



Gemeinde Endingen

Version 3.1 / 31.12.2023

Kommunaler Richtplan Dorfkern

Marktgasse/Hirschengasse/Weidgasse/Postgaragenstrasse

Bereinigte Version nach Anhörung und Überarbeitung



Auftraggeber

Gemeinde Endingen
Würtenlingerstrasse 11
5304 Endingen

Auftragnehmer/Verfasser/MitautorenRaumplanung

arcoplan klg
Limmatauweg 9
5408 Ennetbaden

Politische Behörde

Ralf Werder, Gemeindeammann

Städtebau - Landschaftsarchitektur - Verkehr*Planergemeinschaft*

Husistein & Partner AG (Federführung)
Schachenallee 29
5000 Aarau

Belloli Raum- und Verkehrsplanung
Altenburgerstr. 49
5200 Brugg

SKK Landschaftsarchitektur AG
Lindenplatz 5
5430 Wettingen

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Gemeinderates

- 1 Ausgangslage und Zielsetzung
- 2 Kommunalen Richtplan
- 3 Organisation
- 4 Vorgehen
- 5 Festsetzungen (Leitlinien/Prinzipien)
 - 5.1 Städtebau
 - 5.1.1 Städtebauliche Leitlinien
 - 5.2 Verkehr
 - 5.2.1 Verkehrsplanerische Prinzipien
 - 5.3 Freiraum
 - 5.3.1 Übergeordnete Leitlinien Richtplan Bebauung und Freiraum
 - 5.3.2 Gestaltungskonzept Marktgasse
- 6 Zeitplan / Etappierung

Richtplan (Beilage)

- Teilpläne 1 – 6, erläuternde Analyse- und Grundlagepläne
- Teilplan 7, Kommunalen Richtplan (Gesamtplan)
- Teilplan 8, Verkehr & Erschliessung (Teilplan)
- Teilplan 9, Bebauung & Freiraum (Teilplan)
- Teilplan 10, Nutzung & Funktionen (Teilplan)

Vorwort des Gemeinderates

Der vorliegende kommunale Richtplan Dorfkern ist ein Grundlagendokument, welches die aktuelle Situation und die Vergangenheit beleuchtet. Vor allem aber zeigt es die Entwicklungsabsichten des Gemeinderates Endingen und der involvierten Parteien wie das Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abt. Tiefbau, Abt. Verkehr, Abt. Raumentwicklung und der Postauto Verkehr AG auf.

Es muss festgehalten werden, dass Endingen seit 2014 im Dorfkern einen richtigen Entwicklungsschub erfahren durfte, wie etwa den Umbau des Geschäftshauses Weibel-Möbel zum Hauptsitz der Raiffeisenbank Surbtal-Wehntal, die Ansiedlung der Surbtal Apotheke und der Papeterie Surbtal, den Umzug der Physiotherapie und Osteopathie Gediga ins ehemalige Restaurant Post und den Neubau des Mehrfamilienhauses an der Marktgasse. Aber nicht nur die neu angesiedelten Unternehmungen sind zu erwähnen, auch die alteingesessenen Detaillisten prägen den Dorfkern, sowie die Postauto AG mit sehr guten Verbindungen in die umliegenden Regionalzentren. So nutzen täglich über 600 Personen die ca. 165 Busabfahrten ab Endingen. Wir alle gelangen bequem zu Fuss, per Velo aber auch mit dem Auto in unser Zentrum und können hier „fast“ alle Bedürfnisse des täglichen Lebens decken. Im Vergleich zu anderen ländlichen Gemeinden, haben wir diesbezüglich eine privilegierte Situation. Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, mit diesem kommunalen Richtplan ein Planungsinstrument zu erhalten, welches aufzeigt, wohin die „Entwicklungsreise“ des Dorfes gehen soll. Glücklicherweise lässt es unser föderalistisches System zu, dass wir diese Entwicklung weitgehend selbst bestimmen können. Nutzen wir die Gelegenheit. Wie sagt das Sprichwort so schön „Wer nicht mit der Zeit geht, geht mit der Zeit“.

Mit der Inkraftsetzung der BNO Revision 2017 haben wir uns als Gemeinde verpflichtet, einen kommunalen Richtplan Dorfkern zu erstellen. Was bedeutet ein kommunaler Richtplan? Er zeigt die Handlungsfelder im definierten Perimeter auf und wie wir diese Handlungsfelder lösen und entwickeln möchten. Er soll Ihnen die strategische Entwicklung des Dorfkerns darstellen und den betroffenen Anstössern Planungssicherheit geben. Wir als Behörde sind verpflichtet die mit dem Richtplan formulierten Handlungsfelder im Rahmen der weiteren Planung und terminlich richtigen Abfolge in Anlehnung an den Finanzplan zu planen und umzusetzen. Sie als Bürger/In können im Rahmen der Gemeindeversammlungen und der weiteren Mitwirkung über die Investitionen und Inhalte der Gemeinde mitentscheiden. Investitionen in die Kantonsstrasse liegen in der Verantwortung des Eigentümers. Wir als Gemeinderat werden partizipativ miteinbezogen. Der Richtplan ist behördenverbindlich und wird durch den Gemeinderat beschlossen. In den Monaten Sommermonaten 2021 hatte die Bevölkerung die Gelegenheit sich zum Kommunalen Richtplan Dorfkern Version 2.4. schriftlich zu Äussern. 18 Eingaben sind im genannten Zeitraum eingegangen. Gemeinsam mit den kantonalen Partnern wurden die Anregungen, Wünsche aber auch kritische Anliegen gesichtet und beurteilt. Als Folge wurde die Verkehrsführung des öV und die Haltestellen einer vertiefteren Prüfung unterzogen. Als Resultat erhielt der Gemeinderat eine Kontenstudie Zentrum, ein Bushaltekonzept und eine Zusammenfassung aus Haltekonzept und Knotenstudie. Abgeleitet aus den Studien resultierte ein Betriebs- und Gestaltungsplankonzept Marktgasse/Hirschengasse. An der Gemeinderatsitzung vom 10. Januar 2022 stimmte der Gemeinderat dem überarbeiteten Betriebs- und Gestaltungsplankonzept zu und erteilte der Arbeitsgruppe den Auftrag mit den Anstössern in Kontakt zu treten, die Kosten zu ermitteln und anschliessend die Bevölkerung zu informieren. Seit der Anhörung wurden weitere Planungskredite für die Sanierung der Werkleitungen im gleichen Perimeter bewilligt und zwei Baukredite für die Sanierung Postgaragenstrasse mit 30er Zone und Sanierung Hinterstiegsplatz an der Gemeindeversammlung beantragt und bewilligt. Der nachfolgende Kommunale Richtplan wurde in Anlehnung an die neusten Erkenntnisse angepasst und vereinfacht. Die Anhörung hat gezeigt, dass die Version 2.4 punktuell zu detailliert skizziert wurde. Diese Punkte hat man in den Studien aufgenommen und im Betriebs- und Gestaltungsplankonzept integriert. Da der Kommunale Richtplan ein behördenverbindliches Dokument ist und die

Inkraftsetzung in der Kompetenz des Gemeinderates liegt wird auf eine zweite Anhörung verzichtet. Die erste Anhörung hat keine grundsätzlichen Widersprüche bezgl. der fünf skizzierten Leitlinien ergeben. Die Bevölkerung hat im Rahmen der weiteren politischen Prozesse wie Planungskredit, Baukredit und Baugesuch die Mitwirkungsmöglichkeit.

1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Gemeinde Endingen hat mit Wirkung ab 2017 die allgemeine Nutzungsplanung revidiert. Im Zuge dieser Gesamtrevision wurde unter anderem der kommunale Gestaltungsplan Dorfkern, der bislang die planungs- und baurechtliche Basis für das Dorfkerngebiet bildete, integral aufgehoben. Dessen Festsetzungen sind inhaltlich weitgehend überholt und genügen den aktuellen Anforderungen nicht mehr. Der über 30 Jahre alte Sondernutzungsplan soll durch ein zeitgemässes, modernes Regelwerk ersetzt werden.

Der kantonale Richtplan, vom Grossen Rat am 20. September 2011 beschlossen, enthält im Kapitel S 1.1 Aussagen zur Siedlungsqualität, innerer Siedlungsentwicklung und Strassenraumaufwertung. Zu den belasteten Strassenabschnitten finden sich folgende Planungsanweisungen: Entlang von Strassen mit Wohnanteilen und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 8'000 Motorfahrzeugen/Tag und künftig zunehmender Verkehrsbelastung wird den Gemeinden empfohlen, für den angrenzenden Siedlungsraum Aufwertungsmassnahmen in den kommunalen Planungsinstrumenten zu verankern; bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, sofern der Kantonsstrassenraum betroffen ist. Die Funktionalität der Strasse muss gewährleistet bleiben. In der neuen Bau- und Nutzungsordnung wird nun eine entsprechende planungsrechtliche Grundlage geschaffen.

Die Entwicklung des Zentrumsbereiches und die Gestaltung der Ortsdurchfahrt von Endingen (Marktgasse/Hirschengasse) müssen im Rahmen einer konzeptionellen Bearbeitung zwingend gesamtheitlich betrachtet werden. Die beiden Räume stellen das identitätsstiftende Rückgrat und den zentralen Begegnungsort der Gemeinde dar, werden diesen Ansprüchen heute aber nicht in allen Teilen gerecht. Im Raum Marktgasse, Hirschengasse und dem Bushof der Postauto AG bestehen freiräumliche Defizite. Die Kantonsstrasse erzeugt eine ausgeprägte Trennwirkung. Durch eine Neugestaltung sollen Zentrum und Ortsdurchfahrt von Endingen zu einem zusammenhängenden, attraktiv gestalteten Begegnungsort werden, der die gesetzlichen Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) erfüllt.

Die Gemeindeversammlung hat am 20. November 2015 der Ausarbeitung eines kommunalen Richtplanes, wie er in der neuen Bau- und Nutzungsordnung verankert ist, zugestimmt.

Das kantonale Departement Bau, Verkehr und Umwelt und die Postauto AG begrüßen eine gesamtheitliche Planung dieses für die Dorfentwicklung wichtigen Areals und beteiligen sich sowohl personell als auch finanziell an der Planung und Umsetzung basierend auf den geltenden Bestimmungen und Vereinbarungen.

Am 23. Oktober 2017 wurde der erste Entwurf «Kommunaler Richtplan Marktgasse/Hirschengasse» dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung zur fachlichen Stellungnahme zugestellt. Mit Datum 21. Februar 2018 nahm die vorgenannte Stelle unter Mitwirkung der Verwaltungsinternen Konferenz VIK zum Entwurf Stellung. Einzig die Stellungnahme ATB war noch ausstehend die diese mit Schreiben vom 26. März 2019 abgab. Weiter fanden mit der Abteilung Verkehr und der Postauto AG im 2017-2021 verschiedene Besprechungen statt um den Betrieb und die Verkehrsführung des ÖV weiterhin den geltenden Anforderungen und im speziellen dem Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen gerecht zu werden.

2. Kommunalen Richtplan

Um den vorstehend beschriebenen Zielsetzungen sowie den Planungsanweisungen aus dem kantonalen Richtplan gerecht zu werden, soll für das umschriebene Gebiet ein kommunales Richtkonzept erarbeitet werden. Mit diesem behördenverbindlichen Richtplan können die räumlichen Qualitäten koordiniert entwickelt und mit den Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsträger abgestimmt werden.

Kommunale Richtpläne zeigen die erwünschte räumliche Entwicklung auf. Sie enthalten Konzepte zu einzelnen Gebieten oder Sachbereichen wie Siedlung, Verkehr, Freiraumgestaltung, Natur und Landschaft. Sie sind behördenverbindlich und für die nachfolgenden Planungen wegleitend. Zuständig für den Erlass ist der Gemeinderat.

