



HAUS  
ECK S LA  
CK S JO

gemeinsam  
planen

# ■ Testplanung Zentrum Gränichen Mobilität + verkehrliche Erschliessung

Abgabedokumentation 30. September 2025

E HAU  
CK S

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Situationsanalyse

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Situationsanalyse

## Raum- & Flächenverteilung

# Raum- & Flächenverteilung

- **Alle Nutzungen vorhanden, die ein Dorf braucht**

Bahnhof

Alters- und Gesundheitszentrum

Einkauf, Nahversorgung

Schule

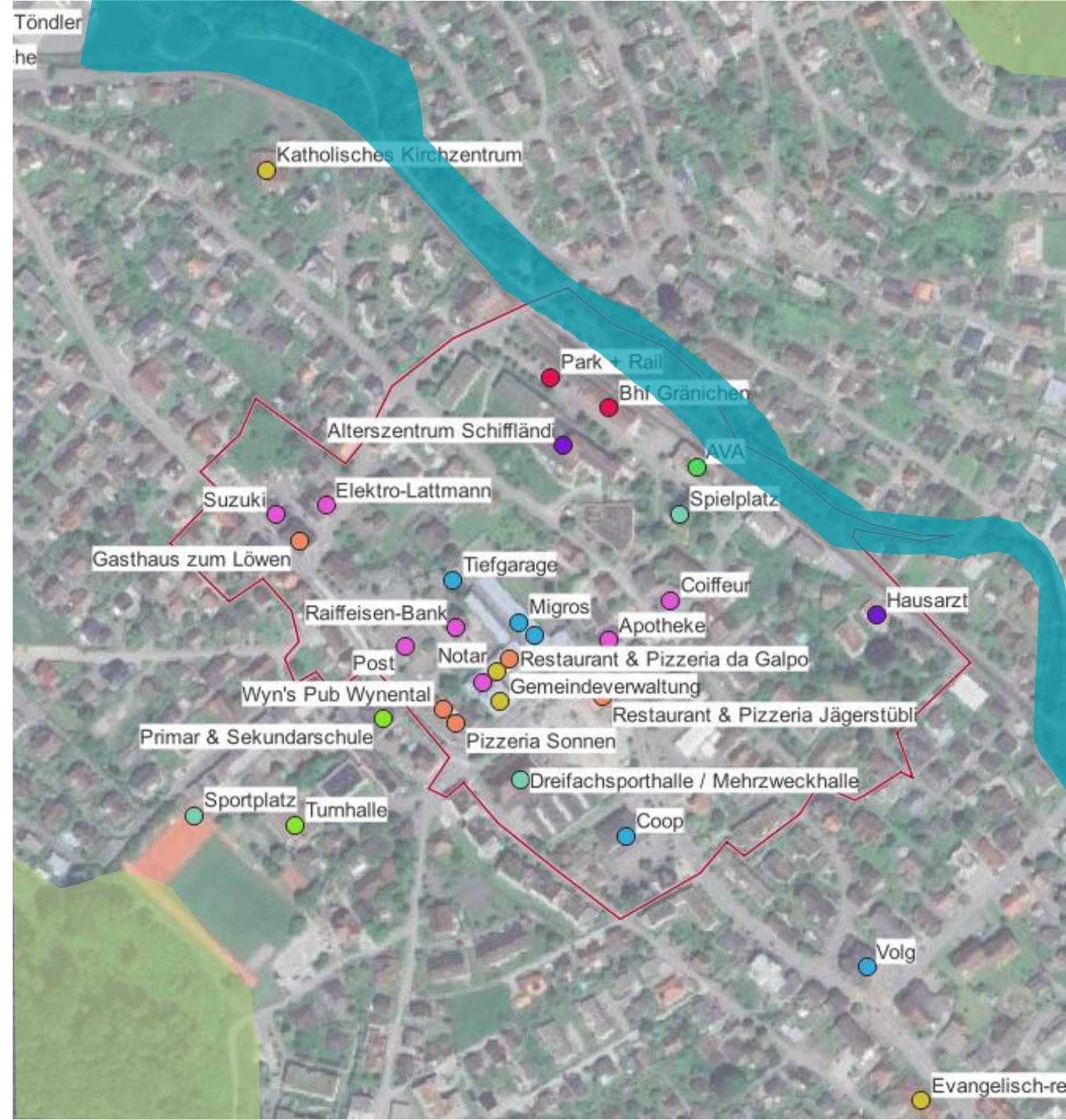
Sport

- **Erholung, Freiraum**

Naturraum Wyna

Wald und Hügellandschaft

Schiffländipark

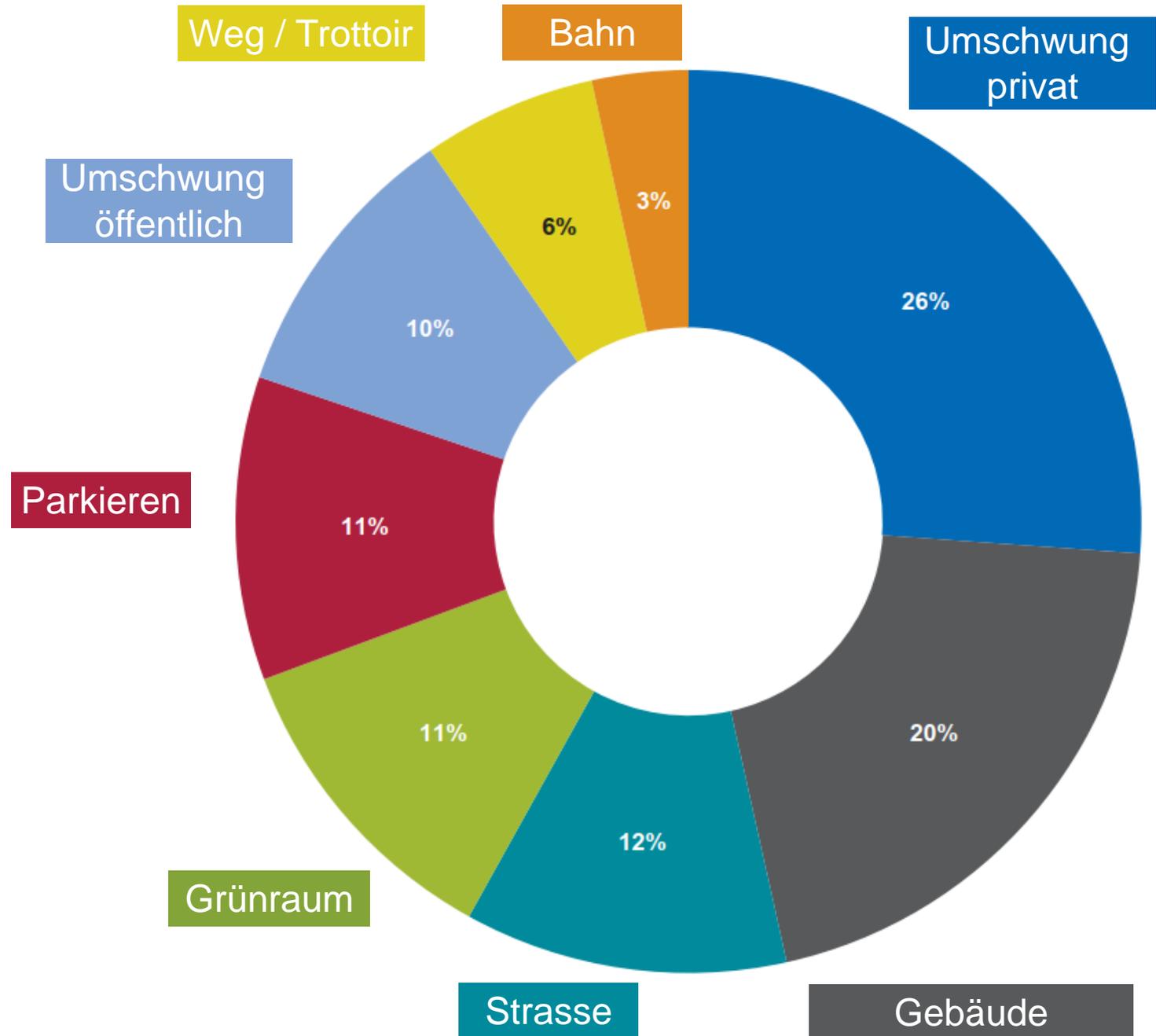


# Raum- & Flächenverteilung

- **Umständliche Verbindungen**  
Zwischen den Nutzungen, Zugang zum Bahnhof mit Umwegen aufgrund Alterszentrum, Kantonsstrasse als Hindernis
- **Struktur und Qualität im öffentlichen Raum**  
Parkplätze dominieren, Restflächen, fehlende Struktur zur Orientierung / Hierarchisierung
- **Wo ist das Zentrum?**  
Nahversorgung auf langer Strecke verteilt entlang Mitteldorfstrasse
- **Strassenraum exklusiv für Autos**  
Qualität einer Dorfstrasse als Begegnungsort ging verloren



# Raum- & Flächen- verteilung heute (2025)



# Raum- & Flächenverteilung

- In Gränichen sind sehr viele Nutzungen von Versorgung, Gesundheit bis zu Freizeit im Testplanungssperimeter vorhanden.
- Grössere Frei- und Grünräume sind mit der Wyna und den angrenzenden Hügeln vorhanden.
- Verbindungen zwischen den Nutzungen sind, besonders für Zufussgehende, umständlich und folgen keiner klaren Struktur.
- Da Nutzungen vom Auto aus gedacht werden, sind diese der Hauptstrasse entlang verteilt. Ein klares Dorfzentrum gibt es daher nicht mehr.
- In der Flächenverteilung ist erkennbar, dass ca. 1/3 der Fläche des Perimeters durch Verkehr oder Trottoir/Wege beansprucht wird. Dabei wird gleich viel Raum für stehende wie für bewegte Fahrzeuge in Anspruch genommen.
- Die Fläche, die für das Parkieren bereit gestellt wird entspricht etwa der gleichen Fläche des öffentlichen Grünraums (hauptsächlich Wyna, Spielplatz & Umschwung Alterszentrum)

ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

# Situationsanalyse

## ÖV-Erschliessung

# ÖV-Erschliessung und Bahnhöfe

Gränichen Tändler



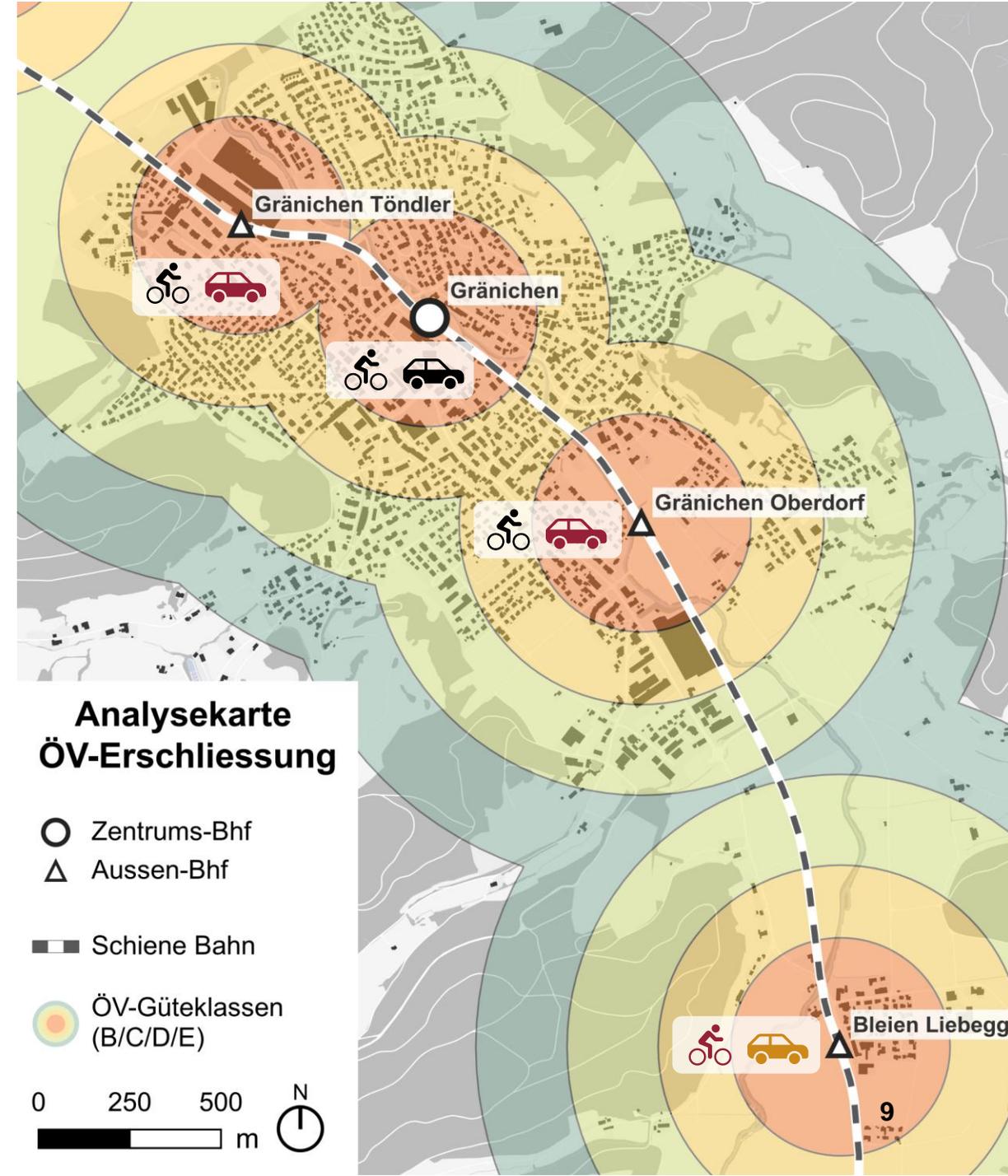
Gränichen



Gränichen Oberdorf



Bleien Liebegg



# ÖV-Erschliessung und Bahnhöfe

- **Gränichen Tändler**

Aussenbahnhof

Umgeben von Wohnen & Industrie

Viele Zupendler

1 Haltekante (Aussenperron)

kein Dienstleistungsangebot

einige Veloabstellplätze (B+R)

keine Parkplätze (P+R)

- **Gränichen Oberdorf**

Aussenbahnhof

umgeben von Wohn & Industrie (etwas Distanz)

1 Haltekante (Aussenperron)

keine Dienstleistungen

einige Veloabstellplätze (B+R)

keine Parkplätze (P+R)

- **Gränichen**

Zentrumsbahnhof

umgeben von Wohnen & Gewerbe

Mittelperron

wenige Dienstleistungen (Briefkasten /Geschäfte)

grosse Veloabstellanlage

einige Parkplätze (P+R)

- **Gränichen Liebegg**

Aussenbahnhof

gemeinsam mit Wohnen isoliert

Mittelperron

keine Dienstleistungen

keine Veloabstellplätze

P+R zu prüfen (KGV)

# ÖV-Erschliessung

- Der Bahnhof Gränichen ist der einzige Zugangspunkt zum öffentlichen Verkehr für das Zentrum von Gränichen. Er ist dementsprechend das Eingangstor ins Dorf.
- Für die Einrichtung eines Dorfbusses wird wenig Potenzial gesehen, da die Bahnhaltestellen aus vielen Teilen des Dorfes gut erreichbar sind und das Potenzial für einen Rundkurs als zu tief eingeschätzt wird im Vergleich zu den hohen Investitionskosten, welche die Realisierung von Bushaltestellen auf dem ganzen Gemeindegebiet bedingen würde.
- Umso wichtiger sind gute Fuss- und Veloverbindungen zu den Bahnhöfen und gute und ausreichend Veloabstellplätze an den Bahnhöfen
- P+R soll eher an den Aussenbahnhöfen und nicht am zentralen Bahnhof gefördert werden.

ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

# Situationsanalyse

Fussverkehr

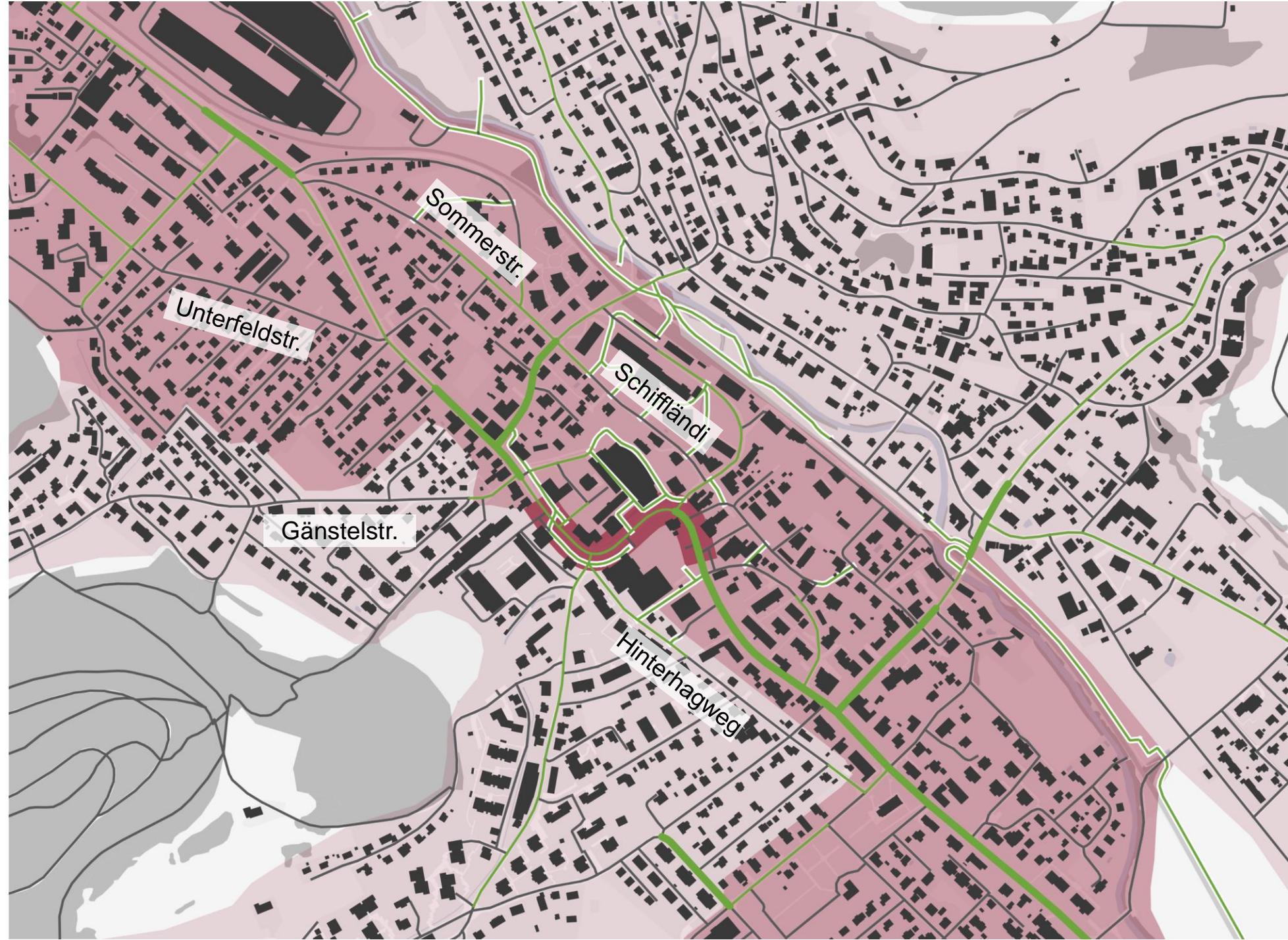
# Analysekarte Fussverkehr

## Geschwindigkeit flächig

- 50 km/h
- 40 km/h
- sonst 30 km/h

## Infrastruktur Fussverkehr

- exkl. Fussverkehr
- Trottoir beidseitig
- Trottoir einseitig
- ohne Fussgängerinfrastruktur



# Fussverkehr

- Engstellen, wie z.B. vor der Pizzeria vis a vis Schule, Rampen wie z.B. bei der Unterführung mindern die Qualität der Fusswegführung entlang der Kantonsstrasse (zu wenig Platz für Kinderwagen, kein kreuzen möglich)
- Kein durchgehend beidseitiges Trottoir entlang Kantonsstrasse (Strassenseite muss gewechselt werden)
- Keine klare Durchwegungsstruktur. Z.B. hört die Fusswegführung nach dem Garten vor dem Alterszentrum auf und geht erst auf der Bahnhofstrasse bzw. Vorstadtstrasse weiter.
- Verschiedene Strassen im Zentrum wie beispielsweise die Schiffländi haben kein Trottoir trotz Tempo 50.



ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

# Situationsanalyse

## Veloverkehr

# Analysekarte Veloverkehr

## Velorouten

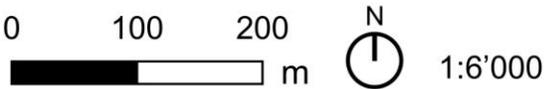
-  kantonal bestehend
-  kommunal bestehend
-  kommunal projektiert

## Infrastruktur

-  Veloabstellplatz
-  Veloweg

## Hindernisse

-  Netzlücke
-  Verkehrsbelastet
-  Gegenverkehr



# Veloverkehr

- **Schweizmobilroute 67**  
Eine kantonale Veloroute und Schweizmobilroute führt nördlich der Wyna entlang.
- **Velowege im Dorf**  
Im KVP sind verschiedene kommunale Velorouten eingezeichnet.
- **Gefahrenstelle Kantonsstrasse**  
zu enge Platzverhältnisse auf der Kantonsstrasse für geeignete Infrastruktur. Es fehlt Platz für Velostreifen. Problem wird mittelfristig nicht behoben werden.
- **Zugang Zentrum**  
Der Zugang zum Lindenzentrum ist mit dem Velo schlecht aufgrund der Einbahnsituation. Zugang zu Postweg nur über Kantonsstrasse offiziell erlaubt.
- **Netzlücken**  
SW-NO Verbindungen sind im Velonetz schlecht abgedeckt, da Sammelstrassen nicht Teil des kommunalen Velonetz sind.
- **Zugang Bahnhof Töndler**  
potenzielle Querung im Bereich Bahnhof Töndler Zusammenhang mit engen Platzverhältnissen Kantonsstrasse.
- **Unterfeldstrasse**  
Verbindung zur Sommerstrasse fehlt
- **Gänstelstrasse - Hinterhaagweg**  
Beim Schulhaus fehlt ein kleines Verbindungsstück abseits der Kantonsstrasse für eine sichere Verbindung der Gänstelstrasse mit dem Hinterhaagweg

Folglich: Veloverbindungen müssen möglichst abseits der Kantonsstrasse verlaufen.

