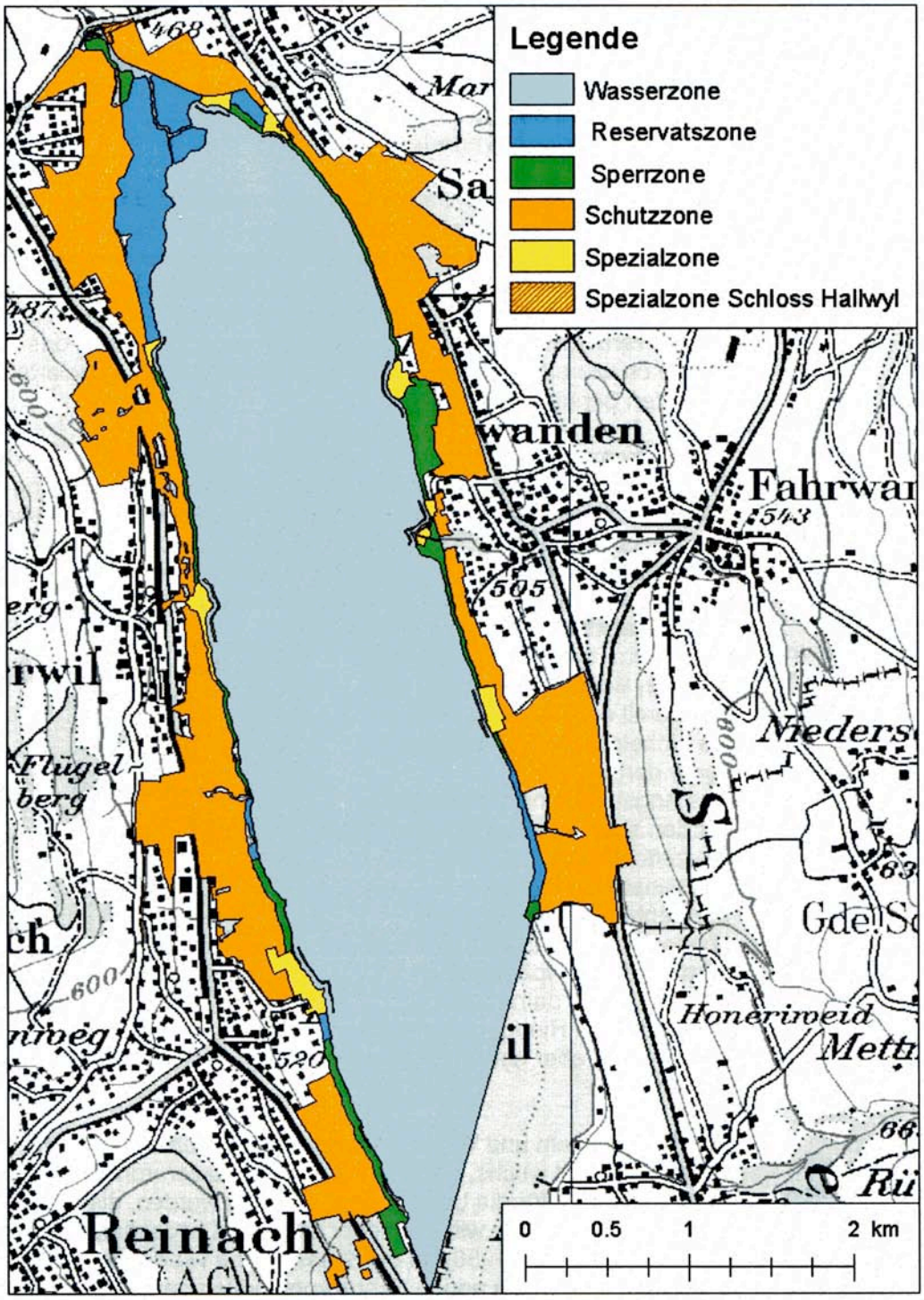
Anhänge

Abschlussarbeit
MAS-Programm in Raumplanung 2007/2009 3.8.2009

Master of Advanced Studies in Raumplanung
Certificate of Advanced Studies in Raumentwicklung

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

A 1 Hallwilerseeschutzdekret/HSD



A 2 Auszug Regionales Entwickungskonzept Seetal

11 Stärken und Schwächen

Anlässlich des ersten Seminars vom 22. Juni 2006 haben die Gemeindevertreter die Stärken und Schwächen des Seetals diskutiert und gewichtet. In der folgenden Liste sind die stärker gewichteten Punkte fett gedruckt:

Stärken	**Siedlung und Verkehr** - **ideale Wohnlage** - **geringe Siedlungsdichte (ländlich)** - Seetalbahn hat Kapazitäten **Allgemeines und Landschaft** - **Hallwilerseeschutzdekret** - **Gesunde Verhältnisse in Unterstufe (Schule)** - **Hohe Wohnqualität** - Keine Autobahn (Immissionen, Landschaftsbild) - Tourismus (Einkommen) - Seeuferweg / Landschaftsbild
Schwächen	**Siedlung und Verkehr** - **Siedlung – Erschliessung (Kosten und Nutzen sind nicht optimal abgestimmt)** - **Trennwirkung durch Verkehrsachsen in den Ortszentren** - **Kanalisierung und Summierung des Verkehrs am Taleingang** - Unkontrollierte Ausdehnung des Siedlungsgebietes (Streusiedlung) - Zentrumsgestaltung - Transitverkehr (Schwerverkehr) - Bussituation **Allgemeines und Landschaft** - **Anzahl Arbeitsplätze im Tal** - **Regionalplanungsverband ist in der Bevölkerung nicht bekannt** - Kleine Einheit / fehlende Lobby - Tourismus (Umweltbelastung) - Zu viele verschiedene Gruppierungen und Verbände (Repla, Seeuferschutzkommission, Seetal-Tourismus, Stiftung KLAS)

Stand 20. November 2006

18 Anhang 3 - Gemeindeumfrage

Die momentan grössten Probleme der Gemeinden
Gemeindeumfrage für das Seminar vom 22. Juni 2006

			Beinwil a/S	Birrwil	Boniswil	Dürrenäsch	Egliswil	Fahrwangen	Hallwil	Leutwil	Meisterschwanden	Seengen	Seon
Siedlung	Bauland	genug											
		gehortet	■			■			■				
		zuwenig			■						■	■	■
	Industrie / Gewerbelan	zuwenig							■		■		
	Erschliessung			■									
	Starke bautätigkeit		■										
	unattraktiver Wohnraum an Hauptstrasse												■
	Siedlungsentwicklung durch Verkehr gehemmt								■				
Landschaft	Landwirtschaftliche Betriebe in Gefahr		■						■				
	Überdüngung durch Landwirtschaft			■	■								
	Zuviel Land im HSD										■		
	Zersiedelung					■							
	Hochwassergefahr Aabach												■
	Zukunft Brestenberg											■	
	Lärmbelastung durch Freizeitnutzungen		■										
	Sicherheit im öffentlichen Raum		■										
	Vollzug Reservatsgebiet				■								
	Littering (Abfälle im öffentelichen Raum		■									■	
öffentliche Bauten Dienstleistungen	Grundversorgung in Gefahr		■		■	■						■	
	Schule in Gefahr				■	■			■				
	Schulraum		■										
	Transport Schulkinder									■			
	fehlendes Dorfzentrum		■								■		
	alte Bausubstanz										■		
	Bauamt		■				■				■		
	Feuerwehrmagazin		■										
	Werkhof						■						
	Sammelstellen		■										
	Saalbau				■								
	Raum für Verwaltung		■										
Verkehr	Trennwirkung durch Hauptstrasse, Seetalbahn		■						■		■		■
	ÖV-Angebot					■	■					■	
	Kosten ÖV				■								■
	Verkehrs- / Schulwegsicherheit					■			■		■		
	Gefährlicher Knoten		■								■		
	Strassenunterhalt / Sanierung Seetalbahn*				■				■				
	Mehrverkehr								■	■			
	Schwerverkehr		■										