Mit dem Richtplan werden primär folgende Planungsziele verfolgt:

- Analyse der Bedürfnisse aller Anlieger sowie der Verkehrsträger
- Formulierung der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Idee (Kontext, Siedlungs- und Architekturqualität, Verkehr, Freiräume)
- Bestimmung der Art und des Masses von baulichen Nutzungen sowie von betrieblichen Erfordernissen
- Entwicklung des Gesamtverkehrskonzeptes und Festlegung der Erschliessungen
- Entwicklung des Frei- und Grünraumkonzeptes
- Nachweis der Etappierbarkeit resp. Umsetzung

Der kommunale Richtplan dient im Sinne eines Zukunftsbildes als Richtlinie und Planungshilfe für die weitere Entwicklung der Marktgasse, der Hirschengasse, der Postgaragenstrasse und der Weidgasse sowie der anliegenden Bebauungen und Freiräume. Er beinhaltet aufeinander abgestimmte Hinweise und Leitlinien zur Bebauung, zur Freiraumstruktur sowie zur Erschliessung. Insbesondere enthält er einen Vorschlag zur Entflechtung der bisherigen Buslinienführungen und zu deren Neuorganisation. Ziel ist eine verkehrlich sinnvolle und gute Gesamtlösung, welche zu einer höchstmöglichen Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Radverkehrs durch alle Nutzungsgruppen führt und gleichzeitig die Ortsdurchfahrt nicht übermassig behindert.

Die Inhalte in den Zukunftsbildern (→ Plananhänge und -beilagen) sind schematisch dargestellt und sollen im Rahmen der grundeigentümerverbindlichen Folgeplanungen konkretisiert werden. Die detaillierte Ausgestaltung der Verkehrswege und der Frei- und Umgebungsflächen sind in den nachfolgenden Planungsverfahren zu konkretisieren.

Der kommunale Richtplan unterstützt die kommunalen Entscheidungsträger in ihrer Entscheidungsfindung. Im Sinne eines strategischen Steuerungsinstrumentes ergänzt er die jeweiligen Bestimmungen und Vorgaben der Bau- und Nutzungsordnung und dient als Grundlage für die Beurteilung von Sondernutzungsplänen und Baueingaben.

Die behördenverbindlichen Leitlinien und Prinzipien des kommunalen Richtplans, die der Beurteilung der nachfolgenden Projekte zugrunde gelegt werden, sind im vorliegenden Richtplantext umrahmt und grau hinterlegt.

3. Organisation

Für die Erarbeitung des Richtplans hat der Gemeinderat eine Planungsgruppe mit folgenden Mitgliedern bestellt:

- Ralf Werder, Gemeindeammann (Vorsitz)
- Felix Spuler, Gemeinderat (bis 2017)
- Daniel Müller, Gemeindeschreiber (Protokoll)
- Britta van Aartsen, BVU Abt. Verkehr (bis 2017)
- Samuel Flükiger, (ehem.) BVU Orts- und Regionalplanung Ost (bis 2017)
- Philipp Husistein, Husistein & Partner, Aarau (Architektur/Städtebau)
- Thomas Belloli, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, Brugg (Verkehr)
- Ingo Golz, SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen (Freiraum)
- Renato Costamagna, arcoplan klg, Ennetbaden (Raumplanung, externe Projektleitung)
- Andreas Walder, Bauverwalter Surbtal (ab 2018)
- Pedrini Ramon, Projektleiter, BVU Abt. Tiefbau
- Sabato Giuliano, Unterabteilungsleiter Strassenunterhalt, BVU Abt. Tiefbau

Im Planungsprozess wurden situativ weitere kantonale Fachleute, Grundeigentümer an den Strassenraum angrenzender, gewerblich genutzter Parzellen, Vertreter der Postauto Schweiz AG und dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau begrüsst.

4. Vorgehen

Die Vorbereitungsphase des Planungsverfahrens lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Bestimmung der Projektorganisation
- Vertiefte Analyse der Ausgangslage sowie Festlegung der Ziele
- Zusammenstellung der notwendigen Grundlagen (Übersicht)
- Projektbesprechung mit Kreisplaner und Fachberatung Siedlungsentwicklung und Ortsbild FSO (vormals Fachstelle OSS)
- Identifikation/Benennung der kantonalen Ansprechpartner (ATB/AVK)
- Auflistung der zu berücksichtigenden Vorgaben und Randbedingungen
- Bestimmung der inhaltlichen Schwerpunkte des städtebaulichen Konzeptes
- Festlegung des Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeters
- Terminplanung
- Auftragsvergabe an externe Projektleitung und federführendes Büro

Der eigentliche Richtplanungsprozess gliederte sich in folgende Schritte:

- Grundeigentümer- und Stakeholder-Befragungen (Gewerbe/Schule/Projektierende)
- Besprechungen/Orientierungen mit der Postauto Schweiz AG
- Erarbeitung 1. Gesamtentwurf des Richtplanes
- Orientierung/Besprechung des 1. Gesamtentwurf mit dem Gemeinderat Endingen, 4. Juli 2017
- Verabschiedung z.H. kantonale Vorprüfung
- Eingabe zur kantonalen Vorprüfung
- Bereinigung kantonale Vorprüfung
- Bereinigung Strassenräume mit Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abt Tiefbau
- Bereinigung öV Situation mit Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abt Tiefbau und Verkehr
- Anwohnerbesprechung mit laufenden Projekten: SE Immobilien, Marktgassee; israelitische Kultusgemeinde
- Div. Anwohnerbesprechungen bezgl. räumlicher Entwicklung von geplanten Bauvorhaben an der Postgaragenstrasse
- Anhörung der Bevölkerung, Parteien, RePla Zurzibiet, israelitische Kultusgemeinde
- Vernehmlassung beim Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abt. Raumentwicklung (VIK)
- Beschluss Gemeinderat (behördenverbindlicher kommunaler Richtplan)
- Folgeplanungen mit Betriebs- und Gestaltungsplan Konzept (BGK)

5. Festsetzungen (Leitlinien/Prinzipien)

5.1 Städtebau

Als Grundlage für die Entwicklung der städtebaulichen Festsetzungen wurden unter anderem historische Karten und Luftaufnahmen hinzugezogen. Diese geben Aufschluss darüber wie die räumlichen Veränderungen im Dorfgefüge entstanden sind. Auch wurden die jeweiligen Bedürfnisse von Anrainern, und weiterer Interessensvertreter (Gewerbe, Schule, Gemeinderat, Verwaltung, etc.) erhoben.

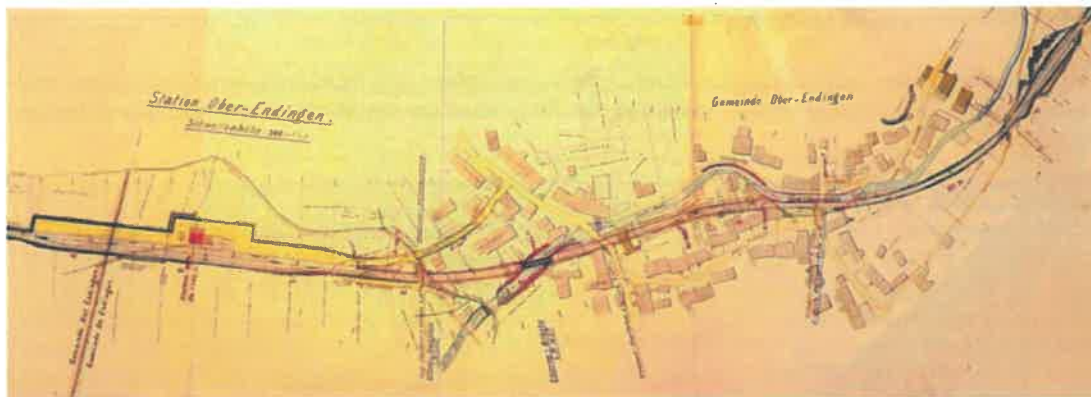


Legende | Ortsbau & Sichtachsen

- Giebelfassade als Bezugspunkt im Ortsraum
- Baum als Bezugspunkt im Ortsraum
- Gebäude vor 1930
- Gebäude nach 1930
- Gebäude abgebrochen wegen Strassenbau
- Gebäude abgebrochen
- Strassenverlauf Kantonsstrasse heute
- Blickachse Landschaft heute
- Blickachse Gebäude heute und 1930

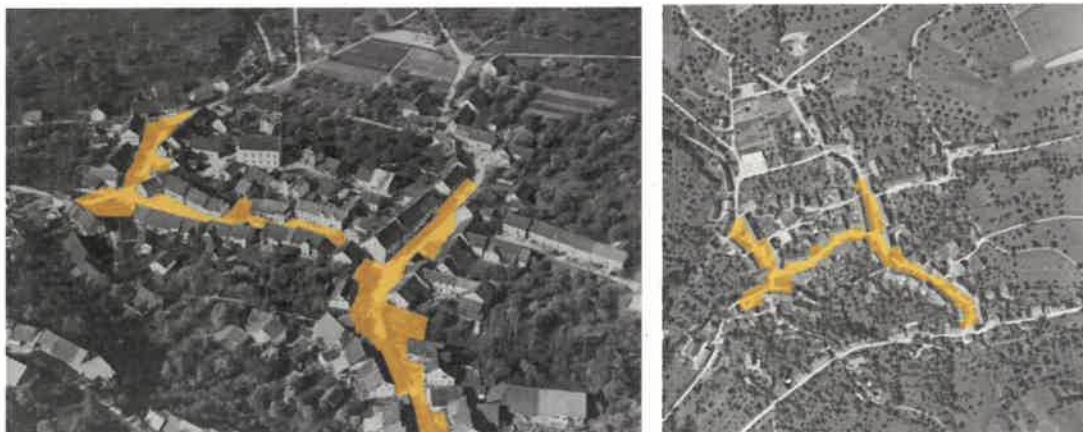
Ortsbau & Sichtachsen, Analyse-Teilplan 3, Husistein & Partner AG

Besonders prägend für die ortsbauliche Entwicklung der Gemeinde Endingen war der Ausbau der Kantonsstrasse (K284). Die nicht realisierten historischen Pläne für die Surbtalbahn mögen bei der Bemessung und Verortung der Strasse eine Rolle gespielt haben.



Planausschnitt „Projekt der Surbtalbahn von Ing. Dr. G. Lüscher, Aarau, 1911“ aus Publikation „Hart umkämft und nie gebaut“, Verein für Ortsgeschichte Niederweningen, 2015

Die historischen Flugaufnahmen von 1925 (Schrägluftbild) und 1930 zeigen, dass vor dem Strassenausbau eine dichte Folge von strassenbegleitenden Plätzen das Dorfzentrum prägte. Es ist weder möglich noch erstrebenswert zu einem solchen, geschlossenen Dorfgefüge zurückzukehren, die klar ausgebildete „Spange“ der Marktgasse als vis-a-vis zum Grünraum der Surb bietet jedoch einen wertvollen Hinweis für eine heutige räumliche Abschnittsbildung und Anbindung an den Flussraum.



Ortsbau & Sichtachsen, Analyse-Teilplan 2, Husistein & Partner AG

5.1.1 Städtebauliche Leitlinien

Ausgehend von den verkehrstechnischen, ortsplanerischen und freiräumlichen Grundlagen wurden folgende ordnungsgebenden Leitlinien für die zukünftige städtebauliche Entwicklung festgelegt.

Leitlinie Surb

Im historischen Strassenverlauf spielten die beiden Brückenbauten nördlich und südlich der Marktgasse als Schwelle ins Dorfzentrum eine wichtige Rolle. Die veränderte Strassenführung und der Ausbau der Kantonsstrasse hat diese räumliche Lesart unkenntlich gemacht. Durch die tiefe Lage des Bachbetts der Surb wird sie im räumlichen Gefüge eher schwach wahrgenommen. Sie kann so die potenzielle Erholungsqualität kaum entfalten. Wie in den freiraumplanerischen Leitlinien näher erläutert, ist daher eine stärkere Vernetzung von Surb und Dorfzentrum anzustreben. Ein bis zwei Kontaktstellen mit dem Fluss neben den historischen Brücken stärken den Erholungswert und die identitätsstiftende Kraft des Dorfzentrums. Die Einfassung durch die beiden Flusssanbindungen kann der Marktgasse einen Auftakt und Rahmen geben, der das Dorfzentrum belebt und stärkt.