ECK HAUS

LAJO  
gemeinsam  
planen

# Situationsanalyse

## MIV & Parkierung

# Analysekarte Strassentyp

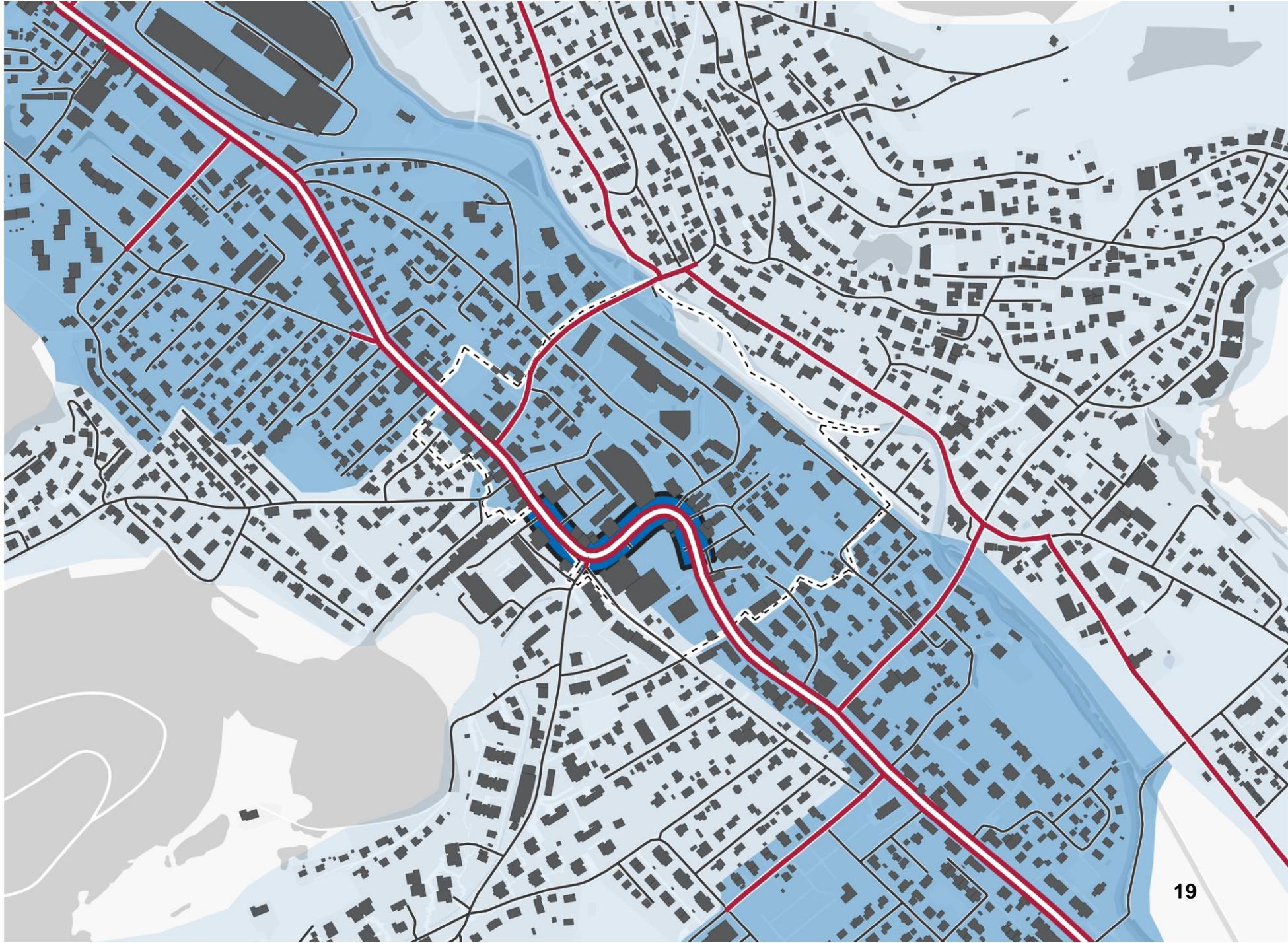
## Geschwindigkeit flächig

- 50 km/h
- 40 km/h
- sonst 30 km/h

## Strassentyp

- Verbindungsstrasse
- Sammelstrasse
- Eschliessungsstrasse

Perimeter Testplanung



# Analysekarte Parkierung MIV

 MIV-Parkierflächen  
(ausgenommen  
Privatparkplätze)

 Park & Rail

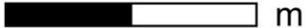
 Parkhaus

## PP-Summe:

Zentrum 567

Perimeter 477

 Perimeter Testplanung

0 50 100  
 m  N 1:3'000





# MIV & Parkierung

- **Verbindungsstrasse**

Die einzige Verbindungsstrasse mit regionalem Durchgangsverkehr ist die Kantonsstrasse. Sie schliesst die Gemeinden des Wynatal an Aarau und die Autobahn an. Die Strasse ist mit 10'000 bis 15'000 Fahrzeugen pro Tag belastet. Die Platzverhältnisse entlang der Kantonsstrasse sind eng, weshalb es nicht durchgehend Platz für Fuss- und Veloinfrastruktur hat. In der S-Kurve im zentralen Bereich des Projektperimeters ist die Geschwindigkeit auf 40 km/h reduziert.

- **Sammelstrasse**

Die kommunale Strassenklassierung sieht im und um den Projektperimeter zwei Sammelstrassen vor, welche den Verkehr aus den Quartieren zu der Kantonsstrasse bündeln, die Vorstadtstrasse und die Leerber.

- **Erschliessungsstrasse**

Die Quartiere und das Zentrum werden durch zahlreiche Erschliessungsstrassen erschlossen. In den Aussenquartieren ist das Tempo auf 30km/h reduziert, im Projektperimeter darf auf allen Strassen mit 50km/h gefahren werden (Ausnahme Kantonsstrasse).

- **Parkierung**

Sehr viele Parkplätze im Zentrum vorhanden. Parkierung nimmt viel Raum ein. Starke Konzentration der Parkplätze entlang der Kantonsstrasse. Lindenzentrum (in und um). Parkplätze sind einer Nutzung zugeordnet, was zu einer geringen Auslastung der Parkplätze führt (insb. auf Bally-Platz und in der Tiefgarage des Lindenzentrums). Parkierung ist heute grösstenteils gratis und unbeschränkt.

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Handlungsfelder

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Handlungsfeld

## Städtebauliche Entwicklung

# Verdichtung an zentraler Lage mit guter öV-Erschliessung

## Zentrum Migros, Post, Gemeinde

Bereits blockartige, grossvolumige Bebauung  
Zentrale Lage, gute Versorgung  
Viele oberirdische Parkierung und Erschliessung  
→ Platz für Verdichtung und Aufwertung  
→ Parkplätze in Tiefgarage  
→ Geringe Parkplatzanzahl für Mietende, Pool-Prinzip mit Gewerbe

## Zentrum Bahnhof

Gute öV-Erschliessung  
Autoarmes Wohnen mit wenig Parkplätzen -> Wiedereinführung Carsharing  
Prüfung von Aussenperrons für mehr Raum

## Behutsame Verdichtung

Heute Ein- und Mehrfamilienhäuser, meistens geringe Dichte, einzelne Baureserven  
→ Ausnützung an zentraler Lage erhöhen



# Aufwertung Bally Platz

-  **Gewässer öffnen**  
Direkter Zugang Bahnhof-Zentrum
  -  **Platz neu strukturieren: Begrünung, Erhöhung Aufenthaltsqualität, Neuordnung Parkierung**  
Parkraum besser regeln, ordnen, verkleinern  
Sitzgelegenheiten schaffen  
Begrünen
  -  **Zugänglichkeit und Sitzqualität Restaurant Jägerstübli erhöhen**  
Mehr Aussensitzplätze  
Mehr Begrünung
  -  **Baufeld ausweisen**  
Platz kann verkleinert werden und mit einem zusätzlichen Gebäude strukturiert werden.  
Erdgeschossnutzungen könnten Platz beleben oder gut erreichbaren Gewerberaum liefern.
- Parkierungskonzept auf Zentrum abstimmen



ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Handlungsfeld

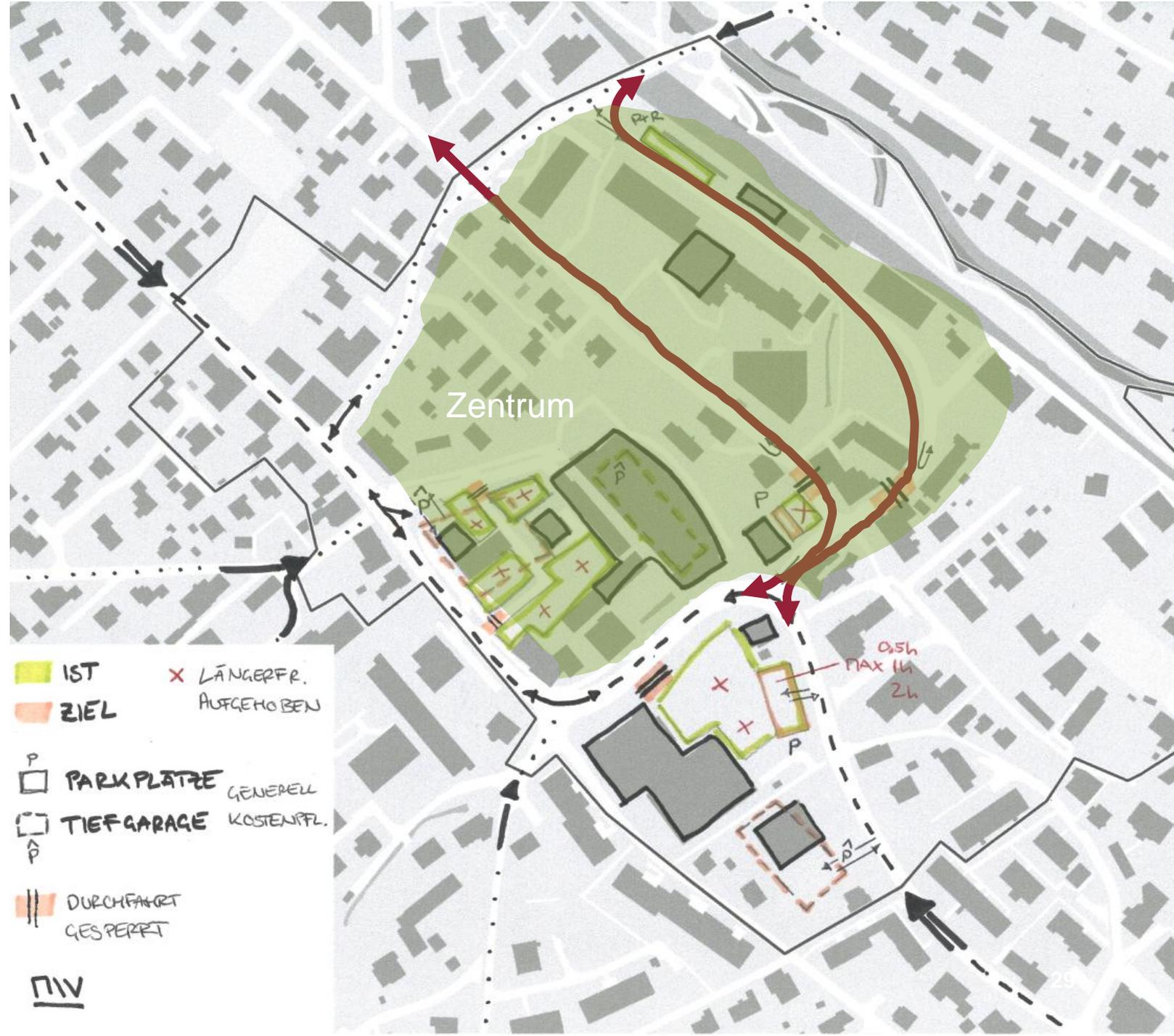
Optimierung Verkehrsführung



# Weniger Schleichverkehr im Zentrum

↔ Schleichroute durchs Zentrum

■ Möglicher Zentrumsperimeter ohne Durchgangsverkehr



- IST
- ZIEL
- PARKPLATZE GENERELL
- TIEFGARAGE KOSTENPFL.
- || DURCHFART GESPERRT
- ✕ LÄNGERFR. AUFGEHOBEN
- PIV

# Weniger Schleichverkehr im Zentrum

- **Anpassung Strassenregime**  
Verhinderung Durchgangsverkehr durch Unterbruch einzelner Strassen
- Parkierung möglichst unterirdisch oder am Rande der Zone
- Innerhalb Begegnungszone und Vortritt Fuss- und Veloverkehr
- Verstetigung und Beruhigung Verkehr auf Kantonsstrasse durch weniger Abbiegen (Bahnhofstrasse)
- Erschwerung von «Autohopping»
- Weniger Platzverbrauch durch separate Abbiegespuren oder Mehrzweckstreifen