Stand 20. November 2006

A 3 Massnahmenkatalog räumliches Konzept

Siedlung

Regionalplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Übersicht Flächenpotentiale	Reserven zu gross, um ignoriert zu werden verhindert Druck auf Neueinzonungen zeigt ungeahnte Möglichkeiten auf Basis für Umlegungsprozesse	Kanton Gemeinden Grundeigentümer	Kanton Repla Gemeinden Grundeigentümer	2010-2012	1	2010 Beschluss Baudirektoren Aargau und Luzern über Folgeprojekte REK
Konzept Siedlung-Verkehr	Siedlungsentwicklung auf Infrastruktur abstimmen Erreichbarkeit und Wohnqualität sichern	Repla Gemeinden	Kanton Repla Gemeinden	> 2012	2	Übersicht Flächenpotentiale als Grundlage
regionale Abstimmung Siedlungsentwicklung	Siedlungsflächen konstant halten Siedlungsentwicklung auf öV konzentrieren Landschaftsbild schützen Zersiedelung stoppen	Repla Gemeinden	Repla Gemeinden	> 2012 Erarbeitung Umsetzung mit Nutzungsplanung	2	Übersicht Flächenpotentiale als Grundlage
Standortwahl regionale Anlagen	haushälterische Nutzung des Bodens geringere Betriebskosten	Gemeinde Vereine Bevölkerung	Repla Gemeinden	> 2015	2	Bevölkerungsentwicklung Zustand bestehende Anlagen

Nutzungsplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Anpassen Nutzungsplanung (Festlegung von Vorschriften, Gestaltungsplänen, Beratung, Richtlinien etc.)	planungsrechtliche Umsetzung der Konzeptziele Steigerung der Siedlungs- und Bauqualität Erhalt regionaltypischer Elemente Durchlässigkeit des Siedlungsgebiets für die Landschaft	Gemeinden Grundeigentümer Bauherren Architekten Investoren	Kanton Gemeinden Grundeigentümer Natur- und Heimatschutzvereine	Zyklus gemäss Art. 15 RPG, spätestens wenn Resultate der Übersicht vorliegen > 2012	1-2	Übersicht Flächenpotentiale Bevölkerungsentwicklung Wirtschaftsentwicklung
Erweiterung ESP Birren	regionale Arbeitsplätze sichern Standort für Ersatz und Ausbau bereithalten Grundlage für Umlegung Gewerbegebiete	Gewerbetreibende	Bund (Wald) Kanton Repla Gewerbetreibende Landwirte	2009-2017 Prüfen, Durchführen Landumlegung > 2018 Erschliessung neues Gewerbegebiet	1	interkommunale Landumlegung Neubau Haltestelle Birren LEP Seetal Mehrjahresprogramm öV 2018-2028 Agglomerationsprogramm Aargau-Ost
Umlagerung Gewerbegebiete	isolierte Anlagen beeinträchtigen Landschaftsbild verbesserte Standortqualität	Gewerbetreibende	Kanton Repla Gemeinden Gewerbetreibende Landwirte	> 2020	2	Erweiterung ESP Birren interkommunale Landumlegung

Infrastruktur	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Betriebs- und Gestaltungskonzepte	Aufwertung Strassenraum Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Verbesserter Verkehrsablauf Reduktion der Emissionen	Verkehrsteilnehmer Anwohner	Kanton Gemeinden Grundeigentümer	> 2011 Konzept Boniswil > 2018 neue Haltestelle Birren	1-2	Entwicklung Strassenverkehr Entscheid Gemeinden
Standortwahl und Gestaltung Haltestellen	Aufwertung Ortsbild Erhöhung Attraktivität öV kurze Umsteigeverbindung öV-Langsamverkehr	Verkehrsteilnehmer Gemeinden Anwohner	Kanton öV-Betriebe Gemeinden	2009-2011 Neubau Bahnhof Boniswil > 2018 neue Haltestelle in Birren	1	2018-2028 Mehrjahresprogramm öV Agglomerationsprogramm Aargau-Ost Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

Landschaftsplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Überlagerung der Funktionen	Aufwertung Landschaftsbild Eingliederung und Durchlässigkeit der Siedlung fördern Neue Lebensräume im Baugebiet schaffen Entwässerung als Gestaltungselement nutzen	Gemeinden Grundeigentümer Landwirte Bauherren Architekten Investoren Bewirtschafter	Gemeinden Grundeigentümer Bewirtschafter Natur- und Heimatschutzvereine Fachexperten	mit Nutzungsplanrevision LEK private Projekte	1-2	Nutzungsplanrevision private Bauprojekte Mehrjahresprogramm Natur 2010 Siedlungsentwicklung Strukturwandel Landwirtschaft

Gestaltungsrichtlinien Natur in Siedlung	gute Beispiele bekannt machen Akteure sensibilisieren Abläufe, Verfahren vereinfachen	Grundeigentümer Bewirtschafter Bauherren Architekten Investoren	Gemeinde Natur- und Heimatschutzvereine Fachexperten	mit Nutzungsplanrevision private Projekte	2	Nutzungsplanrevision private Projekte