Leitlinie Marktgasse

Die Marktgasse hat sich als intaktes und dichtes Einzelhandelszentrum und als regionaler Busknotenpunkt etabliert. Die gut durchmischten publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen sind zu erhalten, zu fördern und dem Gewerbe zuzuordnen. Eine Neustrukturierung des Busverkehrs bietet die Chance die Platzsituation zu klären und temporären Nutzungen, wie einem Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt oder anderen öffentlichen Veranstaltungen Raum zu bieten. Es ist eine Mischverkehrsfläche im Sinne der freien, aber nicht vorrangigen Quermöglichkeit für Fussgänger anzustreben. Wie in den Freiraum-Leitlinien näher erläutert, ist eine flächige Ausgestaltung von Fassade zu Fassade vorzusehen, die den öffentlichen Charakter stärkt. Neue Unterniveauparkanlage(n) durch Liegenschaftsbesitzer im Perimeter Dorfkern sowie oberirdische Besucherparkplätze stärken die Attraktivität der Marktgasse nach wie vor für den ansässigen Handel und die Dienstleistungsnutzungen.

Leitlinie Postgaragenstrasse

Die Nutzer der Postgaragenstrasse sind Fussgänger (Schulweg), Fahrradfahrer, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Lastwagen, Busse und Personenwagen. Sie dient in ihrer Funktion als Zubringer zu den Quartieren Ifang, Lochstrasse, Weidgasse, Schulweg und dem Hinterstieg. Zunehmend wird sie aber auch als Umfahrung („Schleichverkehr“) weg vom Knoten Marktgasse Richtung Lengnau genutzt. Die Verkehrsführung und Einrichtung des Strassenraumes sowie die Einführung einer 30er Zone ist zwingend zu prüfen. Der Knoten bei der Subaru Garage Keller wurde durch das BFU, Abteilung Verkehrstechnik hinsichtlich der Verkehrssicherheit als gefährlich eingestuft. Entlang der Postgaragenstrasse und Lochstrasse befinden sich Baulücken in der Wohnzone W3 und den Dorfzonen. Es ist zu erwarten, dass diese Potentialflächen in den nächsten Jahren mit Mehrfamilienhäusern geschlossen werden, was zusätzlichen Verkehr mit sich bringen wird.

Leitlinie Hirschengasse

Die Hirschengasse weist einen historischen Bestand an Gebäuden auf. Leider ist der Zustand einzelner Bauten, infolge fehlendem oder ungenügendem Unterhalt, keine „Augenweide“. Anstrengungen des Gemeinderates bei einzelnen Liegenschaftsbesitzern (z.B. „Doppeltürhaus“) blieben leider erfolglos. Dennoch ist festzustellen, dass die Hirschengasse in naher Zukunft eine Belebung erfahren wird. In die Hirschengasse führen die Quartierstrassen Rank, Hinterstieg und Blumenweg. Gerade der Blumenweg und die Rankstrasse haben in den letzten Jahren an Anwohner gewonnen. Dadurch ist nicht nur der MIV sondern auch die Fussgängerfrequenz gestiegen. Die Rankstrasse ist als kantonale Wanderoute, Fahrradroute ausgewiesen und als Schulweg der Oberstufenschüler. Zwischen dem Blumenweg und der Rankstrasse fehlt eine markierte Fußgängerquerung und eine Gehwegverlängerung entlang der Hirschengasse zum Blumenweg. Dies ist im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes zu prüfen.

Leitlinie Weidgasse

Die Weidgasse weist eine intakte Adressierung der geschichtsträchtigen Gebäude auf, ist gut erschlossen und hat eine räumlich offene Wirkung. Die Verkehrssituation kann als sicher bezeichnet werden. Durch die rückwärtige Erschliessung der Liegenschaft Marktgasse 11 & 9 kann das Verkehrsaufkommen im aktuellen Rahmen gehalten werden. Doch ist die Weidgasse mit Schleichverkehr und dem Busverkehr belastet. Im Zusammenhang mit der Leitlinie Postgaragenstrasse und der neuen Wendeanlage an der Surbtalstrasse Richtung Tegerfelden soll hier entgegengewirkt werden.

Leitlinie Synagoge

Um die Synagoge (1845) ist ein Grossteil der historischen lockeren Strassenbebauung erhalten geblieben, die heute mehr den Charakter eines rückwertigen Blockinnenraums hat. Die Durchgänge zur Marktgasse sind mit besonderer Sorgfalt zu gestalten, um die begrünten Hofräume mit der Marktgasse zu vernetzen. Die Fusswegverbindungen, insbesondere zur ehemaligen jüdischen Schule und zur Marktgasse, sind zu erhalten. Der Parkiersituation um die Synagoge ist grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Der 1997 erstellte Begegnungsplatz mit Brunnen soll bezgl. Verwendung mit dem Bauvorhaben Marktgasse 9 & 11 geprüft werden. Eine Ausscheidung als öffentlicher Parkplatz für Kurzparkierer ist zu prüfen.

Leitlinie Ortseingänge

Ausgehend von der grossräumigen Betrachtung der Surb als durchgängiges, lineares Rückgrat der Grün- und Freiraumversorgung sind beide Dorfeingänge mit Sorgfalt zu behandeln. Von Süden kommend bilden die Surbwiesen, Baumkörper und Felswände eine attraktive Inszenierung, die mit der unverbauten Anfahrt zum Dorf und die darüber herausragende Synagoge endet. Hier fällt die historische Abzweigung der Strasse über die alte Steinbrücke Richtung Mühle auch heute noch mit dem Dorfeingang zusammen. Der Ersatz der Surbbrücke war jedoch unumgänglich und wurde im Jahr 2019 mit einem Neubau ersetzt. Dies mit dem Hintergrund, der ausgeschiedenen WG3-Zone Richtung Mühleweg, Russen, Brunnenwiese und dem erhöhten Fussgängerverkehr. Eine Verbreiterung der Brücke und Erhöhung der Nutzlast auf 40t wurde umgesetzt. Dieser attraktive Siedlungstrenngürtel in seiner unverbauten Form konnte auch mit einem Brückenersatz erhalten bleiben. Die Verbesserung des Surbzugangs als Naherholungsperimeter Brunnenwiese wurde im Jahr 2020 realisiert.

Im Norden ist die bestehende Situation mit dem Brückenübergang Raiffeisenbank zu erhalten. Auf eine weitere Öffnung des Surbzugangs soll verzichtet werden. Der offene Ortszugang von Norden vor dem Brückenübergang Kantonsstrasse soll erhalten bleiben.

5.2 Verkehr

Es werden bezüglich der verkehrlichen Belange bei Folgeplanungen nachstehende Prinzipien empfohlen:

5.2.1 Verkehrsplanerische Prinzipien

Verminderung der Trennwirkung Marktgasse

Dieser Ansatz ist für vergleichbare Situationen üblich und unumstritten. Ein Mehrzweckstreifen bietet die Möglichkeit, flexibel punktuelle Querungsstellen anzuordnen und soll geprüft werden. Das für eine ländliche Gemeinde hervorragende Angebot an Detaillisten und Gewerbe entlang der Marktgasse bringt auch Mehrverkehr mit sich. Sobald es die gesetzlichen Rahmenbedingungen erlauben, soll die Einführung einer Tempo 30 Zone entlang der Hirschengasse und Marktgasse geprüft werden. Es ist zu erwarten, dass die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht würde und ein ruhigerer Verkehrsfluss in Kombination mit dem Busbetrieb zu erwarten ist. Auch bei der Einführung einer Tempo 30-Zone müssten die Fussgängerstreifen und Mehrzweckstreifen beibehalten werden. Eine flächendeckende Begegnungszone (Tempo 20) wird nicht angestrebt. Einzig bei der Platzgestaltung Marktplatz ist die Begegnungszone zu prüfen. Es geht um den Platzbedarf der Verkehrsteilnehmenden und die Verkehrsabläufe bei normal zunehmender Verkehrsbelastung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit, sowie um eine attraktive Gestaltung des Marktplatzes der als Mischfläche genutzt werden soll.

Busführung optimiert und behindertengerecht

Bushaltestellen mit wenig Platzbedarf bieten Flexibilität und Raum für andere, ebenfalls wichtige Nutzungen. Sie sollen möglichst zentral gelegen, schnell im Betrieb und attraktiv ins Wegnetz eingebunden sein. Die bestehende Ausgestaltung der Bushaltestelle an der Marktgasse kann so nicht mehr genutzt werden, da sie die Anforderung des Behindertengleichstellungsgesetzes nicht mehr erfüllt. Eine erste Vorprüfung mit dem Dienstleistungserbringer Postauto Schweiz AG, dem Strasseneigentümer Kanton Aargau und dem Dienstleistungsbesteller Gemeinde & Kanton hat gezeigt, dass die Linien mit ihren Haltestellen getrennt werden müssen.

Aufgrund von betrieblichen Abläufen (Fahrplanstabilität) und der Stützung des Zentrums, müssen die Haltestellen der Buslinien im Zentrum verbleiben. Eine dezentrale Lösung bringt Mehrverkehr in die rückwärtigen Räume und dient dem Fahrgast nicht (weg vom Zentrum). Die fehlende Wendemöglichkeit des Postplatzes soll mit einer Wende- und Umsteigeanlage zwischen Endingen und Unterendingen kompensiert werden. Im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes soll die Einrichtung, Anforderung und Ausgestaltung der Bushaltestellen definiert werden.

Parkierung für das Gewerbe und die Anstösser geklärt und zielgerichtet organisiert

Die Parkierung auf öffentlichem Plätzen im Dorfkern soll den Kurzparkierern zur Verfügung stehen. Also den Kunden der Detaillisten, Gewerbetreibenden und Restaurationsbetrieben. Es soll kein P+R im Dorfkern angeboten werden. Wenn man länger parkieren will, sollen die Parkplätze abseits des zentralen Raumes genutzt werden. Eine möglichst direkte Zufahrt zu diesen konzentrierten Parkieranlagen, auch wegen der Adressbildung, ist wünschenswert. An gewissen Stellen wären eventuell auch leicht vergrösserte Parkieranlagen mit öffentlichem Charakter möglich. Die öffentlichen Parkplätze dienen nicht als Langzeitparkierung für Anwohner. Die Langzeitparkierung für Anwohner muss der Eigentümer zur Verfügung stellen.

Die öffentliche Parkierung im Strassenraum benötigt mit diesem Grundsatz weniger eine möglichst grosse Anzahl als vielmehr eine gute und verkehrssichere Qualität. Gestalterisch zurückhaltend ausgebildet, gewinnt die Raumqualität, wenn zu gewissen Zeiten weniger Autos parkiert sind. Mit einer zielgerichteten Bewirtschaftung kann die Belegung der Parkierung, unterschieden nach Strassenraum- und abseits gelegenen Parkplätzen, bedürfnisgerecht gesteuert werden. Hierzu soll ein Parkierungskonzept für Kurzzeitparkierer erstellt werden.

Eine gemeinsame Bewirtschaftung von Parkplätzen, die dem Gewerbe dienen, verspricht Gewinnpotenzial für alle beteiligten Geschäfte im Ortszentrum. Es profitieren alle gemeinsam von einem guten Angebot und einer guten Belegung. Warum als Gewerbetreibender nicht die eigenen privaten Parkplätze bewirtschaften und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen? Es macht keinen Sinn, nach einem Einkauf im Denner den Wagen umzustellen, wenn man zur Apotheke will. Und die Belegungszeiten dürften in Abhängigkeit zum Zielort (Detaillist, Arzt, Gastronomie) unterschiedlich gelagert sein. Mehrfachnutzung schafft Raum und gibt für alle Nutzer ein besseres Angebot. Zeitlich begrenzter Spitzenbedarf kann so tendenziell besser abgedeckt werden.

Zur Parkierung gehört nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch Fahrräder. Im Rahmen der Neugestaltung Marktplatz sollen genügend Parkierungsmöglichkeiten für Fahrräder zur Verfügung gestellt werden.

Direkte Erschliessung

Mindestens für Fuss- und Veloverkehr müssen alle Nutzungen direkt vom zentralen Raum her zugänglich sein. Aber auch für den Autoerschliessungsverkehr bietet sich dieses Prinzip an, auch wenn es an gewissen Stellen eng wird mit den Sichtweiten. Durch direkte Erschliessungen soll der rückwärtige Raum entlastet werden (Synagoge, Gewässerraum der Surb). An vielen Stellen sind rückwärtige Erschliessungen von Liegenschaften entlang der Marktgasse aufgrund von übergeordneten Zwängen nicht möglich.