# Potenziiale Zentrum ohne Schleichverkehr



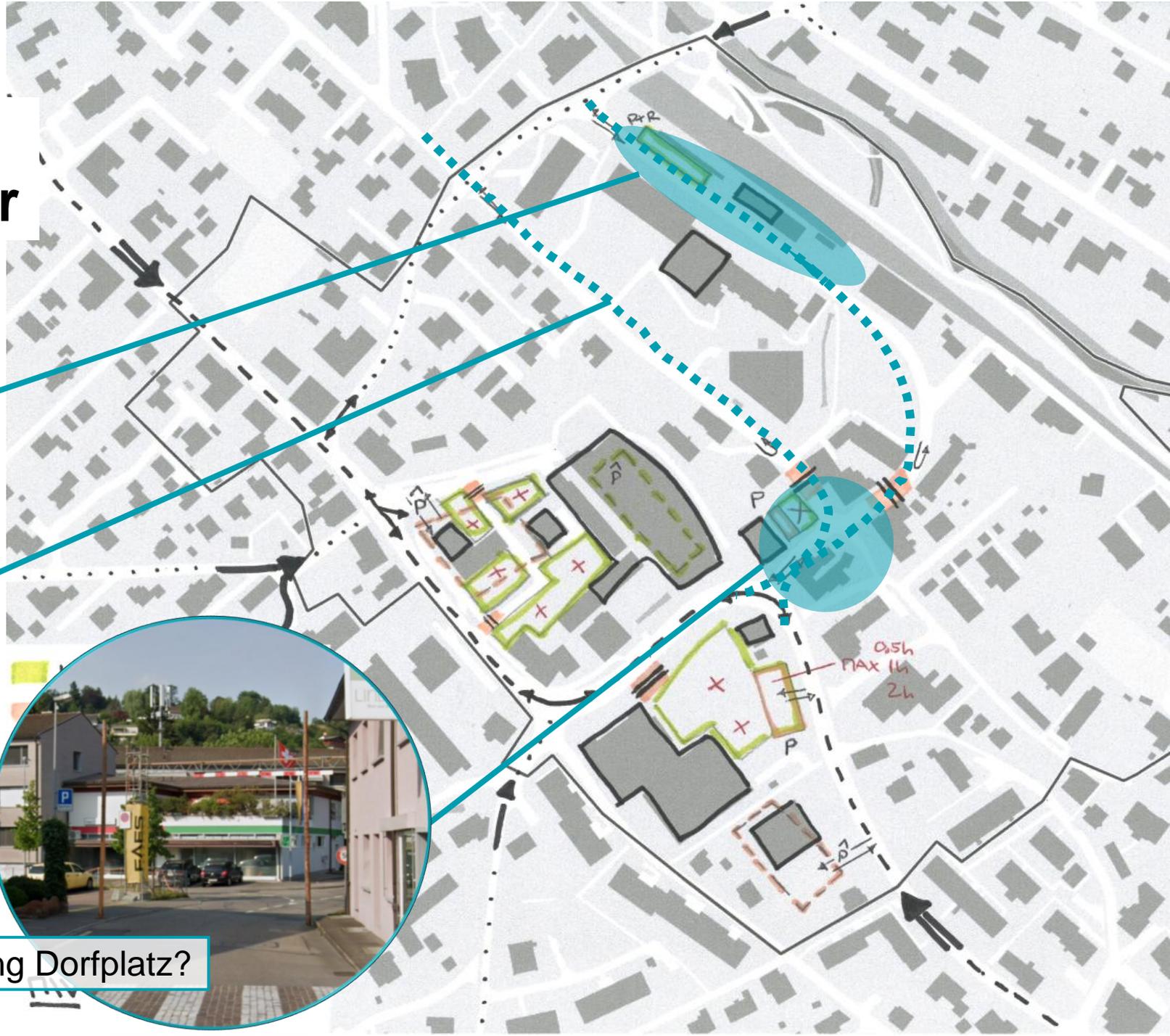
Aufwertung Bahnhofstrasse?



Aufwertung Schifffländi?



Schaffung Dorfplatz?



# Bewegungsraum MIV

-  Bewegungsraum MIV (private Anschlüsse ausgenommen)
-  gebündelter MIV-Verkehr
-  Parkierfläche
-  Parkhaus P^
-  Drop-Off / Behindertenparkplätze

## Grundsatz:

- Verkehr auf klaren Verbindungen durchs Dorf leiten
- Schleichverkehr vermeiden
- Eindeutiges und gut erkennbares Parkregime schaffen

0 25 50  
m



1:2.500



# Bewegungsraum MIV

-  Bewegungsraum MIV (private Anschlüsse ausgenommen)
-  gebündelter MIV-Verkehr
-  Parkierfläche
-  Parkhaus P^A
-  Drop-Off / Behindertenparkplätze

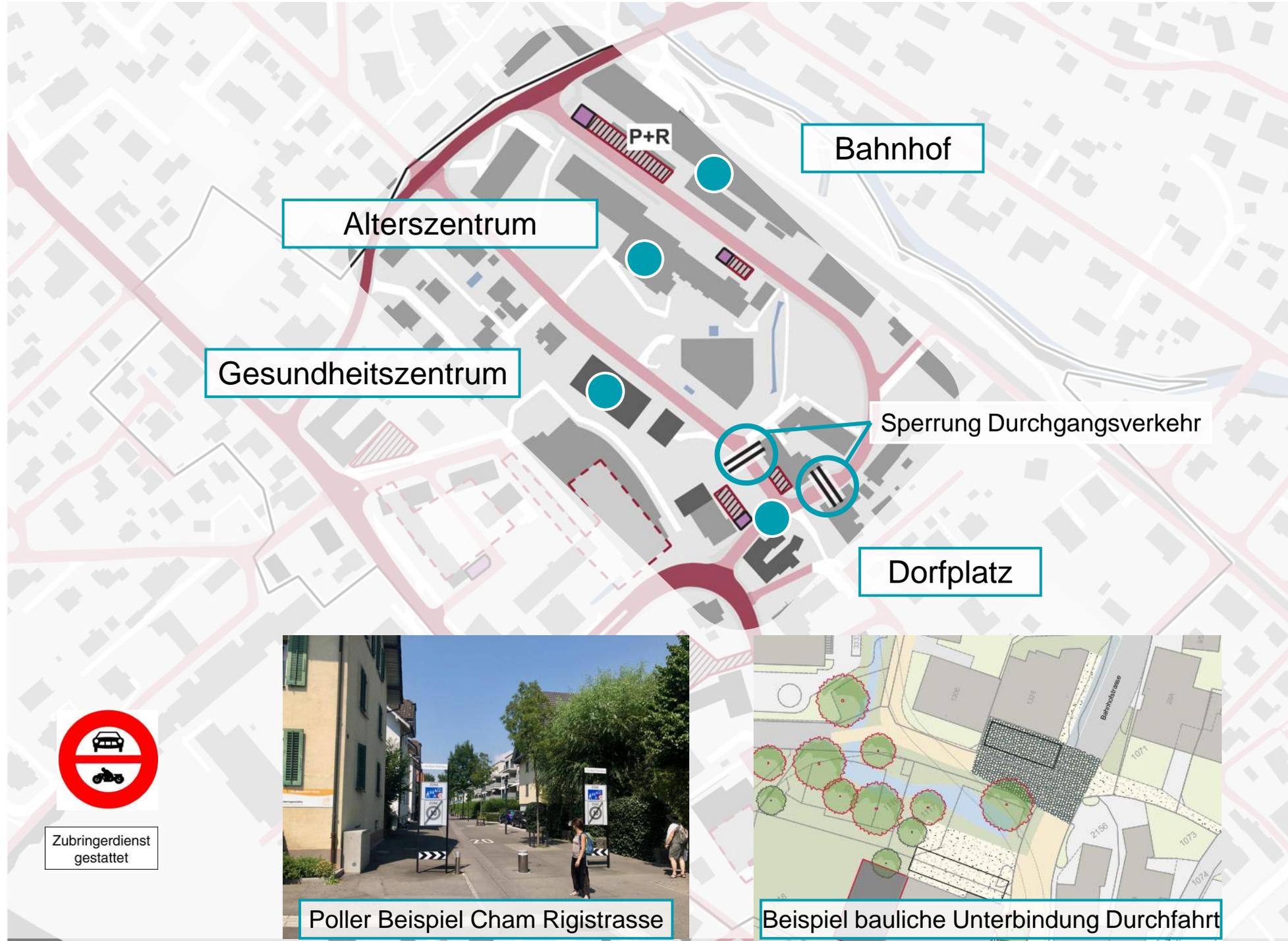
## Umsetzungsmöglichkeiten:

- Fahrverbot «Zubringerdienst gestattet»
- Durchgangssperre mit Poller (nur für Berechtigte)
- Bauliche Unterbindung Durchfahrt mit teilweiser Aufhebung der Strasse



Zubringerdienst gestattet

0 25 50  
m



Poller Beispiel Cham Rigistrasse



Beispiel bauliche Unterbindung Durchfahrt

# Bewegungsraum MIV

- Das Gebiet zwischen Gleisfeld, Vorstadt-, Bahnhof- und Kantonsstrasse bietet sich an, als Zentrum ohne Durchgangsverkehr zu gestalten.
- Dies eröffnet die Möglichkeit, die Bahnhofstrasse sowie die Schiffländer attraktiver zu gestalten und für Fuss- und Veloverkehr sicher zu machen.
- Durch gezielte Durchfahrtsperren an der Schiffländer und der Bahnhofstrasse wird der Verkehr über den Platz die Kreuzung bei der Apotheke (Schiffländer/Bahnhofstrasse) deutlich reduziert.
- So kann eine neue Platzsituation im Sinne eines Dorfplatzes bei der Apotheke entstehen. Die heute verkehrsorientierte Gestaltung kann durch eine Platzgestaltung attraktiver werden. Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein. Einige Parkplätze für die anliegenden Geschäfte wären nach wie vor gut möglich.
- Die Durchfahrtsperren können entweder sehr soft beispielsweise mittels „Zubringerdienst gestattet“ Fahrverbot oder mit automatischen Pollern, welche Berechtigten die Möglichkeit der Durchfahrt bieten, umgesetzt werden.
- Dieses Verkehrsregime würde die angestrebte Strassenhierarchie der Gemeinde mit der Vorstadtstrasse als Sammelstrasse stärken.
- Sowohl der Bahnhof als auch der neue „Dorfplatz“ blieben mit dem Auto erreichbar.

ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

**Handlungsfeld**  
Optimierung Parkierung



# Analysekarte Parkierung MIV heute

 MIV-Parkierflächen  
(ausgenommen  
Privatparkplätze)

 Park & Rail

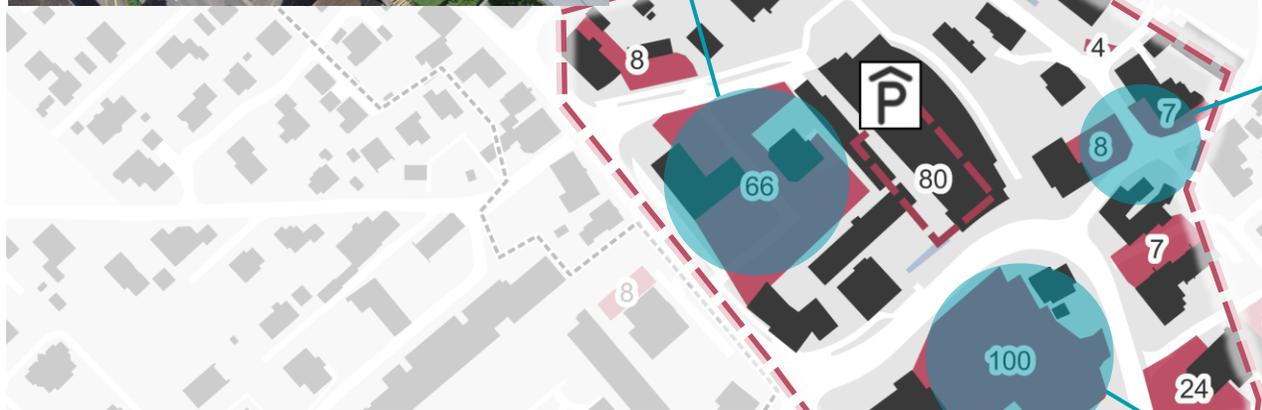
 Parkhaus



Postweg/Lindenzentrum



Bahnhofstrasse



**Parkplatz Summe:**

Zentrum ca. 350



Bally-Platz

## Parkierung im Zentrum

- Kein einheitliches Parkregime
- Parkplätze an Nutzung gekoppelt
- Parkplätze nehmen viel Platz ein und sorgen für öde Flächen

 Perimeter Testplanung

0 50 100 m  1:3'000

# Parkierung

- Einheitliches Parkregime
- Parkplätze von Nutzung entkoppeln
- Reserveflächen für Anlässe schaffen
- Parkplätze möglichst in den Untergrund verschieben