Eigentumsstruktur	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
interkommunale Landumlegungen	Nutzungen konzentrieren Umlegung von Nutzungen ermöglichen überbaubare Parzellen schaffen	Landwirte Gewerbetreibende Grundeigentümer Gemeinden	Kanton Repla Gemeinden Landwirte Gewerbetreibende Grundeigentümer	Abklärungen Melioration Birrwil im Gang > 2010 Abklärung interkommunale Landumlegung	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK Erweiterung ESP Birren Neue Haltestelle Birren Strukturwandel Landwirtschaft Siedlungsentwicklung
Bauland kaufen	Erschliessen und Bereitstellen von Bauland gemäss Nachfrage Keine Baulandhortung Nutzung bestehender Reserven	Gemeinde Grundeigentümer	Gemeinde Grundeigentümer	ab sofort	2	Haltung Bevölkerung Finanzkraft Gemeinde

Organisation	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
regionale Beratung/Prüfung/Bauverwaltung (Ortsbild, Bauten)	einheitliche Beurteilung in ganzer Region Einfügung der Bauten in bestehendes Orts- und Landschaftsbild angemessene Architektur	Grundeigentümer Bauherren Architekten Investoren	Repla Gemeinden Fachexperten Natur- und Heimatschutzvereine	2010 Vorbereitung 2011-2014 Pilotphase 2015 Entscheid Weiterführung, Ausdehnung	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK interaktive Landschaftsentwicklung

Kommunikation	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
interaktive Landschaftsentwicklung	Visualisierung der Folgen der räumlichen Entwicklung Entscheidungsgrundlage für Gemeinden und Planer Grundlage für Partizipationsprozesse Sensibilisierung der Bevölkerung	Gemeinden Bevölkerung	Kanton Repla Gemeinden Hochschulen Natur- und Heimatschutzvereine	2010-2013 Vorbereitung, Realisierung, Vorstellung, Befragung	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK LEP

Landschaft

Regionalplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Landschaftsentwicklungskonzept um Erholung und Freizeit ergänzen	Intensive Erholungs- und Freizeitaktivitäten bedrohen die naturnahe Landschaft	Gemeinde Anwohner Schifffahrtsgesellschaft Bootsbesitzer Gastronomie Erholungssuchende Natur- und Heimatschutzvereine	Kanton Repla Gemeinden Anwohner Nutzer Seebecken Landwirte Natur- und Heimatschutzvereine Fachexperten	> 2010	1-2	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekt REK LEP Mehrjahresprogramm Natur 2010
Ergänzung HSD mit Zustimmungs- und Wettbewerbspflicht	Seebecken einzigartige Landschaft Bauten müssen auf ihre Wirkung für die Landschaft überprüft werden Zustimmungspflicht der Seeuferschutzkommission und Wettbewerbspflicht bei Neubauten in Spezialzone (§ 7 HSD) tragen zur Qualität bei	Gemeinden Grundeigentümer Bauherren Architekten Investoren Natur- und Heimatschutzvereine	Kanton Repla Seeufergemeinden Natur- und Heimatschutzvereine Verkehrsverbände	> 2015	2-3	Übersicht Flächenpotentiale Konzept Siedlung-Verkehr regionale Abstimmung Siedlungsentwicklung

Plafonds für Bauten ausserhalb Baugebiet	Zersiedelung stoppen Landschaftsbild wahren	Grundeigentümer Landwirte Gewerbetreibende	Repla Gemeinden	> 2015	2-3	Übersicht Flächenpotentiale Konzept Siedlung-Verkehr regionale Abstimmung Siedlungsentwicklung Strukturwandel Landwirtschaft
Konzept Schiessstände	funktionierende Schiessstände dienen als Siedlungsbarrieren Schiessstände auf Grund ihrer Lage potentielles Baugebiet	Gemeinden Schützenvereine Landwirte Anwohner	Kanton Repla Gemeinden Schützenvereine Landwirte	> 2010	1-2	Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK Entwicklung Schiesspflicht Übersicht Flächenpotentiale Konzept Siedlung-Verkehr Regionale Abstimmung Siedlungsentwicklung Strukturwandel Landwirtschaft
Projekt Kulturlandschaftspark	Ressource Landschaft stärken und sichern Natürliche Elemente als Gestaltungsmittel (Wald, Bachläufe etc.)	Nachbarregionen Gemeinden Bewohner Landwirte Erholungssuchende Natur- und Heimatschutzvereine	Bund (Wald) Kanton Repla Nachbarregionen Gemeinde Landwirte Gewerbe/Tourismus	2025-2030 Machbarkeitsstudie > 2030 Konzept, Umsetzung	3	Bevölkerungsentwicklung Wirtschaftsentwicklung Strukturwandel Landwirtschaft Stimmung Bevölkerung

Nutzungsplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Anpassen Nutzungsplanung (Festlegung von Vorschriften, Aufnahme LEK-Bestimmungen in Kulturlandplan, Schutz-zonen, Beratung, Richtlinien etc.)	planungsrechtliche Umsetzung der Konzeptziele Steigerung der Landschaftsqualität Erhalt regionaltypischer Elemente Siedlungsränder aufwerten	Gemeinden Grundeigentümer Landwirte Bauherren Architekten Investoren	Kanton Gemeinden Grundeigentümer Landwirte Natur- und Heimatschutzvereine	Zyklus gemäss Art. 15 RPG, spätestens wenn Resultate der Übersicht vorliegen > 2012	1-2	Übersicht Flächenpotentiale Bevölkerungsentwicklung Wirtschaftsentwicklung
sensitive Gebiete kommunal schützen (Hänge, Kuppen, Naturschutzgebiete)	sensitive Gebiete charakteristisch für Landschaftsbild sensitive Gebiete attraktiv für Wohnen Siedlungsentwicklung Rückbau von Siedlungen nicht möglich	Gemeinde Grundeigentümer	Kanton Gemeinde Grundeigentümer Erholungssuchende Gewerbe/Tourismus	mit Nutzungsplanrevision	2	Übersicht Flächenpotentiale interaktive Landschaftsentwicklung Siedlungsentwicklung Strukturwandel Landwirtschaft

Infrastruktur	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) als Pflicht	Landschaft beim Bau von Infrastrukturanlagen möglichst wenig zu beeinträchtigen Strukturarme Landschaft mittels LBP aufwerten	Kanton Gemeinden Bauherren	Kanton Gemeinden Landschaftsarchitekten	ab Stufe Variantenstudium von Grossprojekten	2-3	Infrastrukturprojekten

Landschaftsplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Naturflächen erweitern	fördert Vernetzung der Landschaft schafft neue Lebensräume Attraktivität des Landschaftsbildes nimmt zu	Repla Gemeinden Natur- und Heimatschutzvereine		< 2010 Vorbereitung neue Projekte > 2011 Umsetzung	2	Mehrjahresprogramm Natur 2010 Interkommunale Landumlegung
dauerhafte Strukturen (Wälder, Bachläufe etc.) anlegen	Wälder und Bachläufe bilden dauerhafte Siedlungstrenngürtel Gegentrend zur Siedlungsentwicklung und zur intensiven Landwirtschaft	Gemeinden Grundeigentümer Landwirte Forstwarte	Bund (Wald) Kanton Repla Grundeigentümer Landwirte Forstwarte	> 2015	2-3	Melioration Birrwil Erweiterung ESP Birren Mehrjahresprogramm Natur 2010 LEP interkommunale Landumlegung interaktive Landschaftsentwicklung regionaler Kulturlandschaftspark

Eigentumsstruktur	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Landwirtschaftsflächen kaufen	Grundlage für Umsetzung von Aufwertungsmassnahmen Erweiterungsflächen für Naturschutzgebiete	Landwirte Grundeigentümer Natur- und Heimatschutzvereine	Landwirte Grundeigentümer Natur- und Heimatschutzvereine Gemeinde	laufend zusammen mit Landumlegungen	1-2	Strukturwandel Landwirtschaft Finanzkraft Vereine
interkommunale Landumlegung	Zusammenhängende Grundstücke für Naturschutz schaffen Nutzungen entflechten, umlegen Wenig Güterregulierungen im Seetal	Landwirte Natur- und Heimatschutzverbände Gewerbe Gemeinde Kanton	Kanton Repla Gemeinden Landwirte Natur- und Heimatschutzvereine	2009-2010 Vorprojekt Melioration Birrwil	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK Erweiterung ESP Birren Neubau Bahnhaltestellen interaktive Landschaftsentwicklung

Organisation	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
regionale Beratung/Prüfung/Bauverwaltung (Ortsbild, Bauten)	einheitliche Beurteilung in ganzer Region Einfügung der Bauten in bestehendes Orts- und Landschaftsbild der Landschaft angemessene Architektur	Grundeigentümer Bauherren Architekten Investoren	Repla Gemeinden Fachexperten Natur- und Heimatschutzvereine	2010 Vorbereitung 2011-2014 Pilotphase 2015 Entscheid Weiterführung, Ausdehnung	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK interaktive Landschaftsentwicklung