Flächig anmutende Gestaltung

Obwohl aus rechtlichen Gründen Fahrbereiche gekennzeichnet sein müssen, kann auf eine räumlich stark wirkende Detailgestaltung hingearbeitet werden. Dazu gehören schwach trennende Randabschlüsse, durchlässig wirkende Bepflanzungen und nicht zuletzt transparent und durchlässig erscheinende Kleinbauten, soweit diese auf dem Platz nötig sind.

Bereiche und Themen ohne grundsätzliche Änderungen

Die nachstehend genannten Aspekte und Überlegungen sind im Sinne genereller Hinweise bei den weiteren Entwicklungen zu berücksichtigen:

Knoten

Die Knoten sollen auch in Zukunft als Einmündungen bestehen bleiben. Ein Verkehrskreisel Marktgasse/Hirschengasse, welcher eine höhere Leistungsfähigkeit aufweisen würde und die Einmündungen auf der Hirschengasse und Winkelstrasse sicherer machen würden, soll auf seine Machbarkeit als «Minikreisel Ø 22m» geprüft werden. Sollte es in Zukunft entsprechend der Verkehrszunahme zu ausgedehnteren Staus und Leistungsfähigkeitsproblemen kommen, wäre dies hinzunehmen oder den dann vorhandenen räumlichen Gegebenheiten entsprechend zu reagieren. Die Entwicklung des Knoten Marktgasse/Hirschengasse muss genau beobachtet werden und in Abhängigkeit zur Arealentwicklung der angrenzende Parzellen nach Bedarf angepasst werden können.

Radrouten - Infrastruktur

In Endingen führt die kantonale Radroute (Velo- Durchgangsverkehr) nicht durchs Zentrum. Obwohl theoretisch auch Veloverkehr Belebung und Umsatz mit sich bringen könnte, ist die Linienführung auch in Zukunft so beizubehalten. Radstreifen in der Marktgasse würden vom Platzbedarf her eine Verbreiterung der Verkehrsfläche um rund zwei Meter bedeuten. Dieser Platz ist weder vorhanden noch ist eine Fahrbahn dieser Breite verträglich. Klar soll man die Geschäfte und die Bushaltestellen in der Marktgasse auch mit dem Velo erreichen können. Aber aus Platzgründen muss, das heute und in Zukunft im Mischverkehr geschehen. Die Zukunft (ev. andere Verkehrsregime etc.) wird zeigen, ob ohne einen Infrastrukturumbau diesbezüglich Verbesserungen geschaffen werden können.

Privatparkierung

Grundeigentümer und Bewohner verfügen über Abstellplätze im zentralen Raum, welche sie zwingend für sich reservieren müssen. Grundsätzlich wäre es das Ziel, die Marktgasse vollständig von dauernd parkierten Fahrzeugen frei zu räumen. Aber das wird eine Zeit dauern - bis dahin müssen private Parkplätze (diejenigen mit Bestandesgarantie) bestehen bleiben.

Linienführung Kantonsstrassen

Eine Veränderung der Linienführung der Kantonsstrassen ist abhängig von der geforderten Direktheit und auch im Detail von vorhandenen Sichtweiten und den zu gewährleistenden Schleppkurven. Im Grundsatz kann diese Linienführung nicht entscheidend verändert werden. Im nördlichen Bereich (ca. Höhe Volg), wo es Platz gibt, ist die Lage der Kantonsstrasse durch den Knoten Marktgasse / Hirschengasse fix definiert. Im südlichen Bereich wird die Kantonsstrasse durch die dort eng stehenden Gebäude fixiert. Subtile Veränderungen der Fluchtwirkung, wie dies mit dem Eingangstor im Süden des Perimeters angedeutet wird, sind möglich, verändern aber die Verhältnisse nur tendenziell.

Kapazität Kantonsstrassen

Zentrumsbereich mit zahlreichen Querungen durch vortrittsberechtigten Fussgängerverkehr können bei ansteigender Belebung, als Kapazitätsengpässe in Strassenverläufen erscheinen. Im Grundsatz wird der mögliche Durchfluss mit den skizzierten Massnahmen aber eher erhöht als vermindert - unterteilte Fussgängerstreifen gelten als zwei Streifen. Zudem kann sich eine Entwicklung einstellen: In einem ersten Schritt zieht ein Fussgängerstreifen mehr vortrittsberechtigte Querungen von den anderen Streifen ab, worauf diese entlastet werden. Steigen die Frequenzen weiter, verursacht z.B. durch eine stärkere Belebung und eventuell auch durch zentralisierte öffentliche Parkierungen an, sollen Regime wie die Tempo 30 Zone mit nicht vortrittsberechtigten Fussgängerverkehrsquerungen über den Mehrzweckstreifen geprüft werden.

5.3 Freiraum

5.3.1 Übergeordnete Leitlinien Richtplan Bebauung und Freiraum

Als ordnungsgebende Leitlinien für die zukünftige orts- und freiraumplanerische Entwicklung sind folgende Elemente zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Die Surb als durchgängiges, lineares Rückgrat der Grün- und Freiraumversorgung für Endingen:

Sie stellt mit der uferbegleitenden Gehölzkulisse ein raumprägendes Identifikationselement im ganzen Surbtal dar. Besonders ausserhalb des Siedlungsgebiets von Endingen tritt der mäandrierende Gewässerraum der Surb markant in Erscheinung. Innerhalb des Siedlungsgebiets wird die Surb durch die tiefe Lage nur schwach wahrgenommen. Im Zusammenhang mit der kürzlich fertig gestellten Hochwasserentlastung besteht das Potenzial, die Surb innerörtlich für die Erholungsnutzung aufzuwerten. Dabei ist durch eine punktuelle Zugänglichkeit des Gewässers (vgl. Gestaltungsschwerpunkte in Kapitel 2) die Surb besser mit dem Dorfzentrum zu vernetzen und so die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die nördlich und südlich des Gemeindegebiets gelegenen, zusammenhängenden Grünräume im Talraum der Surb als Siedlungstrenngürtel:

Zwischen Unterendingen und Endingen hat die unverbaute "Landschaftskammer" eine siedlungsgliedernde Funktion. Im Süden des Gemeindegebiets stellt die topografisch bedingte Engstelle einen unverwechselbaren Auftakt zum Gemeindegebiet dar. Diese naturräumlichen und topografischen Gegebenheiten tragen massgeblich zum attraktiven Ortseingang bei und sind in ihrer unverbauten Form zu erhalten.

Stark durchgrünte Quartiere als identitätsstiftende Grünräume:

Die östlich der Surb an den Hangflanken der bewaldeten Kuppe "Tal" gelegenen Quartiere sind stark durchgrünt. Diese markanten Gehölzkulissen tragen massgeblich zur dörflichen Atmosphäre in Endingen bei. Auch der durch markante Einzelbäume geprägte Ortskern rund um die Synagoge trägt wesentlich zum attraktiven Ortsbild bei. Bei einer ortsbaulichen Weiterentwicklung von Endingen sind diese charaktergebenden Grünräume zu berücksichtigen. Bei grösseren Bauvorhaben ist ein hoher Durchgrünungsgrad analog den erkannten Grünraumqualitäten anzustreben.

Der Strassenraum als offener und somit visuell erlebbarer Teil des öffentlichen Raums von Endingen:

Strassenräume sind künftig nicht mehr primär als Verkehrsträger zu verstehen, sondern als Teil des öffentlichen Raums mit Aufenthaltsqualität. Die Strassenraumgestaltung ist entsprechend dieser Zielvorstellung auszurichten.

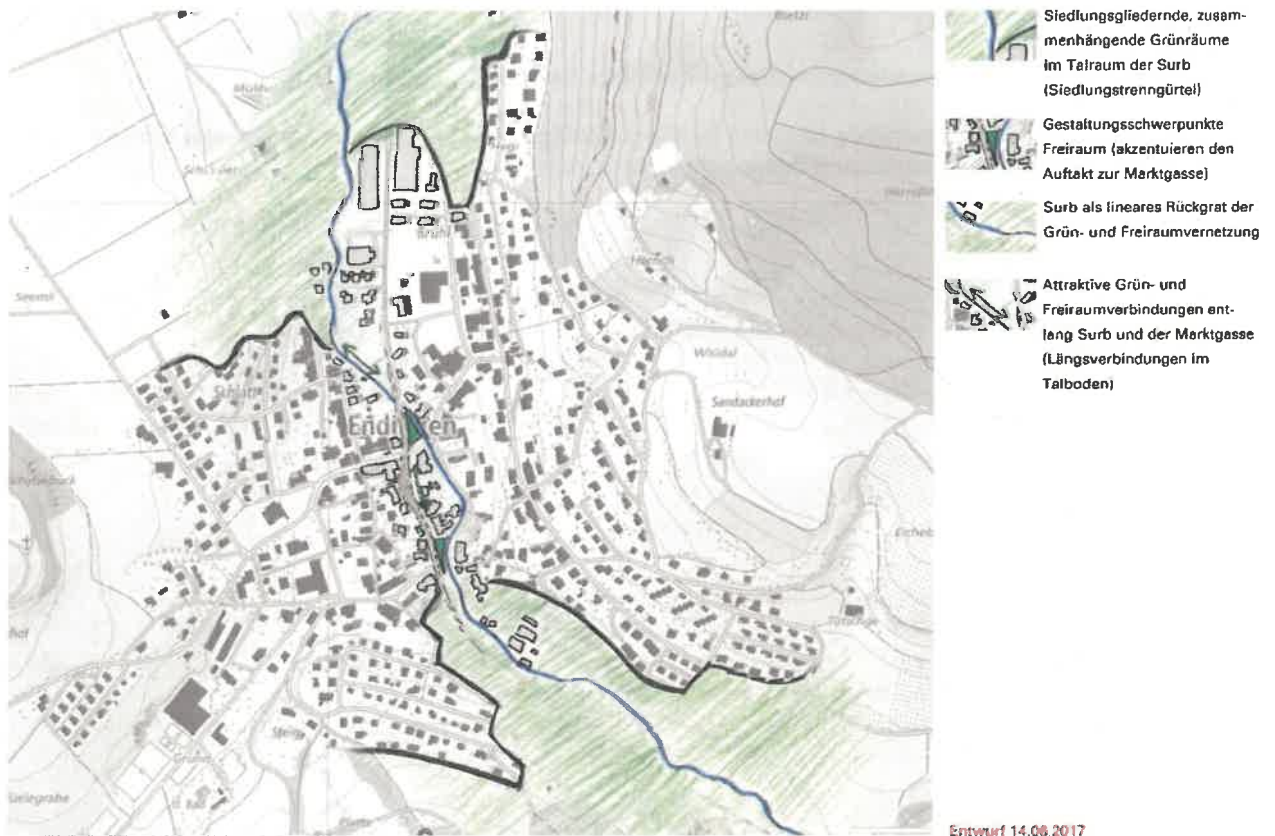


Abb. 2.3 Übergeordnetes Grün- und Freiraumsystem, SKK Landschaftsarchitekten
Dieses übergeordnete System hat siedlungsgliedernde Funktion, ist ortsbildprägend und hat deshalb wesentlichen Anteil an der attraktiven und klar lesbaren Siedlungsstruktur von Eendingen.

5.3.2 Gestaltungskonzept Marktgasse

Mit dem kommunalen Richtplan für den Bereich Marktgasse/Hirschengasse in Eendingen, soll ein räumliches Entwicklungskonzept in Zusammenhang mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen und den Bedürfnissen der Eigentümerschaft erstellt werden. Im Sinne einer Vertiefung wird diesem Ort mit Gestaltungsmaßnahmen eine klare Identität verliehen und die Zentrumsfunktion an der Marktgasse wird gestärkt. Die Strassengeometrien, die Strassenbereiche bis zu den Fassaden und die räumliche Ausgestaltung werden aufeinander abgestimmt. Es werden charakteristische Elemente definiert, sowie erkennbare Raumabschnitte festgelegt, die diesen Ort als eine klare Einheit stärken.