- Parkraumperimeter
- Grössere, öffentliche Parkieranlagen
- ➔ Zufahrten Parkieranlagen
- Sperrung Einfahrt Bally-Platz





# Parkierung

## Parkplatzerstellungspflicht Zentrum Gränichen gemäss heutigen Reglementen

Parkplatzerstellung gemäss Norm  
Reduktionsgebiet C: 50%-80% des Normbedarfs

Gemäss Norm: 250-390 PP  
Heute: 368

Nutzungstyp	Einheit	Normbedarf	PP Min (Reduktion)	PP Max (Reduktion)
Büros	BGF 100m <sup>2</sup>	2.5	1.25	2.0
Dienstleistungen	BGF100m <sup>2</sup>	3	1.5	2.4
Einkauf	VF 100m <sup>2</sup>	10	5.0	8.0
Mehrzweckhalle	Zuschauerplatz	0.1	0.05	0.08
Turnhalle	Hallenfläche 100m <sup>2</sup>	2.0	1.0	1.6
Restaurants	Sitzplätze	0.2	0.1	0.16
<b>Mit zugewiesenen Parkplätzen:</b>				
Wohnen	BGF 100m <sup>2</sup>	1.1	0.5	0.8

# Mehrfachnutzung Parkierung

## Prinzip

- Um die Auslastung der Parkplätze zu erhöhen und gleichzeitig eine hohe Verfügbarkeit sicherzustellen, wird das Prinzip der Mehrfachnutzung der Parkplätze vorgeschlagen.
- Dabei werden Parkplätze nicht mehr einer spezifischen Nutzung zugeteilt (Tiefgarage Lindenzentrum für Kunden des Einkaufszentrums, Parkplätze bei der Post für Postkunden, etc.), sondern die Parkplätze können und sollen geteilt werden.
- Das heisst, bei einer Veranstaltung kann beispielsweise auch im Lindenzentrum oder beim Coop geparkt werden, Kunden der Einkaufsläden können auch auf dem Bally-Parkplatz parken.
- Da die Nutzungen unterschiedliche Tagesganglinien haben (Vereinsaktivitäten am Abend, Einkaufen tagsüber) können Synergien genutzt werden und die Auslastung der Parkplätze erhöht werden. Dadurch kann die Gesamtzahl zugunsten einer Aufwertung des Zentrums reduziert werden.

# Auswirkungen Mehrfachnutzung

Eine einfache Analyse der Nachfrage nach Parkplätzen zeigt auf, dass die heute 350 Parkplätze auch ohne Mehrfachnutzung nicht ausgenutzt werden. Mit Mehrfachnutzung könnte die Nachfrage nach Parkplätzen im Zentrum aber um 30% auf 150-200 Parkplätze reduziert werden.

## PP Parkplatzangebot/-nachfrage

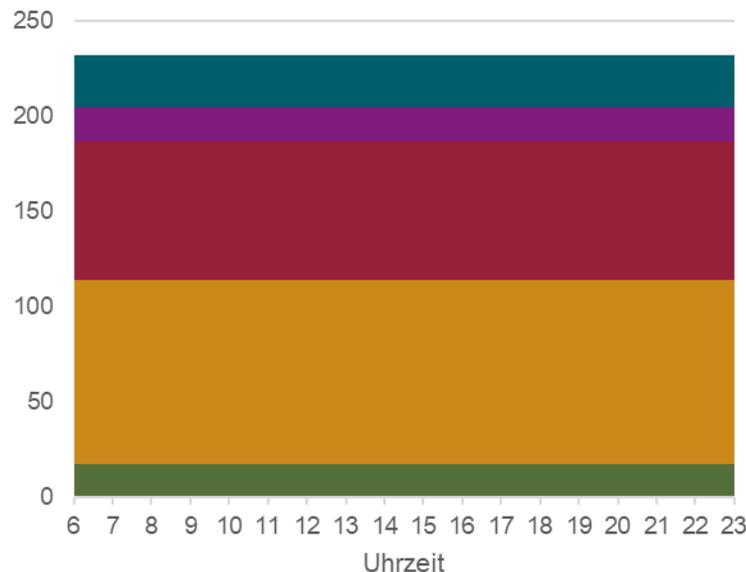
Ca. 350 Heutiges Parkplatzangebot

200-250 Parkplatzangebot gemäss heutigen Vorgaben

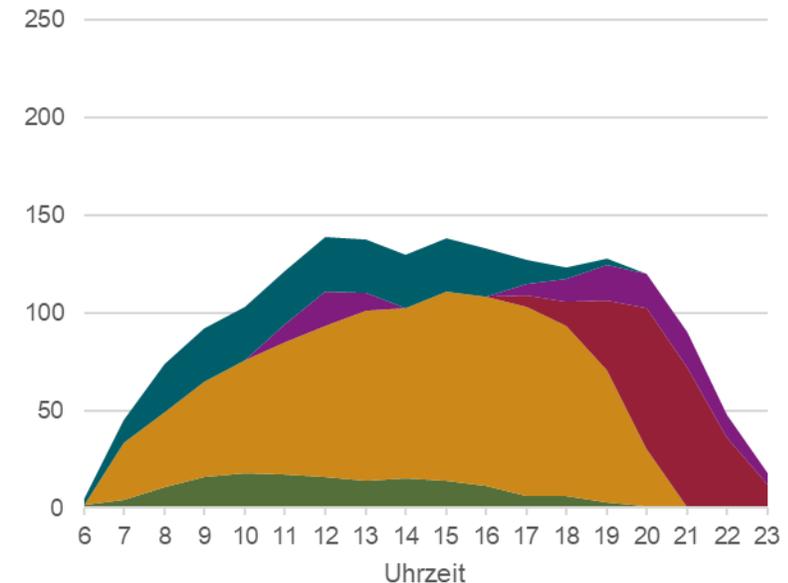
150-200 Parkplatzbedarf mit Mehrfachnutzung

→ Mit Mehrfachnutzung bis zu 30% Flächeneinsparnis

## Nachfrage Parkplätze ohne Mehrfachnutzung



## Nachfrage Parkplätze mit Mehrfachnutzung



# Technische Erläuterungen Analyse Mehrfachnutzung

## Grundlagen:

- VSS Norm 40 283, Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen: Enthält Tagesganglinien der Verkehrserzeugung für unterschiedliche Nutzungen
- VSS Norm 40 281, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen

## Abschätzungen:

- Anhand der Flächen der Nutzungen im Zentrum wurde abgeschätzt, wie viel Verkehr diese gemäss Norm erzeugen.
- Über die Tagesganglinien aus der Norm und mit Annahmen (bspw. für die Mehrzweckhalle) wurden die abgeschätzten Fahrten über den Tag verteilt. ▶

- Über eine durchschnittlich angenommene Parkdauer je Nutzung wurde eine Besetzungsquote der Parkplätze angenommen.

## Annahmen Berechnung:

- Büros: Parkplätze ab 07 bis 9 bis 16 bis 19 Uhr besetzt
  - Restaurants über Mittag und am Abend besetzt
  - Anlass in Mehrzweckhalle ab 20 Uhr (ausverkauft)
  - Beide Turnhallen ab 17 Uhr durchgehend bis 22 Uhr besetzt für Vereinstrainings
  - Einkauf und Dienstleistungen gemäss Norm 40 283 Verkehrsaufkommen Parkieranlagen
- Die Analyse ist beispielhaft zur Illustration der Wirkung von Mehrfachnutzung von Parkplätzen am konkreten Fall „Zentrum Gränichen“

# Mehrfachnutzung Parkierung

## planerische Umsetzung

- Verankerung in BZO (Mehrfachnutzung erlauben) - Spezielle Zentrumszone in Parkierungsverordnung
  - Vertragliche Regelungen mit Privaten
  - Für neue Nutzungen nach Möglichkeit in Gestaltungs-/Sondernutzungsplänen oder Baubewilligungsverfahren regeln
- 
- ▶ Bei der Umsetzung müssen möglichst auch private Eigentümer ins Boot geholt werden
  - ▶ Die Umsetzung geht nicht von heute auf Morgen sondern ist ein stetiger Prozess
  - ▶ Ein Parkleitsystem würde die Synergien erhöhen und die Automobilisten direkt zu einem freien Parkplatz leiten

# Parkierung Zentrum

- Tiefgarage
- Oberfläche
- Oberfläche (Kurzzeit/Drop-Off)

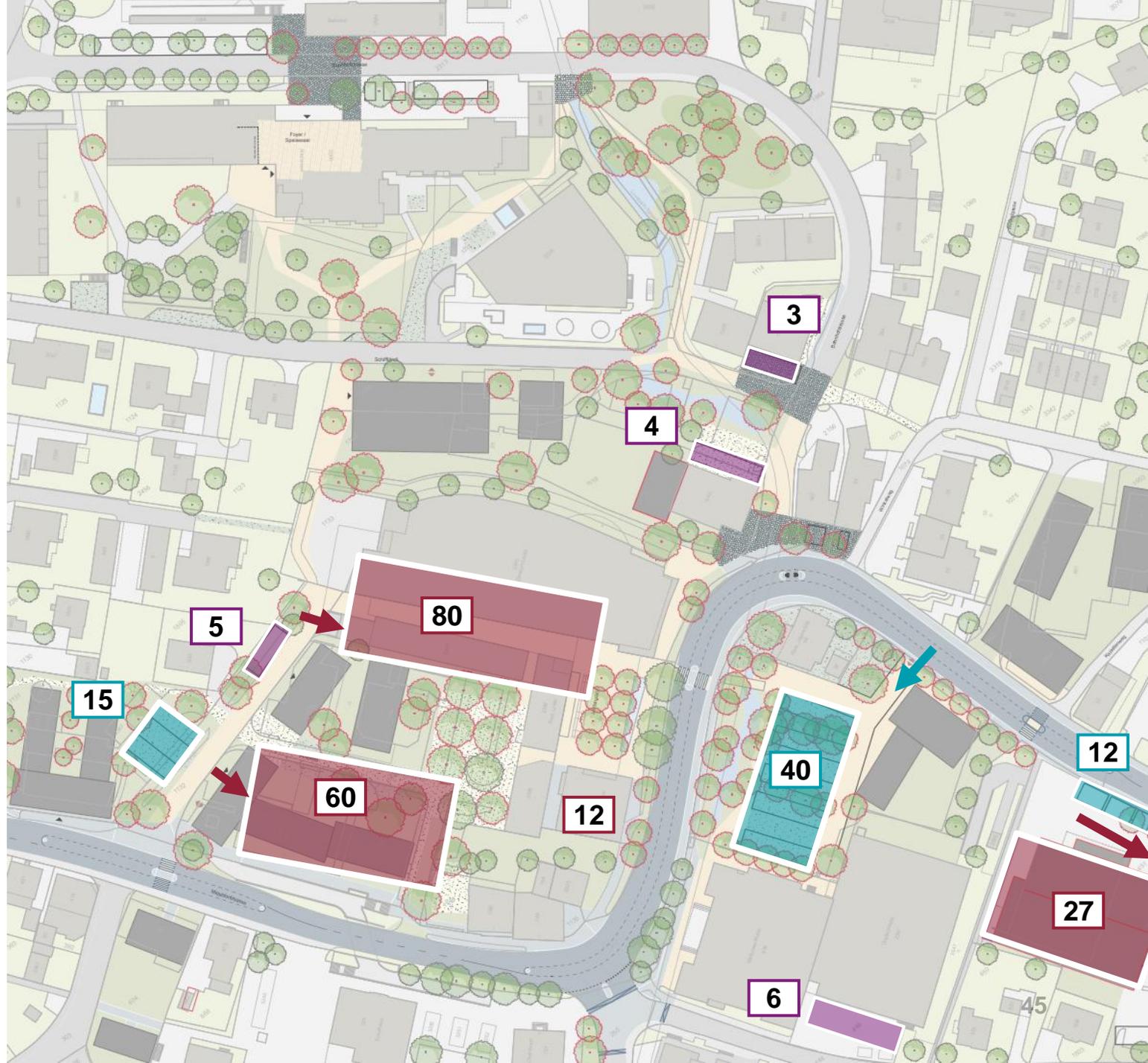
ca. 350 Parkplatzangebot heute

## Parkplatzangebot Zielbild

Ca. 250 mit Bally Platz

Ca. 210 ohne Bally Platz

- ▶ Bally-Platz soll multifunktional genutzt werden, Parkplatz steht bspw. bei Events mit grösserem Bedarf zur Verfügung





# Parkierung & Erreichbarkeit Lindenhof

- Das Areal rund um Post und Raiffeisen im Hinterhof des Lindenzentrums (Lindenhof) hat viel Potenzial zur Aufwertung.
- Die Oberflächenparkplätze sollen möglichst in den Untergrund verschoben werden. Es ist auch zu prüfen, ob der Zugang zur bestehenden Tiefgarage Lindenzentrum unterirdisch via Tiefgarage 2 erfolgen kann, damit nur eine Einfahrt möglichst nahe an der Kantonsstrasse besteht.
- Der Lindenhof sollte möglichst autofrei gestaltet werden. Mit den bestehenden grossen Bäumen bestehen gute Voraussetzungen zur Schaffung eines attraktiven öffentlichen oder halbprivaten Raums. Die bestehenden Geschäfte, Restaurants und Bibliothek müssen in die Gestaltung miteingebunden werden. Es besteht auch Potenzial für ein Gesundheits- oder Gemeinschaftszentrum an diesem Ort.
- Die Stationsstrasse muss als MIV-Zufahrt, wichtige Achse für den Veloverkehr und den Fussverkehr viel leisten. Die LKW-Anlieferung erfolgt auch künftig über diese Strasse, wobei das nur wenige Fahrten pro Tag sind. Sobald die Entwicklungen auf dem Areal klar sind, soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Darin wird geklärt, wie die Gestaltung weniger verkehrsorientiert werden kann und alle Bedürfnisse ausreichend abgedeckt werden.