Kommunikation	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
interaktive Landschaftsentwicklung	Visualisierung von Folgen der räumlichen Entwicklung Entscheidungsgrundlage für Gemeinden und Planer Grundlage für Partizipationsprozesse Sensibilisierung der Bevölkerung	Gemeinden Bevölkerung	Kanton Repla Gemeinden Hochschulen Natur- und Heimatschutzvereine	2010-2013 Vorbereitung, Realisierung, Vorstellung, Befragung	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK LEP

Verkehr

Regionalplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Freihaltekorridore für mögliche Umfahrungen	je nach Verkehrssituation könnten Umfahrungen notwendig sein, die Massnahme hält die dafür notwendigen Flächen frei	Kanton Grundeigentümer im Korridor	Kanton Repla Gemeinden	> 2015	2-3	Entscheid Kanton Übersicht Flächenpotentiale Konzept Siedlung-Verkehr
Konzept Siedlung-Verkehr	Abstimmung Siedlungsentwicklung auf Infrastruktur Sicherung der Erreichbarkeit und der Wohnqualität	Repla Gemeinden	Kanton Repla Gemeinden	> 2015	2	Übersicht Flächenpotentiale als Grundlage

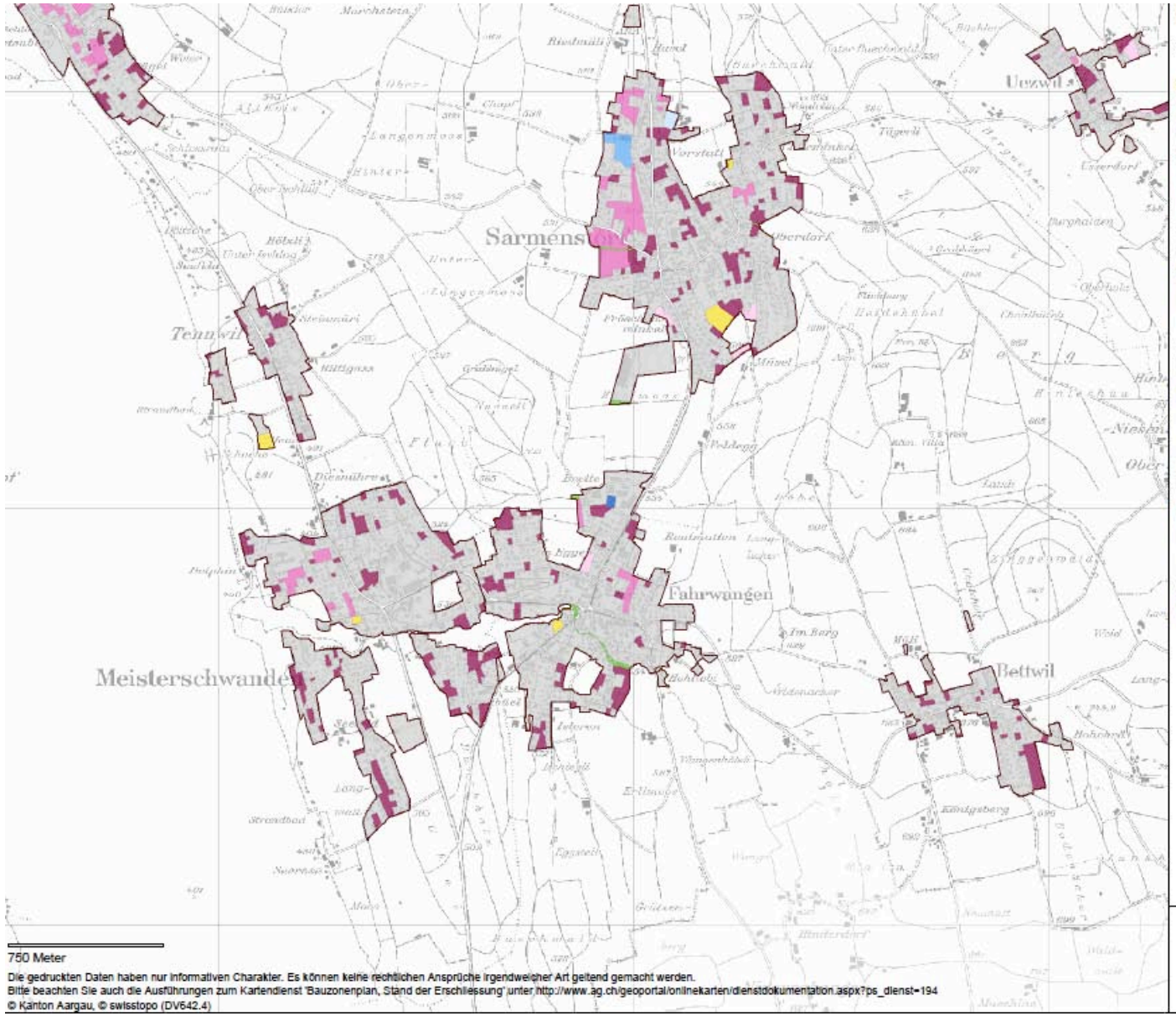
Nutzungsplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
keine Neueinzonungen in und an Freihaltekorridoren für neue Umfahrungen	Vorsorgeprinzip, keine sensitiven Nutzungen in Nähe von möglichen Lärmquellen Voraussetzung für schlankes Verfahren (Einsprachen, Enteignungen)	Grundeigentümer im Korridor	Kanton Repla Gemeinden Grundeigentümer Bund (Wald)	ab sofort	1-2	kann ohne Einschränkung umgesetzt werden
Ersatzflächen für bestehende Bauten bereitstellen	Realersatz für bestehende Nutzungen im Korridor	Grundeigentümer im Korridor	Gemeinden Grundeigentümer Landwirte Bund (Wald)	ab sofort	1-2	kann ohne Einschränkung umgesetzt werden