Gestaltungsschwerpunkte Freiraum

Das Dorfzentrum erhält mit zwei Gestaltungsschwerpunkten an der Surb einen klaren Auftakt. Die vorgesehenen Baumhaine an den Kreuzungen Marktgasse/Weidgasse und Marktgasse/Hirschengasse akzentuieren den räumlichen Abschluss respektive den Beginn des Dorfzentrums. In Kombination mit den Sitzstufen zum Wasser kann ein direkter Bezug zur Surb hergestellt und somit ein attraktiver Aufenthaltsort für die Einwohner im Zentrum geschaffen werden. Als Ersatz der heutigen Busstation soll ein neuer Pavillon ein weiterer Gestaltungsschwerpunkt errichtet werden. Im Gegensatz zum heutigen Bauwerk (wird als einstöckiger "Gebäuderiegel" wahrgenommen) soll der Pavillon transparent gestaltet sein und somit Blickbezüge zur anderen Strassenseite ermöglichen. Der Pavillon soll als Witterungsschutz, Aufenthaltsbereich und Treffpunkt im Zentrum dienen. Durch die hohe Gestaltungsqualität kann dieser Ort zukünftig massgeblich zur Adressbildung beitragen und stärkt auch das lokal ansässige Gewerbe. Die Gemeinde Eendingen erhält somit einen zentralen Platz mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

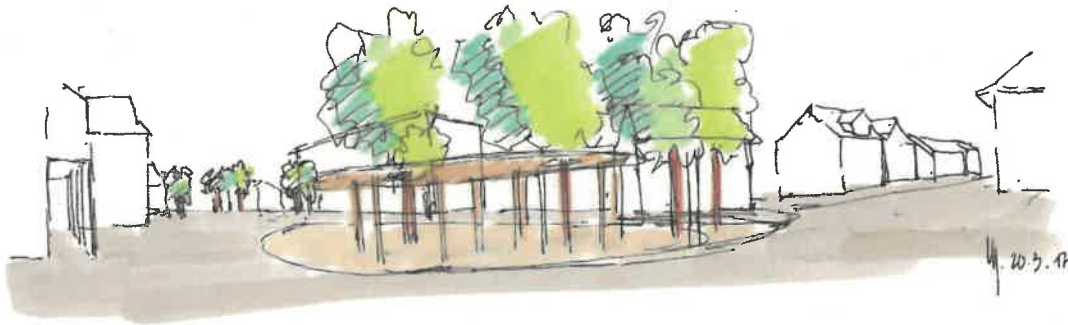


Abb. 2.4 Gestaltungsschwerpunkt Freiraum, SKK Landschaftsarchitekten
Der Platz vor der Metzgerei Werder wird transparenter gestaltet und gewinnt somit an Aufenthaltsqualität.

Die Marktgasse als öffentlicher Raum

Um ein freies und sicheres Queren für die Fussgänger zu ermöglichen, soll die zänsierende Wirkung der Marktgasse durch subtile Eingriffe kontinuierlich aufgehoben werden:

- Der gesamte Straßenraum wird von Fassadenkante zu Fassadenkante als zusammenhängender Raum gedacht. Hierfür soll dem gesamten Strassenabschnitt ein einheitliches Belagsmuster erteilt werden.
- Feine Belagsbänder als Fortsetzung der Gebäudegeometrien strukturieren den Raum und geben dem Dorfzentrum ein ausgewogenes Bild und eine Identität
- Die verkehrstechnischen Geometrien werden durch subtile Zeichen, z.B durch eine doppelte Bundsteinreihe, nachgezeichnet.
- Kleinkronige Baumgruppen werden an bestimmten Gebäudeeingängen bzw. zur Bildung von Aufenthaltsorten gezielt platziert



Abb. 2.5 Marktgasse als öffentlicher Raum, SKK Landschaftsarchitekten
Marktasse; Höhe Restaurant Schützen mit Blick Richtung Süden

6. Zeitplan / Etappierung

Tätigkeit	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Anhörung/Vernehmlassung	x	x					
Inkraftsetzung Richtplan			x				
Planungskredit Marktplatz		x					
Sanierung Postgaragenstrasse		x	x				
Baukredit Marktplatz				x			
Planung Marktgasse/Wendeanlage			x				
Erstellung BGK		x	x				
Wendeanlage						x	
GEP Massnahmen Marktgasse						x	x
Umbau Busbetrieb mit Haltestellen							x
Umbau Marktplatz					x		x
GEP Massnahmen Hirschengasse / Gehweg					x	x	

Legende: K=> Kanton Aargau / G => Gemeinde Endingen

Anhörung Bevölkerung, Parteien, Verbände:

01.06.2021 -15.08.2021

Inkraftsetzung mit Beschluss des Gemeinderates:

31.12.2023

Gemeinderat Endingen

Der Gemeindeammann:

Ralf Werder

Der Gemeindeschreiber:

Daniel Müller

Figure 1 consists of eight maps showing the development of the urban area of Berlin from 1874 to 2006. The maps are arranged in two rows of four. The top row shows the historical development from 1874 to 1939, and the bottom row shows the development from 1949 to 2006. Each map includes a legend, a scale bar, and a north arrow. The maps illustrate the expansion of the urban area, the construction of the Berlin Wall, and the reunification of the city. The legend for each map includes symbols for urban area, green space, water, and other features. The scale bar for each map is in kilometers. The north arrow is located in the bottom right corner of each map.

Verzeichnis der besetzten Standorte: keine

Hochwasser: geringe bis mittlere Gefährdung

Dataverwerking - Bussen

- nummer, cluster
- vervoer klassematig
- start- en eindplaats
- vertrekpunt, bestemming
- C-voertuig
- Vervoer
- reeds bezet
- Onverwacht (overvol)
- stilstaan

Geomorphologisches Institut:
Moränen

Karlheinz Rastbach

1

[illegible]

1. **probleme**
 2. **probleme**
 3. **probleme**
 4. **probleme**
 5. **probleme**
 6. **probleme**
 7. **probleme**
 8. **probleme**
 9. **probleme**
 10. **probleme**
 11. **probleme**
 12. **probleme**
 13. **probleme**
 14. **probleme**
 15. **probleme**
 16. **probleme**
 17. **probleme**
 18. **probleme**
 19. **probleme**
 20. **probleme**
 21. **probleme**
 22. **probleme**
 23. **probleme**
 24. **probleme**
 25. **probleme**
 26. **probleme**
 27. **probleme**
 28. **probleme**
 29. **probleme**
 30. **probleme**
 31. **probleme**
 32. **probleme**
 33. **probleme**
 34. **probleme**
 35. **probleme**
 36. **probleme**
 37. **probleme**
 38. **probleme**
 39. **probleme**
 40. **probleme**
 41. **probleme**
 42. **probleme**
 43. **probleme**
 44. **probleme**
 45. **probleme**
 46. **probleme**
 47. **probleme**
 48. **probleme**
 49. **probleme**
 50. **probleme**
 51. **probleme**
 52. **probleme**
 53. **probleme**
 54. **probleme**
 55. **probleme**
 56. **probleme**
 57. **probleme**
 58. **probleme**
 59. **probleme**
 60. **probleme**
 61. **probleme**
 62. **probleme**
 63. **probleme**
 64. **probleme**
 65. **probleme**
 66. **probleme**
 67. **probleme**
 68. **probleme**
 69. **probleme**
 70. **probleme**
 71. **probleme**
 72. **probleme**
 73. **probleme**
 74. **probleme**
 75. **probleme**
 76. **probleme**
 77. **probleme**
 78. **probleme**
 79. **probleme**
 80. **probleme**
 81. **probleme**
 82. **probleme**
 83. **probleme**
 84. **probleme**
 85. **probleme**
 86. **probleme**
 87. **probleme**
 88. **probleme**
 89. **probleme**
 90. **probleme**
 91. **probleme**
 92. **probleme**
 93. **probleme**
 94. **probleme**
 95. **probleme**
 96. **probleme**
 97. **probleme**
 98. **probleme**
 99. **probleme**
 100. **probleme**

Kartonnelle Denkmalschutzobjekte

- ☐ Baudenkmalsobjekte
- ☒ Objekte mit Baudenkschutz
- ☒ Objekte mit Völkermordschutz
- ☐ Volkstumsdenkmal

Kulturdenkmale im Berggebiet

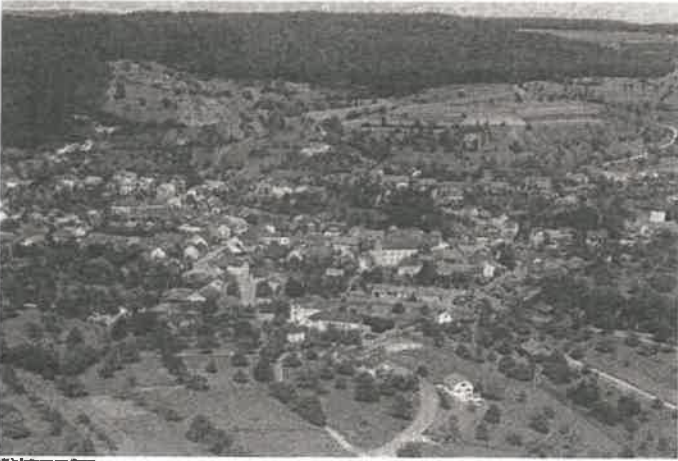
Grundlagen | Historische Flugaufnahmen (ba.e-pics.ethz.ch)



1895: Endingen von Nordwest, W. Mischelbauer



1940: Endingen von Südwest



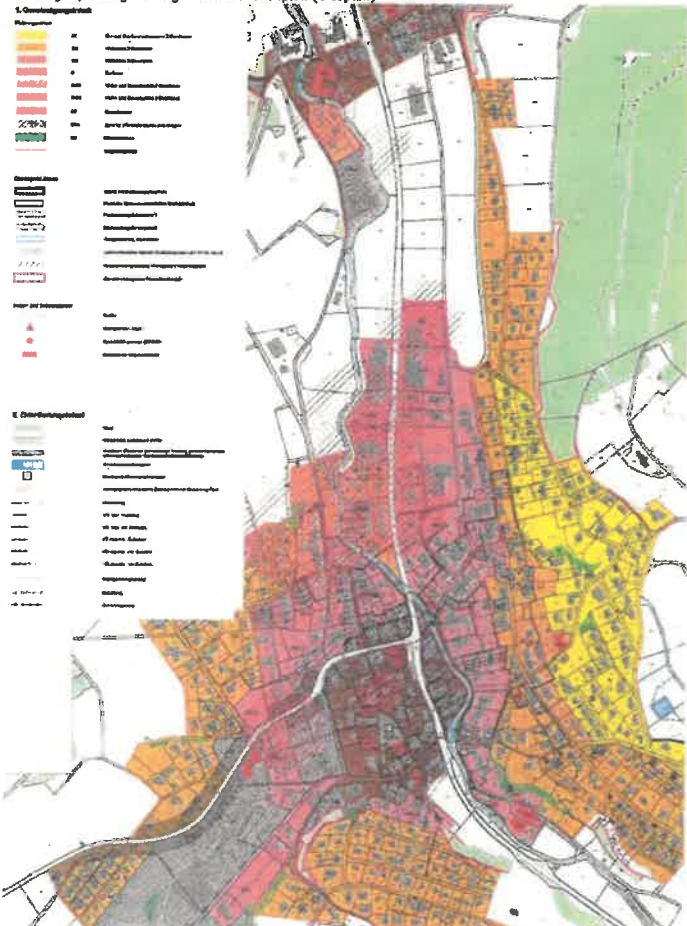
1953: Endingen von Westen



1954: Endingen von Südwest

Aussen: Historische Luftaufnahmen, Baugeschichte des Ortes, von 1895 bis 1954

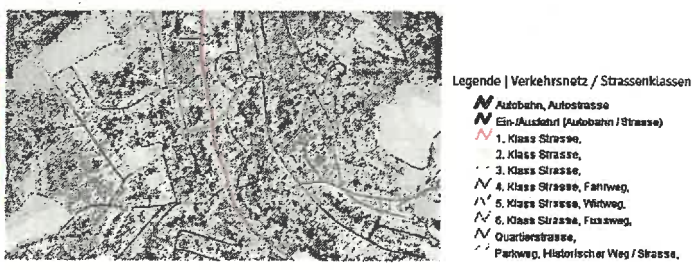
Grundlagen | Auszug Planungsstand Bauzonenplan (arcoplan)