# Parkierung Zentrum

- Bei der Parkierung bietet es sich an, eine einheitlichere Regulierung sowie eine bessere Auslastung der Fläche mit Mehrfachnutzung anzustreben.
- Statt vor jedem Geschäft parkieren zu können, sollen eindeutig erkennbare Parkierungsanlagen angefahren werden.
- Die Parkierung soll möglichst in den Untergrund verschoben werden, Kurzzeitparkplätze und Behindertenparkplätze vor den Geschäften sind nach wie vor vorhanden.
- Als schnell umsetzbare Massnahme zeigt sich die Sperrung der westlichen Einfahrt des Ballyplatzes. Dadurch wird die Grundlage für

eine Aufwertung des Bally-Platzes geschaffen, da heute die Ein- und Ausfahrt an einer für den Fussverkehr zentralen Stelle liegt.

ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

# Handlungsfeld

## Optimierung Veloverkehr

# Analysekarte Veloverkehr

## Velorouten

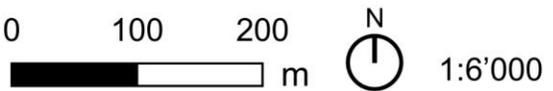
-  kantonal bestehend
-  kommunal bestehend
-  kommunal projektiert

## Infrastruktur

-  Veloabstellplatz
-  Veloweg

## Hindernisse

-  Netzlücke
-  Verkehrsbelastet
-  Gegenverkehr



# Bewegungsraum Velo

 Bewegungsraum Velo

 Veloachsen

 Abstellplätze

## Auf Nebenstrassen Veloachsen schaffen:

- Velos und MIV trennen
- Velos auf beruhigte Nebenachsen leiten
- Sichere Übergänge über die Kantonsstrasse schaffen

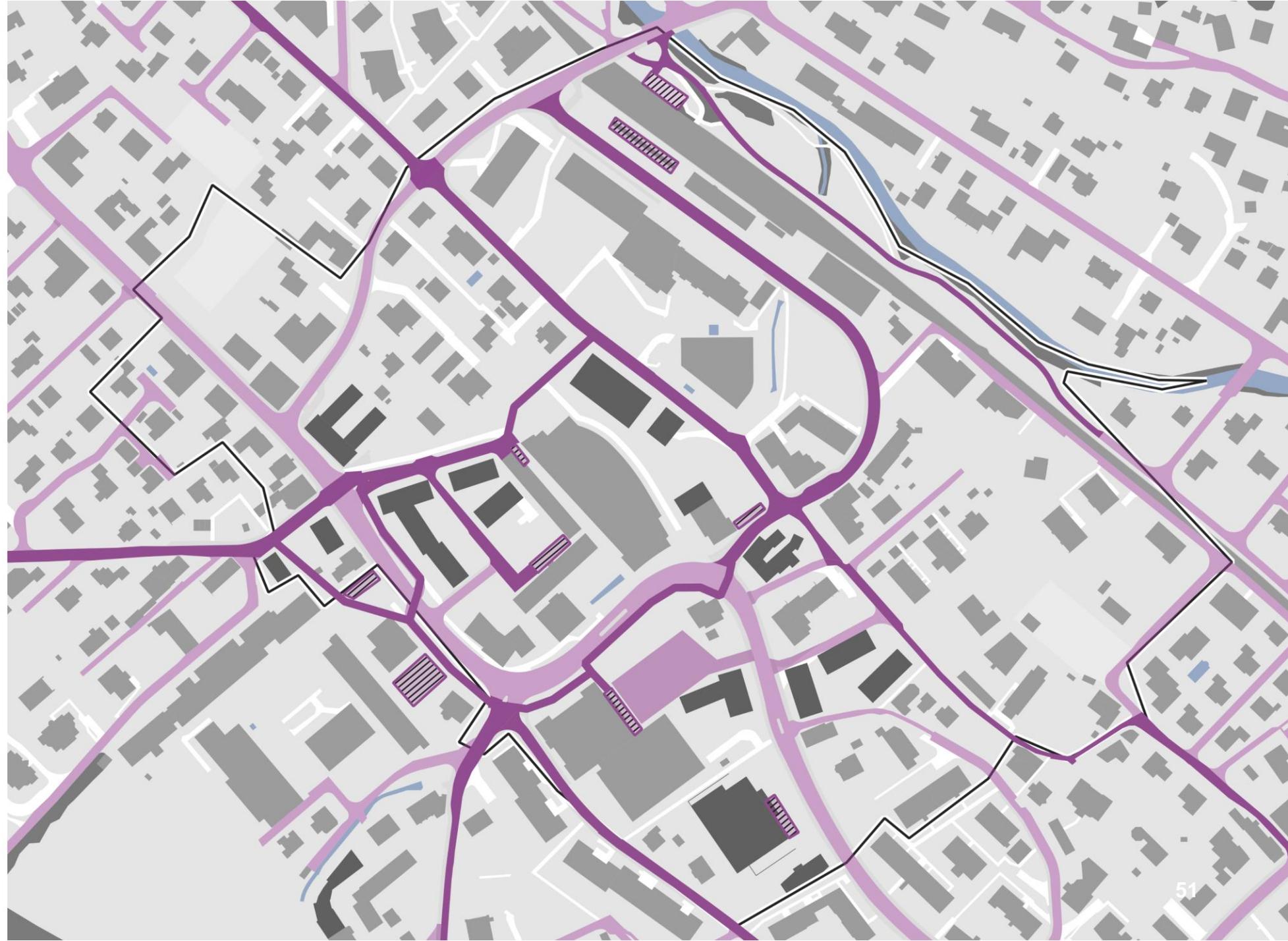
## Veloabstellplätze

- Veloabstellplätze sind vor wichtigen Zielorten verortet
- Sie sollen möglichst gedeckt und mit Abschliessmöglichkeit sein

0 25 50  
 m



1:2'500



# Veloachsen

- Die Kantonsstrasse ist ein grosses Hindernis und Sicherheitsrisiko für den Veloverkehr – mit dem Kantonsstrassenprojekt wird die Situation nicht verbessert, da keine Radstreifen vorgesehen sind.
- Velos sollen daher auf beruhigten Nebenachsen parallel zur Kantonsstrasse geführt werden und möglichst vom MIV getrennt werden
- Je zwei Achsen quer und längs zum Talboden werden für die Führung des kommunalen Veloverkehrs im und durchs Zentrum vorgeschlagen. Längs des Talbodens auf der Nordseite der Kantonsstrasse ist dies die Achse Sommerstrasse-Schiffplände-Winkelweg. Auf der Südseite ist dies die Achse Gänstelstrasse-Hinterhagweg. Quer zum Talboden führt eine Verbindung nördlich (über Stationsstrasse) und südlich des Lindenzentrums (entlang Bally-Platz) durch.
- Die gewählten Quartierstrassen bieten bereits gute Voraussetzungen, da wenig Strassenparkplätze vorhanden sind welche ein potenzielles Risiko für eine Veloachse bieten.
- Sichere Übergänge über die Kantonsstrasse sind im Kantonsstrassenprojekt bereits angedacht, sollten jedoch auf die neuen Veloachsen angepasst werden. Dies betrifft hauptsächlich die Einmündung der Bahnhofstrasse, wo die Velofurt im Projekt auf den Veloweg

# Bewegungsraum Velo

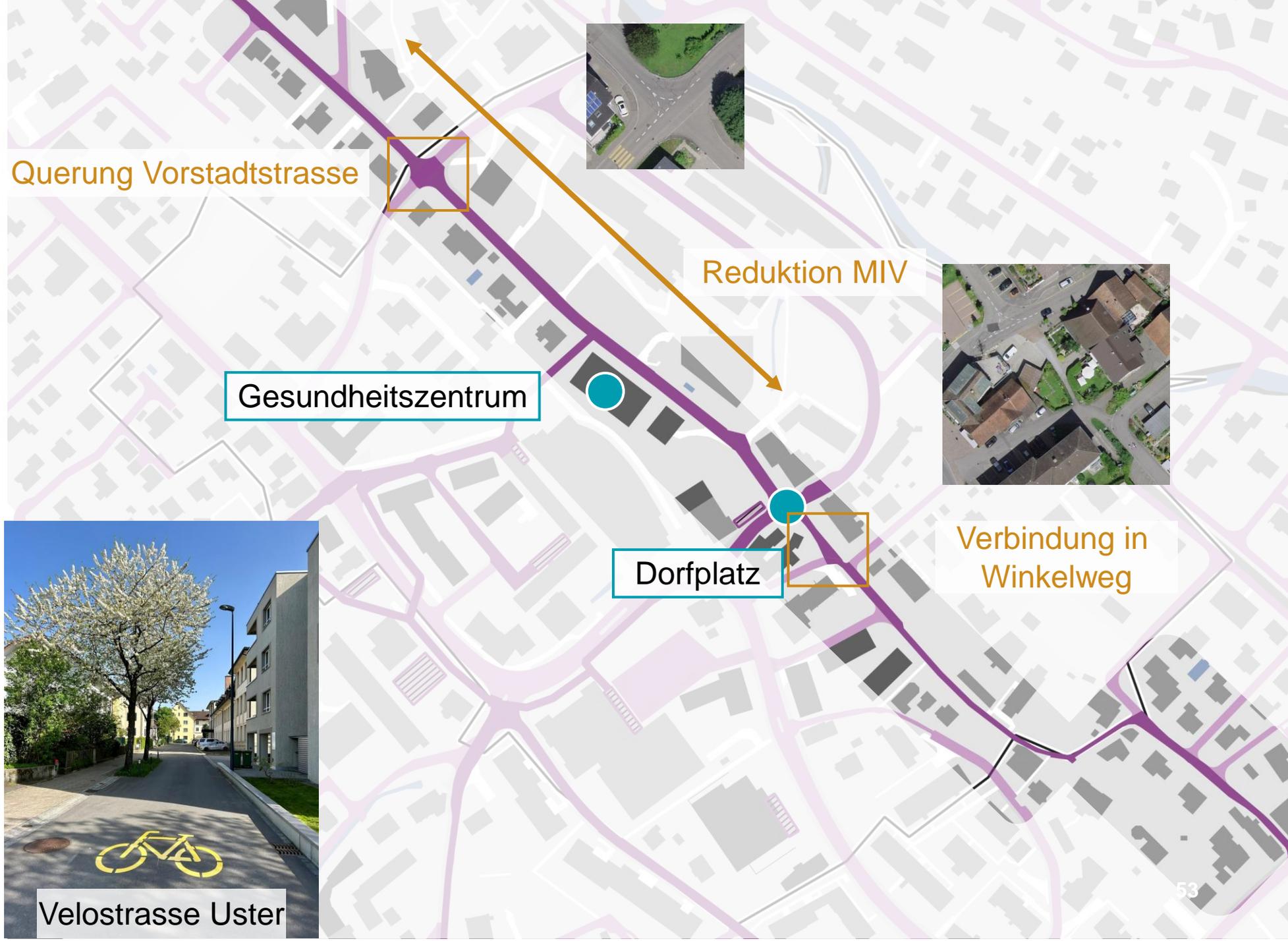
 Bewegungsraum Velo

 Veloachsen

 Abstellplätze

## Veloachse Schiffländi Sommerstrasse

- Velostrasse als mögliches Führungsprinzip
- Gute Voraussetzungen, da wenig Strassen-parkplätze und wenig MIV
- Querung der Vorstadtstrasse und Verbindung in den Winkelweg optimieren
- MIV auf Achse reduzieren