Infrastruktur	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
Neubau Bahnhaltestellen Birren, Seon Nord, Alliswil	Attraktivitätssteigerung Anbindung ESP an öV Erschliessung neues Potential für Seetalbahn	Pendler Gewerbe SBB	Bund (SBB) Kanton Repla Gemeinden	2010 Entscheid/Auftrag Machbarkeitsstudien 2018-2030 Realisierung Haltestellen	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK Mehrjahresprogramm öV 2018-2028
Entflechtung öV-MIV	Attraktivitätssteigerung der Busverbindungen	Busbenützer Pendler Verkehrsbetriebe	Kanton Repla Gemeinden Verkehrsbetriebe	2010 Entscheid/Auftrag Machbarkeitsstudien 2018-2030 Realisierung Projekte	2	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK 2018-2028 Mehrjahresprogramm öV
Parkplatzbewirtschaftung	Eindämmung wildes Parkieren Parkieren an festgelegten Standorten Einheitliche Gebühren Bessere Einbettung der PP in die Landschaft	Autofahrer Parkplatzbetreiber Gewerbe/Tourismus Gemeinden	Kantone AG/LU Repla Gemeinden Parkplatzbetreiber Gewerbe/Tourismus Architekten/Land-schaftsarchitekten	2010 Entscheid/Auftrag Machbarkeitsstudien	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK
Schliessen/Ergänzen Netz Langsamverkehr	Naherholungsflächen zu Fuss und per Velo erreichbar höherer Anteil am Freizeitverkehr mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Dorfzentren und öffentliche Anlagen verbinden	Fussgänger Velofahrer Anwohner Besucher Seebecken	Kanton Repla Gemeinden Grundeigentümer	2010 Entscheid/Auftrag Machbarkeitsstudien 2018-2030 Realisierung Projekte	2	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK 2018-2028 Mehrjahresprogramm öV
Verbindung öV-Seebecken	Förderung des Besuchs des Seetals mit öV	Besucher Seebecken Autofahrer Verkehrsbetriebe SBB	Kanton Repla Gemeinden Busbetriebe/SBB	2010 Entscheid/Auftrag Machbarkeitsstudien 2018-2030 Realisierung Projekte	1-2	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK 2018-2028 Mehrjahresprogramm öV