Referenz | Verankerung des öffentlichen Raums am Beispiel des Gemeindehausplatz in Glarus



Grundlagen | Verkehrsnetz / Strassenklassen (geo.admin.ch)



1:2000 Analyse | Ortsbau & Sichtachsen - Überlagerung Luftaufnahme 1930 und Schwarzplan heute



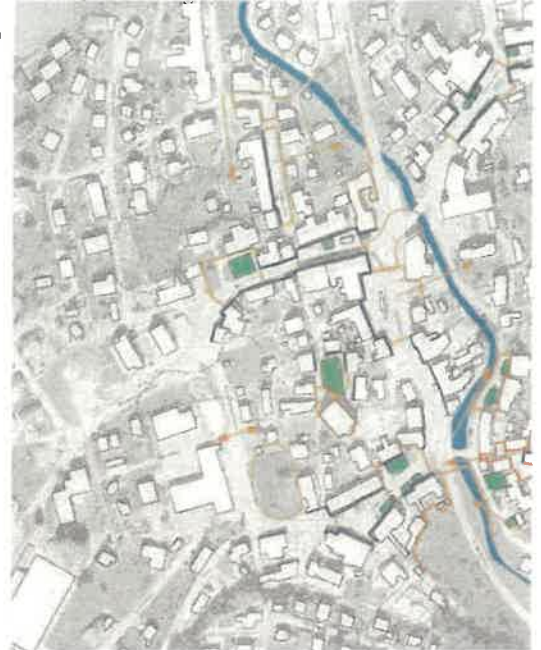
Legende | Ortsbau & Sichtachsen

- Giebelfassade als Bezugspunkt im Ortsraum
- Baum als Bezugspunkt im Ortsraum
- Gebäude vor 1930
- Gebäude nach 1930
- Gebäude abgebrochen wegen Strassenbau
- Gebäude abgebrochen
- Strassenverlauf Kantonsstrasse heute
- Blickachse Landschaft heute
- Blickachse Gebäude heute und 1930

Legende | Ortsbauliche Qualitäten

- Qualität (Q) gefasst: Platz oder Gebäude
- Qualität diffus: Platz oder Freiraum
- Qualität: Sichtbeziehung
- wichtige Fassadenflucht im Ortsbild
- Dächflächen mit Präsenz im Strassenraum
- Torsituationen

1:2000 Analyse | Ortsbauliche Qualitäten



1:2000 Analyse | Nutzungen & Schwerpunkte



Legende | Funktionsschwerpunkte

- Schwerpunkt Handel und Dienstleistung
- Schwerpunkt Handwerk und Gastronomie
- Schwerpunkt Öffentliche Funktionen & Verwaltung
- Schwerpunkt Bildung
- zentraler Schwerpunkt (Hause) und Dienstleistung

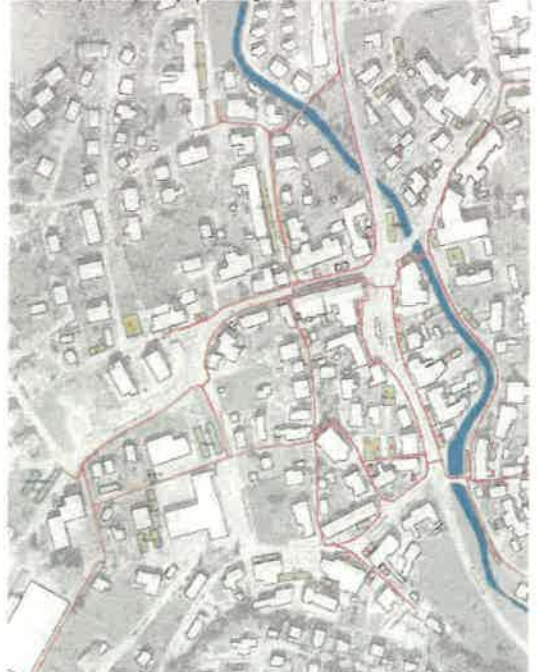
Legende | Nutzungen Erdgeschoss

- Wohnen oder Gewerbestand
- Bank
- Post/Schreibwaren
- Restaurant/Cafe
- Detailhandel
- Verwaltung
- Schule / Kindergarten
- Werkhof
- Tierarzt
- Synagoge
- Feuerwehr
- Physiotherapie
- Malergeschäft
- Blumenladen
- Bäcker
- Metzgerei
- Confiserie
- Garage
- Veloshop
- Postfachgarage
- Versicherung
- Schreiberei
- Sivascon

Legende | PP & LV

- wichtige LV-Verbindungen
 - Fussgängerübergang
 - PP zentral
 - PP diffus
 - geschützte Anzahl
- Öffentliche Parkplätze: 94 (Posthof & Gemeindehaus)
Der öffentlichen zugänglichen privaten oder gewerblichen Parkplätze: ca. 90
Sonstige private Parkplätze: ca. 300
Summe PP im Untersuchungsgebiet: ca. 300

1:2000 Analyse | Parkplätze (PP) und Langsamverkehrsnetz (LV)



1:2000 Analyse | Auswertung Interviews



Legende | Interviews

1. neue Bushaltestelle im Bereich Schützen (Bühli)
2. Mangel für Fussgänger am Ort (Eichenberg)
3. zu Strossen in Oberdorf (Eichenberg)
4. gutlichtene Bereiche für Fussgänger (von Aussen)
5. fehlender Fussgängerüberweg (von Aussen)
6. fehlende Parkmöglichkeiten (von Aussen)
7. Söller Tafele nach Süden schliessen (von Aussen)
8. gute Nutzung wäre ausstrahlend (Lande)
9. Potential für Parkierung (Lande)
10. Verbesserung des Verkehrsdrucks (Lande)
11. Verkehrsüberlastung sollte nicht steigen, Buss auf zwei Strassenabschnitten (Wander)
12. Potential für Sammelgarage (Lande)
13. Sammelgarage denkbar (Späher)
14. Sammelgarage denkbar (Späher)
15. Verlegung des Weges P744 mit Gemeinde zu prüfen (Späher)
16. Gewerbetriebe P734 West zu kleinen Synagoge nach Süden (Späher)
17. Mangel an Strasse geschweizer (Lande der kleinen Synagoge) (Späher)
18. Konzentration der Einzelhandels (Arzt, Apotheke, Papeterie) (P734)
19. Bushaltestelle vor Bank nicht optimal (Hirsinger)
20. fehlende Umkleekabine zu Wohnen (Hirsinger)

- Kante/Graben
- Potential / Wunsch
- wichtige LV Verbindungen
- Fussgängerübergang

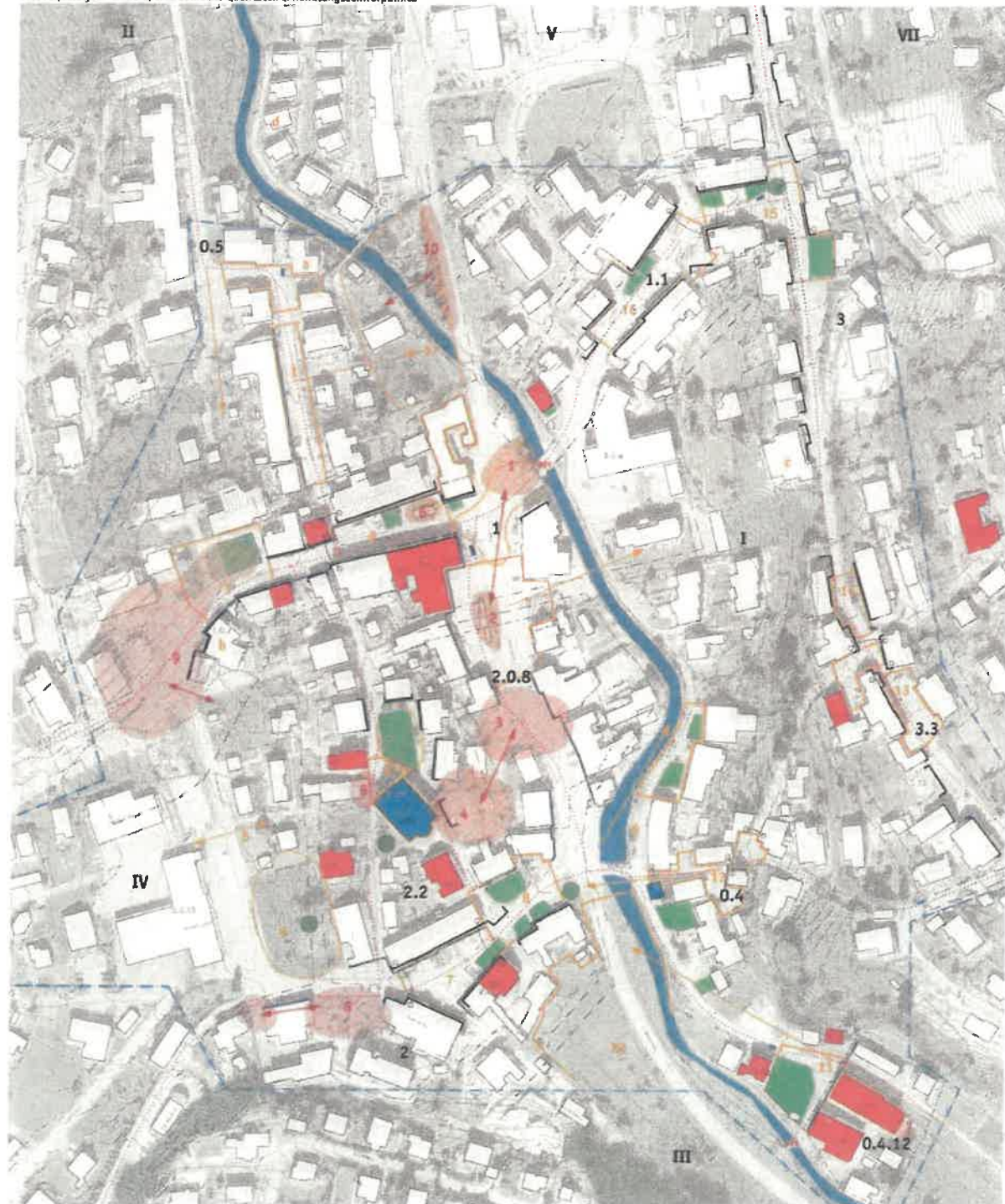


Legende | Giebelstellung

- Strassenverlauf 1830 "Stegfried"
- Giebel

1:2000 Analyse | Giebelstellung zur Strasse





- Analyse | Perimeter & Schutzgrade**
- Betrachtungsperimeter
 - Perimeter Kommunalen Richtplan
 - 0.4 Zonierung ISOS - Baugruppe
 - 1 Zonierung ISOS - Gebiet
 - Elemente ISOS (Fassadenflucht)
 - 3.0.9 Index ISOS (siehe Legende ISOS)
 - Kartografisches Denkmalschutzobjekt
 - Bauinventarobjekt

- Analyse | Qualitäten & Handlungsschwerpunkte**
- Ortsräumliche Qualität (Q) gefasst: Platz oder Gebäude
 - Ortsräumliche Qualität diffus: Platz oder Freiraum
 - Ortsräumliche Qualität: Sichtbeziehung
 - Guter Neubau
 - Grössere nicht bebaute Flächen im Baugebiet
 - Handlungsschwerpunkt (HS): Ortsbild, Freiraum oder Architektur
 - Vernetzung von HS<->HS oder HS<->Q
 - Räumlich wichtige Fassadenflucht im Ortsbild

- Analyse | Raumprägende Elemente**
- Dächflächen mit Präsenz im Strassenraum
 - Torsituationen
 - Brunnen
 - Räumlich wirksame Bäume
 - Vorgärten
- Analyse | Historische Räume**
- Strassenverlauf 1880 "Stiegfried"