Velostrasse Uster

## Bewegungsraum Velo

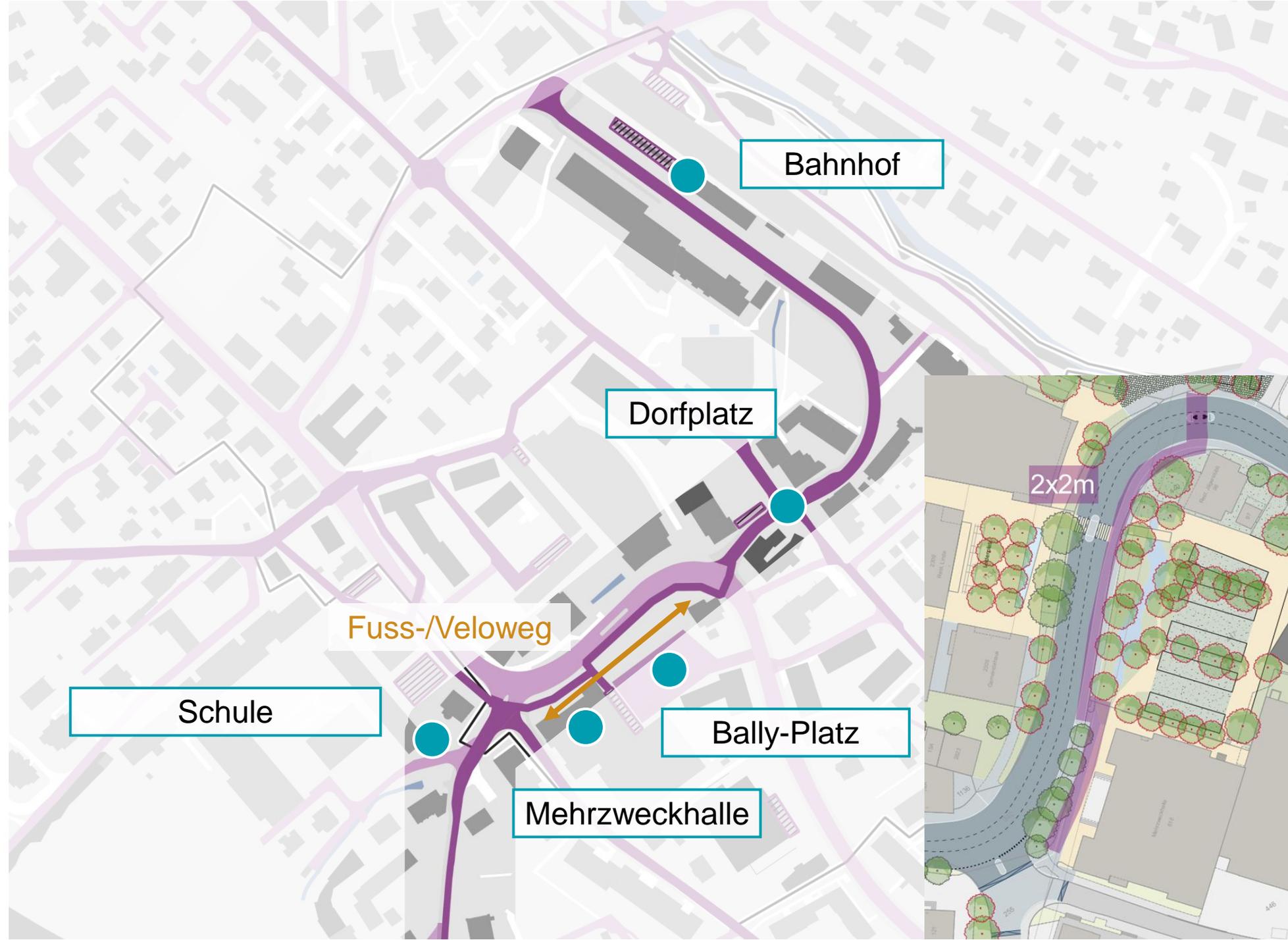
 Bewegungsraum Velo

 Veloachsen

 Abstellplätze

## Veloachse Bally-Platz

- Fuss-/Veloweg entlang Bally-Platz
- Einbinden in Neugestaltung Bally-Platz
- Engstelle vor Mehrzweckhalle ist zu prüfen



0 25 50  
m

N  
1:2'500

# Bewegungsraum Velo

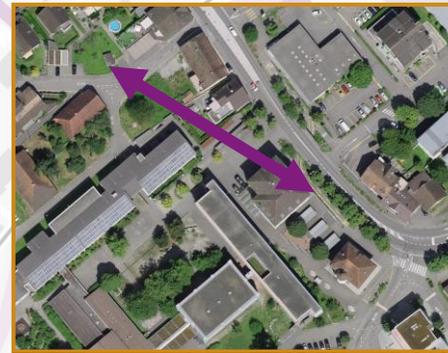
 Bewegungsraum Velo

 Veloachsen

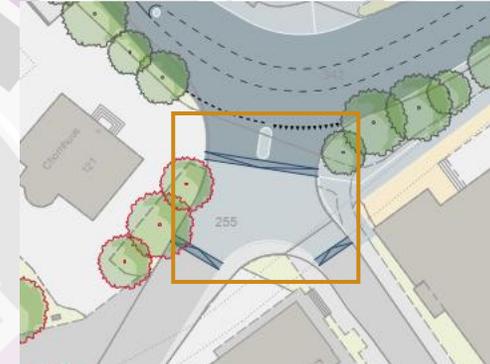
 Abstellplätze

## Veloachse Hinterhagweg

- Velobypass Schulhaus mit einem Durchstich auf die Gänstelstrasse – ermöglicht Achse abseits der Kantonsstrasse
- Knoten Lochgasse / Hinterhagweg sicher gestalten bspw. mit Vertikalversatz (Schwellen)



Durchstich Schule



Knoten Lochgasse/Hinterhagweg

Schule

Mehrzweckhalle

Coop

0 25 50  
m

N  
1:2'500

# Bewegungsraum Velo

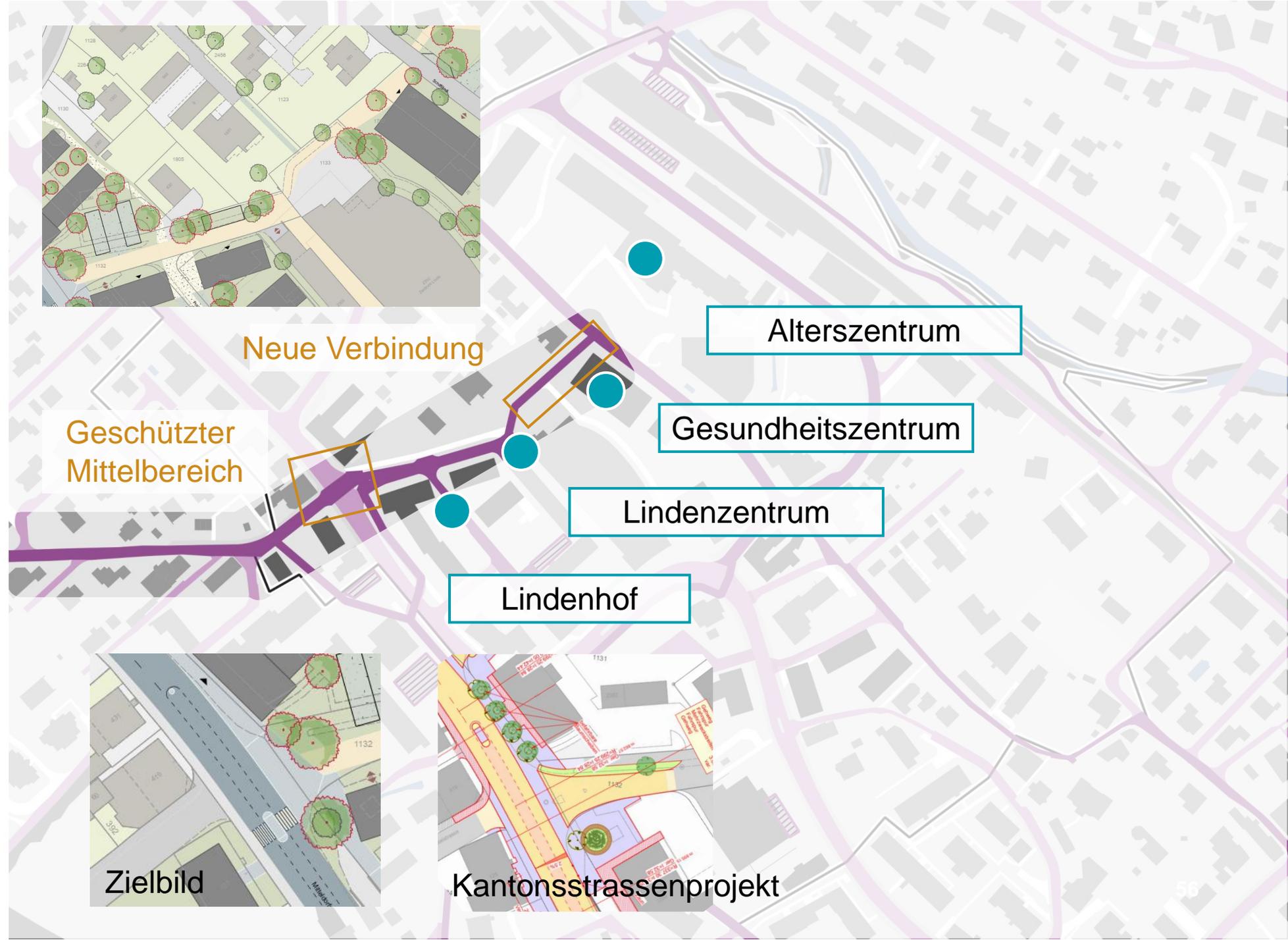
 Bewegungsraum Velo

 Veloachsen

 Abstellplätze

## Veloachse Stationsstr.

- Neue Fuss-Velowegverbindung zwischen Mitteldorfstrasse und Schiffländi.
- Sicherer Übergang über Kantonsstrasse dank geschütztem Mittelbereich.
- Mit BGK auf Stationsstrasse optimales Führungsprinzip finden.