Landschaftsplanung	Begründung/Bemerkung	Zielgruppe	Akteure	Zeithorizont	Priorität	Abhängigkeit
landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP) als Pflicht	Landschaft beim Bau von Infrastrukturanlagen möglichst wenig zu beeinträchtigen Strukturarme Landschaft mittels LBP aufwerten	Bund (Astra, SBB) Kanton Gemeinden Bauherren	Bund (Astra, SBB) Kanton Gemeinden Landschaftsarchitekten	ab Stufe Variantenstudium von Grossprojekten	2-3	Infrastrukturprojekte gemäss Planung Bund und Kanton
Parkplatzbewirtschaftung	Eindämmung wildes Parkieren Parkieren an festgelegten Standorten Einheitliche Gebühren Bessere Einbettung der PP in die Landschaft	Autofahrer Parkplatzbetreiber Gewerbe/Tourismus Gemeinden	Kantone AG/LU Repla Gemeinden Parkplatzbetreiber Gewerbe/Tourismus Architekten/Landschaftsarchitekten	2010 Entscheid/Auftrag Machbarkeitsstudien 2018-2030 Realisierung Projekte	1	2010 Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK 2018-2028 Mehrjahresprogramm öV
interaktive Landschaftsentwicklung	Visualisierung von Folgen der räumlichen Entwicklung Entscheidungsgrundlage für Gemeinden und Planer Grundlage für Partizipationsprozesse Sensibilisierung der Bevölkerung	Gemeinden Bevölkerung	Kanton Repla Gemeinden Hochschulen Natur- und Heimatschutzvereine	2010-2013 Vorbereitung, Realisierung	1	Entscheid Baudirektoren Folgeprojekte REK LEP

A 4 Gestaltungsberatung Kanton Graubünden

A 5 Fallbeispiel Meisterschwanden



Die gedruckten Daten haben nur informativen Charakter. Es können keine rechtlichen Ansprüche irgendwelcher Art geltend gemacht werden.
Bitte beachten Sie auch die Ausführungen zum Kartendienst 'Bauzonenplan, Stand der Erschliessung' unter http://www.ag.ch/geoportal/onlinekarten/dienstdokumentation.aspx?ps_dienst=194
© Kanton Aargau, © swisstopo (DV642.4)

Bauzonenplan

Stand der Erschliessung

Legende:

Wohn- und Mischzonen
- überbaut
- baureif
- baureif innert 5 Jahren
- langfristige Baureserve

Industrie- und Gewerbezonen
- überbaut
- baureif
- baureif innert 5 Jahren
- langfristige Baureserve

Öffentliche Bauten und Anlagen
- überbaut
- baureif
- baureif innert 5 Jahren
- langfristige Baureserve

Spezialzonen
- überbaut
- baureif
- baureif innert 5 Jahren
- langfristige Baureserve

Grünzonen
- Grünzonen

N

1: 25'000

agis

erstellt 23.07.2009

Hektarraster Bevölkerungsdichte

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Massstab 1:10'000
Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo DV002091/DV002151/DV064075

(c) ARE

Gemeinde Meisterschwanden - Überischt Bauzonenkapazitäten und Potential 2008

Bruttogeschossfläche pro Einwohner Ausbaugrad Anteil Wohnen Ausnützungsziffer Zone	AZ	a_w	AG[2]	BGF/E m²	Bauzonen gesamt ha	Bauzonen gesamt Einwohner	davon nicht überbaut ha	davon nicht überbaut Einwohner	Potential[1] ha	Potential[1] Einwohner
Kernzone K	0.70	0.6	0.3	45	9.2	258	1.5	42	0.3	8
Wohnzone W2	0.45	1.0	0.5	60	60.0	2250	12.0	450	3.3	124
Wohnzone W3	0.55	1.0	0.4	50	4.8	211	1.1	48	0	0
Wohn- und Gewerbezone WG3	0.65	0.9	0.4	50	7.6	356	0	0	0.1	5
Total					81.6	3074	14.6	540	3.7	137

Bauzonen gesamt	3074
ausserhalb Bauzonen[3]	40
theoretisches Fassungsvermögen	3114
- nicht überbaute Gebiete	540
theoretisches Fassungsvermögen der überbauen Gebiete und ausserhalb der Bauzone	2574
tatsächliche Einwohnerzahl	2470
Differenz	104
nicht überbaut + Potential	677
10% Flächenreserven im überbauten Gebiet	247
Total	**924**
Ziel Meisterschwanden	**700-900**

[1] berechnet auf Grund der visuellen Überprüfung des Erschliessungsstandes

[2] basierend auf den Bevölkerungsdichten (Hektardaten) der Volkszählung 2000, Bundesamt für Statistik, und dem Stand der Erschliessung 2000, Statistik Aargau

[3] Hektardaten Volkszählung 2000, Bundesamt für Statistik