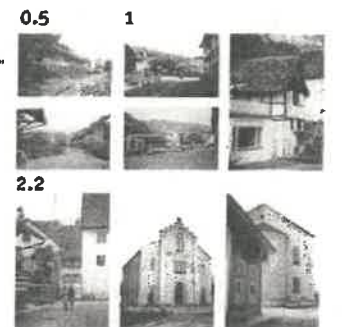
Legende | ISOS

4	Altort, über dem 12. Jg. angelegt
3	Dorfteil 12./13. Jg.
2	13./14. Jg. erhaltenes Altendorf
1	14./15. Jg. erhaltenes Altendorf
0	15./16. Jg. erhaltenes Altendorf
-1	16./17. Jg. erhaltenes Altendorf
-2	17./18. Jg. erhaltenes Altendorf
-3	18./19. Jg. erhaltenes Altendorf
-4	19./20. Jg. erhaltenes Altendorf
-5	20./21. Jg. erhaltenes Altendorf
-6	21./22. Jg. erhaltenes Altendorf
-7	22./23. Jg. erhaltenes Altendorf
-8	23./24. Jg. erhaltenes Altendorf
-9	24./25. Jg. erhaltenes Altendorf
-10	25./26. Jg. erhaltenes Altendorf
-11	26./27. Jg. erhaltenes Altendorf
-12	27./28. Jg. erhaltenes Altendorf
-13	28./29. Jg. erhaltenes Altendorf
-14	29./30. Jg. erhaltenes Altendorf
-15	30./31. Jg. erhaltenes Altendorf
-16	31./32. Jg. erhaltenes Altendorf
-17	32./33. Jg. erhaltenes Altendorf
-18	33./34. Jg. erhaltenes Altendorf
-19	34./35. Jg. erhaltenes Altendorf
-20	35./36. Jg. erhaltenes Altendorf
-21	36./37. Jg. erhaltenes Altendorf
-22	37./38. Jg. erhaltenes Altendorf
-23	38./39. Jg. erhaltenes Altendorf
-24	39./40. Jg. erhaltenes Altendorf
-25	40./41. Jg. erhaltenes Altendorf
-26	41./42. Jg. erhaltenes Altendorf
-27	42./43. Jg. erhaltenes Altendorf
-28	43./44. Jg. erhaltenes Altendorf
-29	44./45. Jg. erhaltenes Altendorf
-30	45./46. Jg. erhaltenes Altendorf
-31	46./47. Jg. erhaltenes Altendorf
-32	47./48. Jg. erhaltenes Altendorf
-33	48./49. Jg. erhaltenes Altendorf
-34	49./50. Jg. erhaltenes Altendorf
-35	50./51. Jg. erhaltenes Altendorf
-36	51./52. Jg. erhaltenes Altendorf
-37	52./53. Jg. erhaltenes Altendorf
-38	53./54. Jg. erhaltenes Altendorf
-39	54./55. Jg. erhaltenes Altendorf
-40	55./56. Jg. erhaltenes Altendorf
-41	56./57. Jg. erhaltenes Altendorf
-42	57./58. Jg. erhaltenes Altendorf
-43	58./59. Jg. erhaltenes Altendorf
-44	59./60. Jg. erhaltenes Altendorf
-45	60./61. Jg. erhaltenes Altendorf
-46	61./62. Jg. erhaltenes Altendorf
-47	62./63. Jg. erhaltenes Altendorf
-48	63./64. Jg. erhaltenes Altendorf
-49	64./65. Jg. erhaltenes Altendorf
-50	65./66. Jg. erhaltenes Altendorf
-51	66./67. Jg. erhaltenes Altendorf
-52	67./68. Jg. erhaltenes Altendorf
-53	68./69. Jg. erhaltenes Altendorf
-54	69./70. Jg. erhaltenes Altendorf
-55	70./71. Jg. erhaltenes Altendorf
-56	71./72. Jg. erhaltenes Altendorf
-57	72./73. Jg. erhaltenes Altendorf
-58	73./74. Jg. erhaltenes Altendorf
-59	74./75. Jg. erhaltenes Altendorf
-60	75./76. Jg. erhaltenes Altendorf
-61	76./77. Jg. erhaltenes Altendorf
-62	77./78. Jg. erhaltenes Altendorf
-63	78./79. Jg. erhaltenes Altendorf
-64	79./80. Jg. erhaltenes Altendorf
-65	80./81. Jg. erhaltenes Altendorf
-66	81./82. Jg. erhaltenes Altendorf
-67	82./83. Jg. erhaltenes Altendorf
-68	83./84. Jg. erhaltenes Altendorf
-69	84./85. Jg. erhaltenes Altendorf
-70	85./86. Jg. erhaltenes Altendorf
-71	86./87. Jg. erhaltenes Altendorf
-72	87./88. Jg. erhaltenes Altendorf
-73	88./89. Jg. erhaltenes Altendorf
-74	89./90. Jg. erhaltenes Altendorf
-75	90./91. Jg. erhaltenes Altendorf
-76	91./92. Jg. erhaltenes Altendorf
-77	92./93. Jg. erhaltenes Altendorf
-78	93./94. Jg. erhaltenes Altendorf
-79	94./95. Jg. erhaltenes Altendorf
-80	95./96. Jg. erhaltenes Altendorf
-81	96./97. Jg. erhaltenes Altendorf
-82	97./98. Jg. erhaltenes Altendorf
-83	98./99. Jg. erhaltenes Altendorf
-84	99./100. Jg. erhaltenes Altendorf

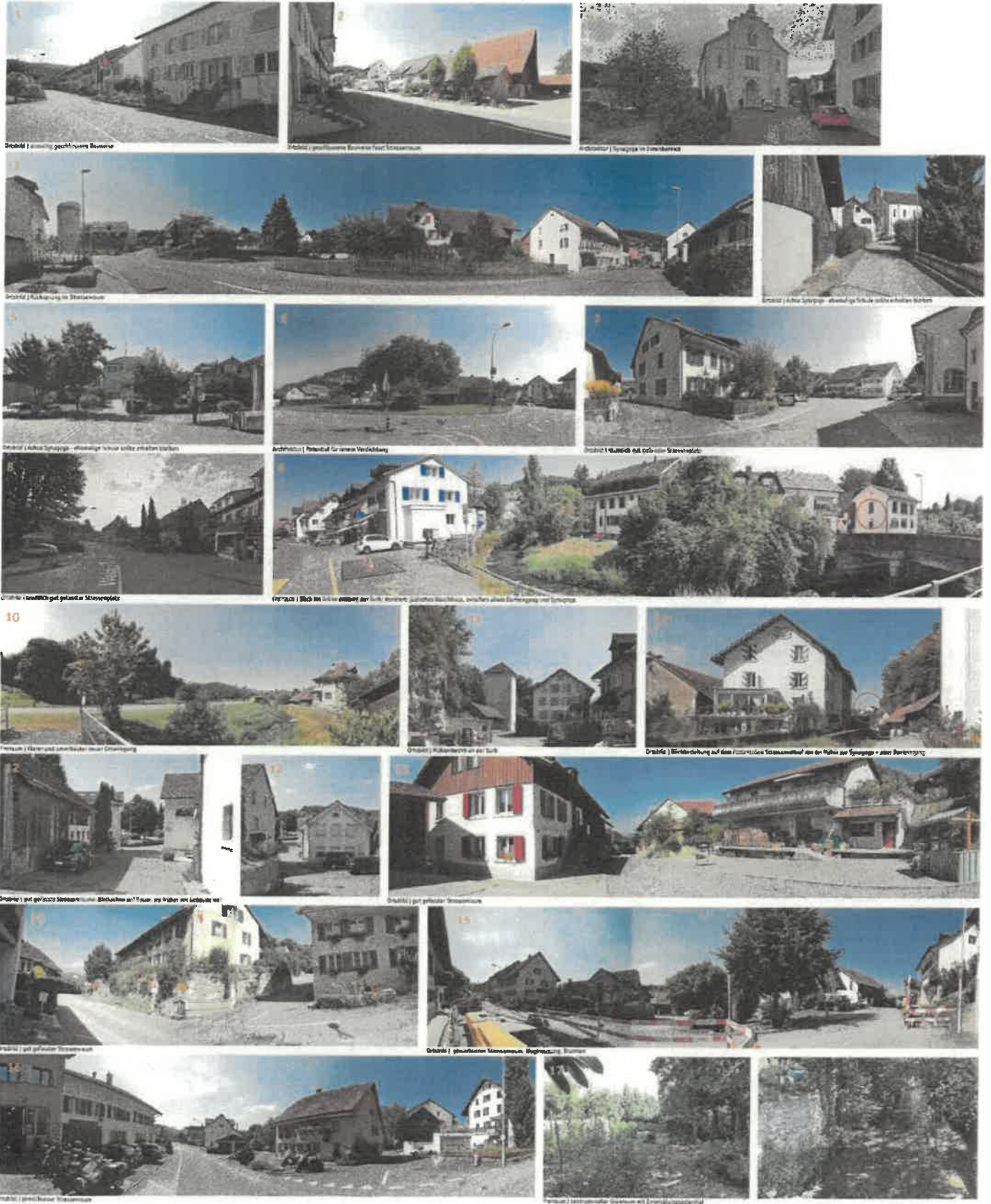
U-1a	Innerer Freiraum, nördlich
U-1b	Innerer Freiraum, südlich
U-1c	Innerer Freiraum, westlich
U-1d	Innerer Freiraum, östlich
U-2a	Partiell verbauter Freiraum
U-2b	Partiell verbauter Freiraum
U-2c	Partiell verbauter Freiraum
U-2d	Partiell verbauter Freiraum
U-3a	Freier Freiraum
U-3b	Freier Freiraum
U-3c	Freier Freiraum
U-3d	Freier Freiraum
U-4a	Freier Freiraum
U-4b	Freier Freiraum
U-4c	Freier Freiraum
U-4d	Freier Freiraum
U-5a	Freier Freiraum
U-5b	Freier Freiraum
U-5c	Freier Freiraum
U-5d	Freier Freiraum
U-6a	Freier Freiraum
U-6b	Freier Freiraum
U-6c	Freier Freiraum
U-6d	Freier Freiraum
U-7a	Freier Freiraum
U-7b	Freier Freiraum
U-7c	Freier Freiraum
U-7d	Freier Freiraum
U-8a	Freier Freiraum
U-8b	Freier Freiraum
U-8c	Freier Freiraum
U-8d	Freier Freiraum
U-9a	Freier Freiraum
U-9b	Freier Freiraum
U-9c	Freier Freiraum
U-9d	Freier Freiraum
U-10a	Freier Freiraum
U-10b	Freier Freiraum
U-10c	Freier Freiraum
U-10d	Freier Freiraum

1.1	Breitwärtiger Freiraum, nördlich
1.2	Breitwärtiger Freiraum, südlich
1.3	Breitwärtiger Freiraum, westlich
1.4	Breitwärtiger Freiraum, östlich
1.5	Breitwärtiger Freiraum
1.6	Breitwärtiger Freiraum
1.7	Breitwärtiger Freiraum
1.8	Breitwärtiger Freiraum
1.9	Breitwärtiger Freiraum
1.10	Breitwärtiger Freiraum
1.11	Breitwärtiger Freiraum
1.12	Breitwärtiger Freiraum
1.13	Breitwärtiger Freiraum
1.14	Breitwärtiger Freiraum
1.15	Breitwärtiger Freiraum
1.16	Breitwärtiger Freiraum
1.17	Breitwärtiger Freiraum
1.18	Breitwärtiger Freiraum
1.19	Breitwärtiger Freiraum
1.20	Breitwärtiger Freiraum
1.21	Breitwärtiger Freiraum
1.22	Breitwärtiger Freiraum
1.23	Breitwärtiger Freiraum
1.24	Breitwärtiger Freiraum
1.25	Breitwärtiger Freiraum
1.26	Breitwärtiger Freiraum
1.27	Breitwärtiger Freiraum
1.28	Breitwärtiger Freiraum
1.29	Breitwärtiger Freiraum
1.30	Breitwärtiger Freiraum
1.31	Breitwärtiger Freiraum
1.32	Breitwärtiger Freiraum
1.33	Breitwärtiger Freiraum
1.34	Breitwärtiger Freiraum
1.35	Breitwärtiger Freiraum
1.36	Breitwärtiger Freiraum
1.37	Breitwärtiger Freiraum
1.38	Breitwärtiger Freiraum
1.39	Breitwärtiger Freiraum
1.40	Breitwärtiger Freiraum
1.41	Breitwärtiger Freiraum
1.42	Breitwärtiger Freiraum
1.43	Breitwärtiger Freiraum
1.44	Breitwärtiger Freiraum
1.45	Breitwärtiger Freiraum
1.46	Breitwärtiger Freiraum
1.47	Breitwärtiger Freiraum
1.48	Breitwärtiger Freiraum
1.49	Breitwärtiger Freiraum
1.50	Breitwärtiger Freiraum
1.51	Breitwärtiger Freiraum
1.52	Breitwärtiger Freiraum
1.53	Breitwärtiger Freiraum
1.54	Breitwärtiger Freiraum
1.55	Breitwärtiger Freiraum
1.56	Breitwärtiger Freiraum
1.57	Breitwärtiger Freiraum
1.58	Breitwärtiger Freiraum
1.59	Breitwärtiger Freiraum
1.60	Breitwärtiger Freiraum
1.61	Breitwärtiger Freiraum
1.62	Breitwärtiger Freiraum
1.63	Breitwärtiger Freiraum
1.64	Breitwärtiger Freiraum
1.65	Breitwärtiger Freiraum
1.66	Breitwärtiger Freiraum
1.67	Breitwärtiger Freiraum
1.68	Breitwärtiger Freiraum
1.69	Breitwärtiger Freiraum
1.70	Breitwärtiger Freiraum
1.71	Breitwärtiger Freiraum
1.72	Breitwärtiger Freiraum
1.73	Breitwärtiger Freiraum
1.74	Breitwärtiger Freiraum
1.75	Breitwärtiger Freiraum
1.76	Breitwärtiger Freiraum
1.77	Breitwärtiger Freiraum
1.78	Breitwärtiger Freiraum
1.79	Breitwärtiger Freiraum
1.80	Breitwärtiger Freiraum
1.81	Breitwärtiger Freiraum
1.82	Breitwärtiger Freiraum
1.83	Breitwärtiger Freiraum
1.84	Breitwärtiger Freiraum
1.85	Breitwärtiger Freiraum
1.86	Breitwärtiger Freiraum
1.87	Breitwärtiger Freiraum
1.88	Breitwärtiger Freiraum
1.89	Breitwärtiger Freiraum
1.90	Breitwärtiger Freiraum
1.91	Breitwärtiger Freiraum
1.92	Breitwärtiger Freiraum
1.93	Breitwärtiger Freiraum
1.94	Breitwärtiger Freiraum
1.95	Breitwärtiger Freiraum
1.96	Breitwärtiger Freiraum
1.97	Breitwärtiger Freiraum
1.98	Breitwärtiger Freiraum
1.99	Breitwärtiger Freiraum
1.100	Breitwärtiger Freiraum

Fotodoku | ISOS (1985)



Fotodoku | Ortsräumliche Qualitäten



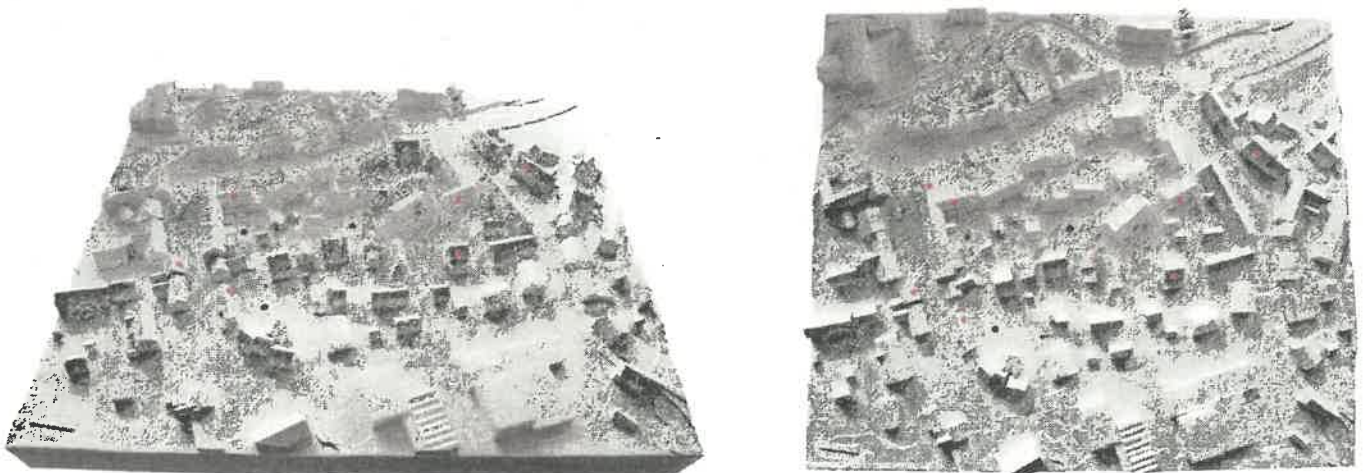
Fotodoku | Gute Neubauten

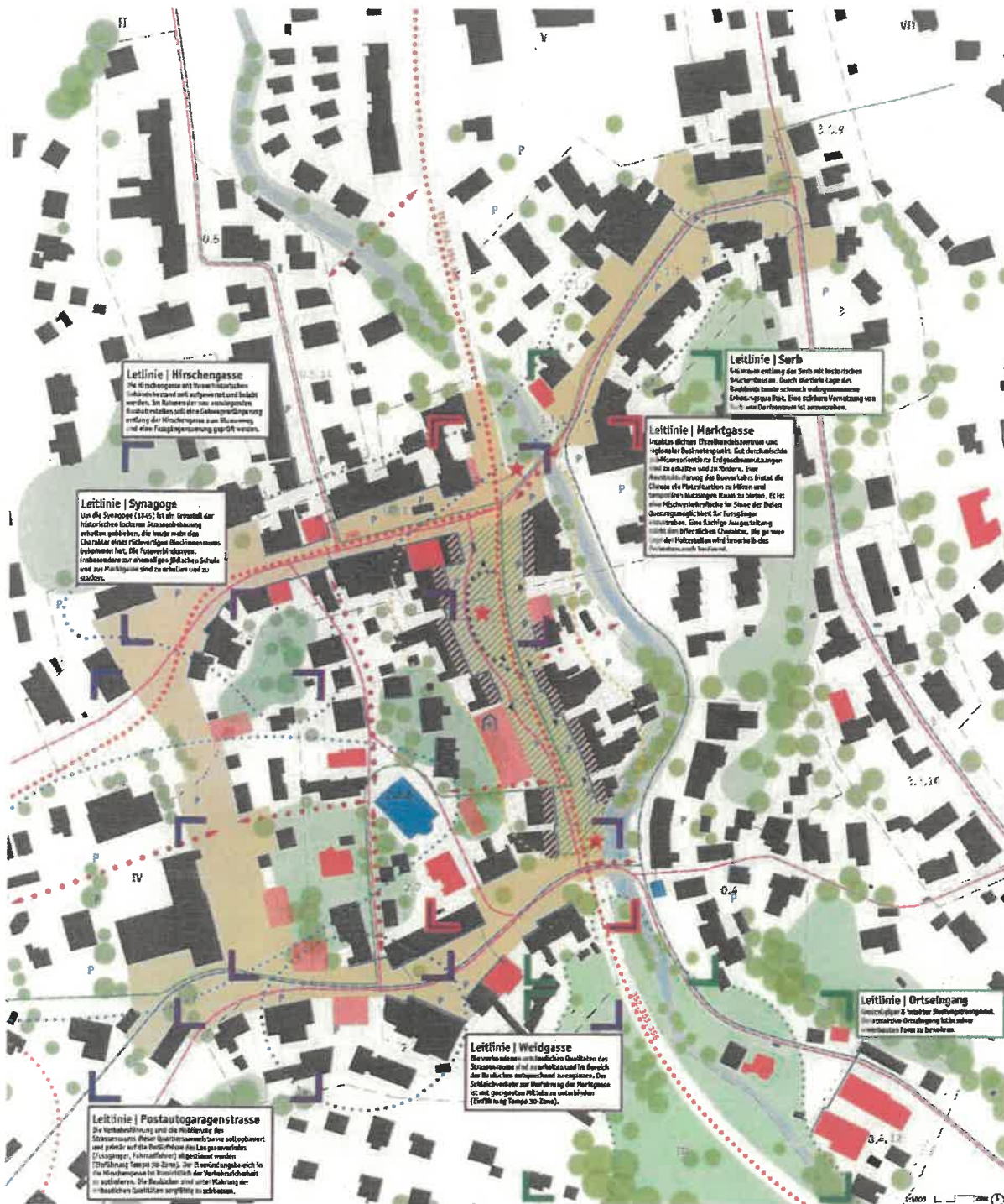


Fotodoku | Handlungsschwerpunkte Ortsbild, Freiraum und Architektur



Modellfotos | Ortsbauliche Strategie





Legende | Nutzung & Funktion

- 0.4 Zonierung ISOS - Baugruppe
- 1 Zonierung ISOS - Gebiet
- 3.0.9 Index ISOS (siehe Legende ISOS Endingen)
- Kantonales Denkmalschutzobjekt / Bauinventarobjekt
- Schwerpunkt Handel und Dienstleistung
- Schwerpunkt Handwerk und Gastronomie
- Schwerpunkt öffentliche Funktionen & Verwaltung
- Schwerpunkt Bildung
- publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen
- Strassenverlauf "Siegfried" 1880
- Gebäude bestehend
- Entwicklungspotential

Legende | Leitlinien

- Leitlinie Grün- & Freiraum
- Leitlinie Städtebau
- Vertiefungsperimeter

Legende | Bebauung & Freiraum

- wichtige Fassadenflucht im Ortsbild
- Gestaltungsschwerpunkt Freiraum
- Torsituationen
- Brunnen
- Bäume
- ortsbildprägende Grünräume
- schützenswerter zusammenhängender Grünraum
- visuell erlebter Strassenraum im Zentrum
- Trennwirkung der Strasse verringern/ freie Fußgängerzone fest anzudeuten/ Strassenraumgestaltung von Fahrbahn zu Fahrbahn/ siedlungsverträgliche Geschwindigkeit

Legende | Verkehr & Erschliessung

- wichtige Fuss- & Radfahrerverbindung (FRV)
- mögliche Fuss- & Radfahrerverbindung (FRV)
- Bustlinienführung bestehend
- Bustlinienführung neu
- Parkplätze o.i. > ZPP / Autoeinstellhalle (AEH) u.i.
- Zufahrt ab Kantonsstrasse im Bereich Marktgasse
- kantonale Radrouten
- Aargauer Wanderwege



Legende | Verkehr & Erschliessung

- wichtige Fuss- & Radfahrerverbindung (FRV)
- mögliche Fuss- & Radfahrerverbindung (FRV)
- Buslinienführung bestehend
- Buslinienführung neu
- P Parkplätze o.i. > 2PP / Autoeinstellhalle (AEH) u.i.
Zufahrt ab Kantonsstrasse im Bereich Marktgasse
- kantonale Radrouten
- Aargauer Wanderwege
- Entwicklungspotential



wichtige Fassadenflucht im Ortsbild

- | | |
|---|--|
|  | Gestaltungsschwerpunkt Freiraum |
|  | Torsituationen |
|  | Brunnen |
|  | Bäume |
|  | ortsbildprägende Grünräume |
|  | schützenswerter zusammenhängender Grünraum |
|  | visuell erlebter Strassenraum im Zentrum |
|  | Entwicklungspotential |
|  | Trennwirkung der Strasse verringern/
freie Fussgängerquerung ist anzustreben/
Strassenraumgestaltung von Fassade zu Fassade/
sicherungsverträgliche Geschwindigkeit |



Legende | Nutzung & Funktion

- 0.4 Zonierung ISOS - Baugruppe
- 1 Zonierung ISOS - Gebiet
- 3.0.9** Index ISOS (siehe Legende ISOS Endingen)
- Kantonales Denkmalschutzobjekt / Bauinventarobjekt
- Schwerpunkt Handel und Dienstleistung
- Schwerpunkt Handwerk und Gastronomie
- Schwerpunkt öffentliche Funktionen & Verwaltung
- Schwerpunkt Bildung
- publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen
- Strassenverlauf "Siegfried" 1880
- Gebäude bestehend
- Entwicklungspotential