Geschützter Mittelbereich

Neue Verbindung

Alterszentrum

Gesundheitszentrum

Lindenzentrum

Lindenhof



Zielbild



Kantonsstrassenprojekt

0 25 50 m

N  
1:2'500

ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

# Handlungsfeld

## Optimierung Fusswege

# Bewegungsraum Fuss

 Bewegungsraum Fuss

 Querung

 Plätze

## Grundsatz:

- Verbindungen abseits der Kantonsstrasse ermöglichen
- Sichere und klare Querungen der Kantonsstrasse
- Neben Verbindungen auch Verweilmöglichkeiten schaffen
- Plätze attraktivieren und verbinden

0 25 50  
 m

N  
 1:2.500



# Bewegungsraum Fuss

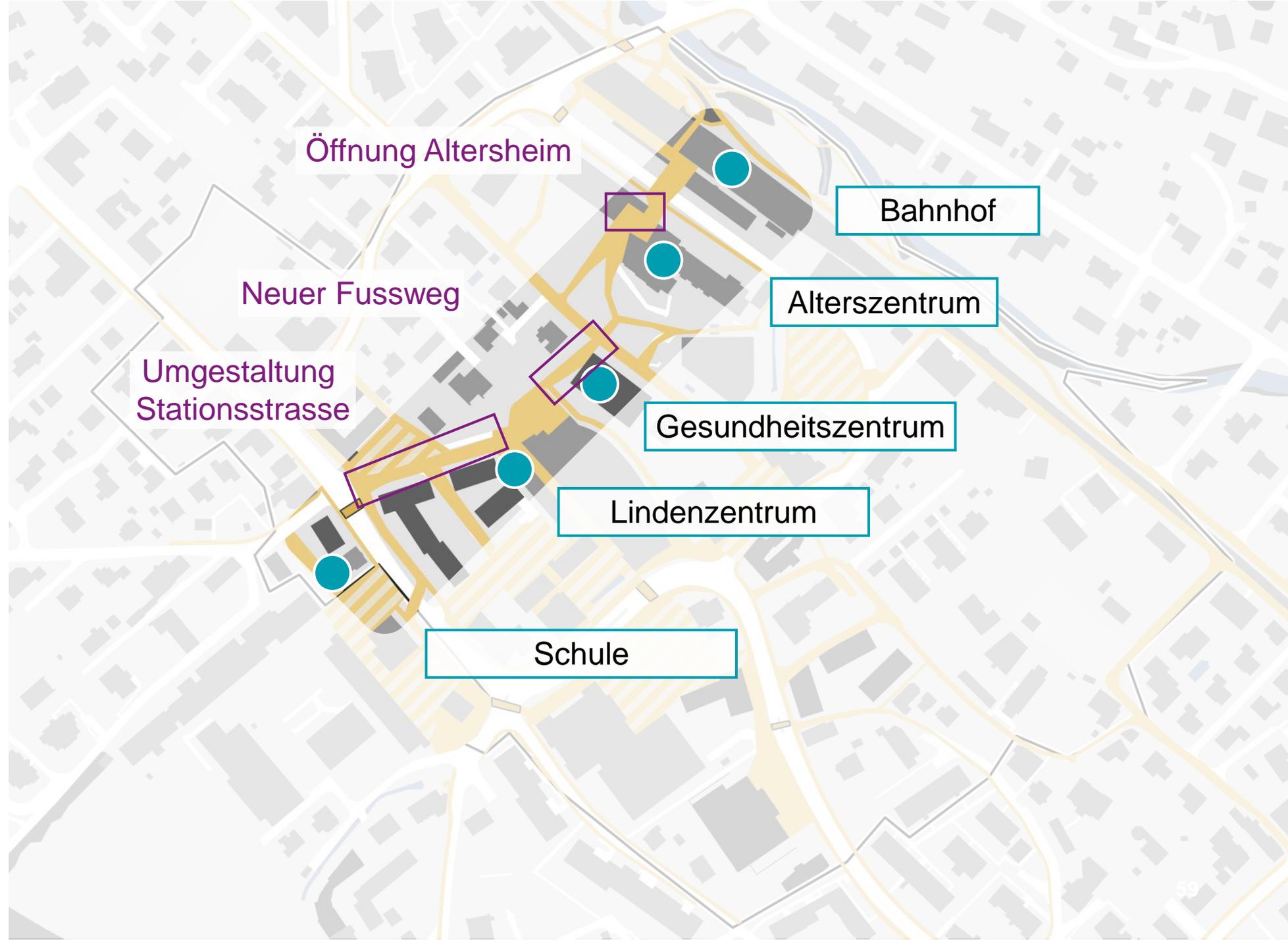
 Bewegungsraum Fuss

 Querung

 Plätze

## Massnahmen:

- Öffnung Altersheim durch Ausweitung Foyer
- Neuer Fussweg zwischen Lindenzentrum und Schiffändi
- Fussgängerfreundliche Umgestaltung Stationsstrasse



# Querungen

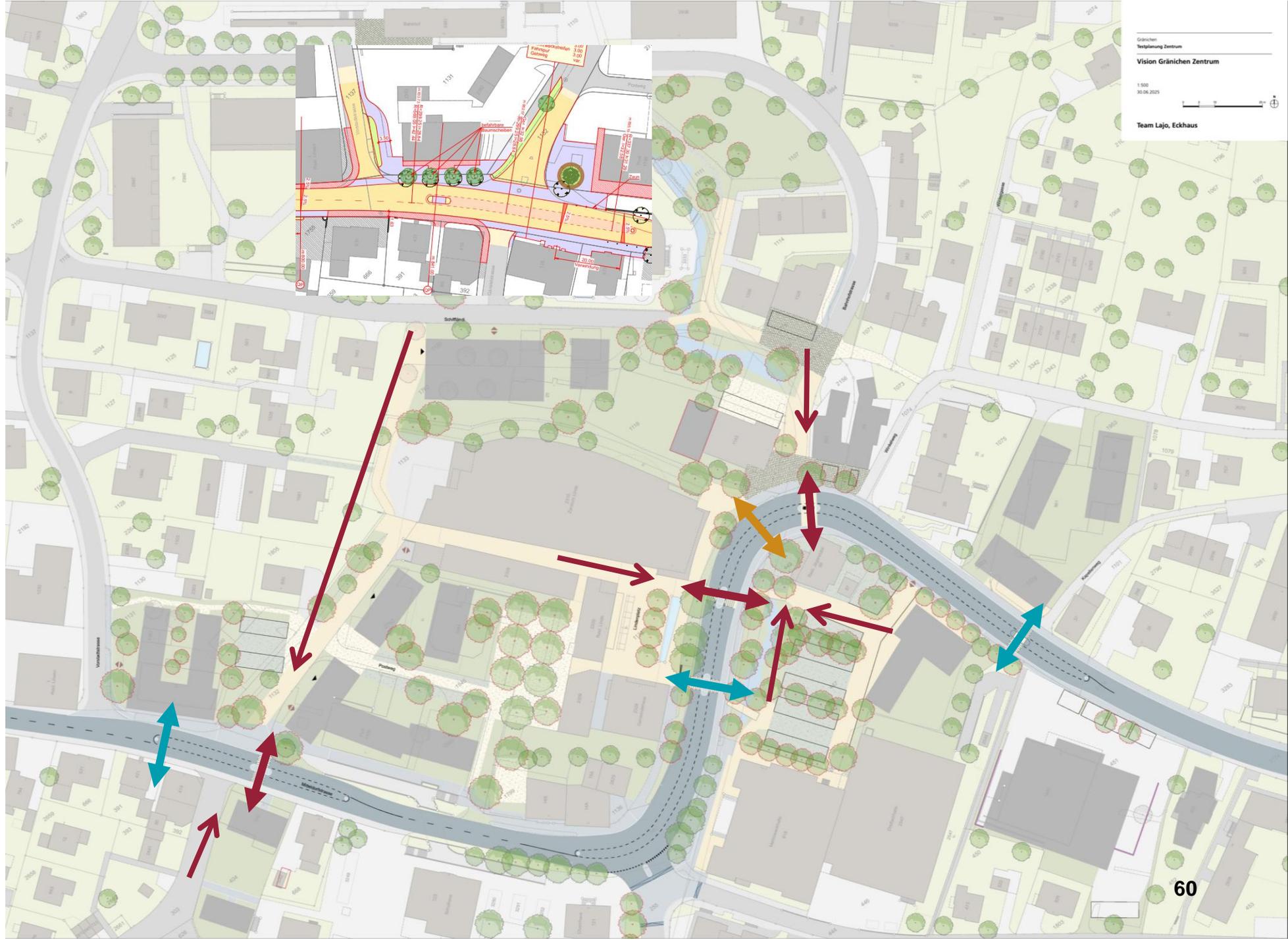
bereits geplant:

↔ Querungen  
Bauprojekt

↔ Abbiegehilfe  
Velo

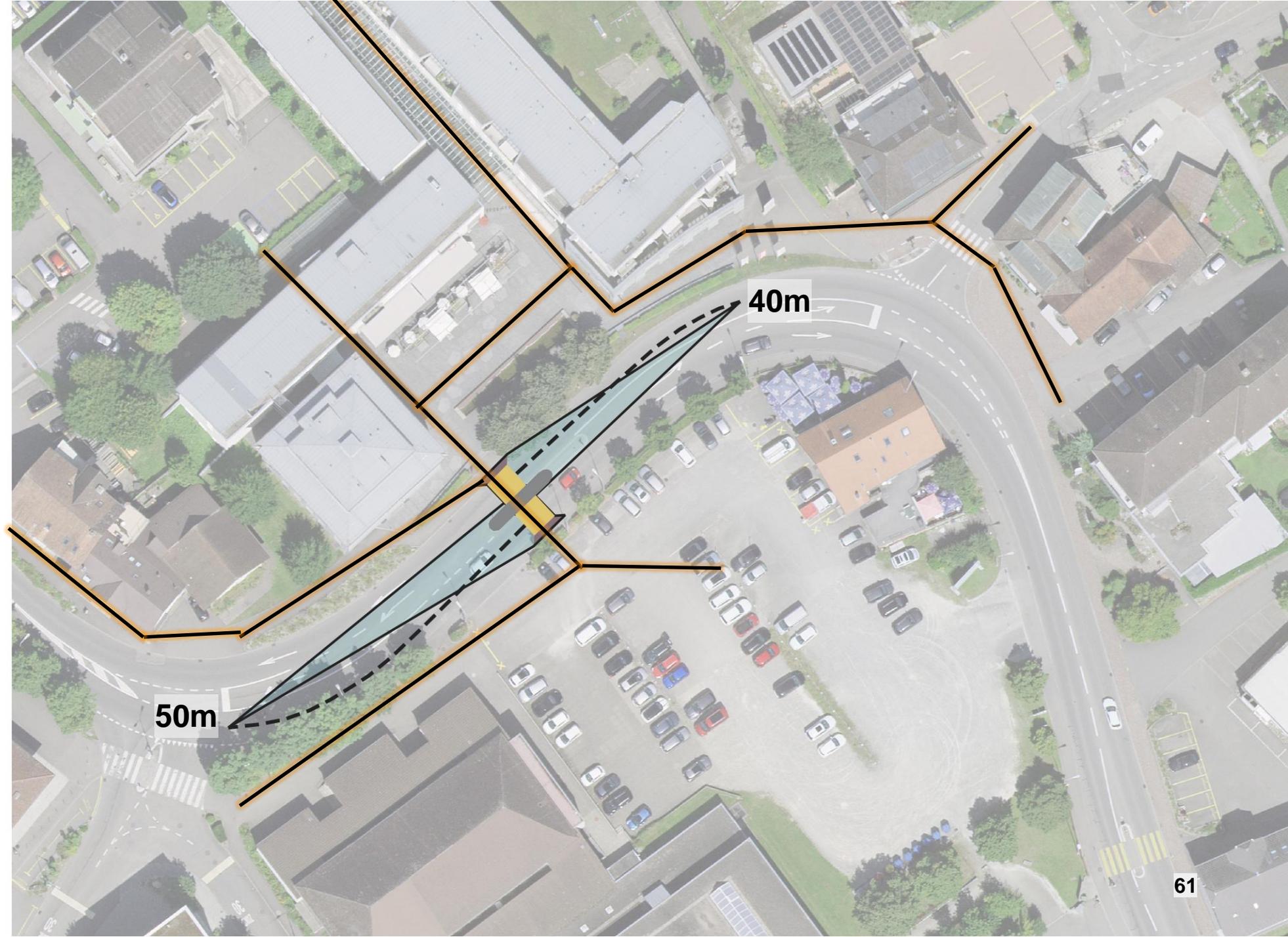
neue Ideen:

↔ Querungen  
(Zielbild)



# Querung K242 Lindenzentrum/Ballyplatz

-  Fussgängerstreifen
-  Annäherungsbereich
-  Sichtweite
-  Sichtweite nicht gegeben
-  Fahrbahnmitte
-  Fusswegbeziehungen
  
-  Sichtweiten gegeben
-  Insel entspricht mit 2m dem  
Empfohlenen. (min. 1.5m)



## Querung K242 Lindenzentrum/Ballyplatz

 Fussgängerstreifen

 Annäherungsbereich

 Sichtweite

 Sichtweite nicht gegeben

 Fahrbahnmitte

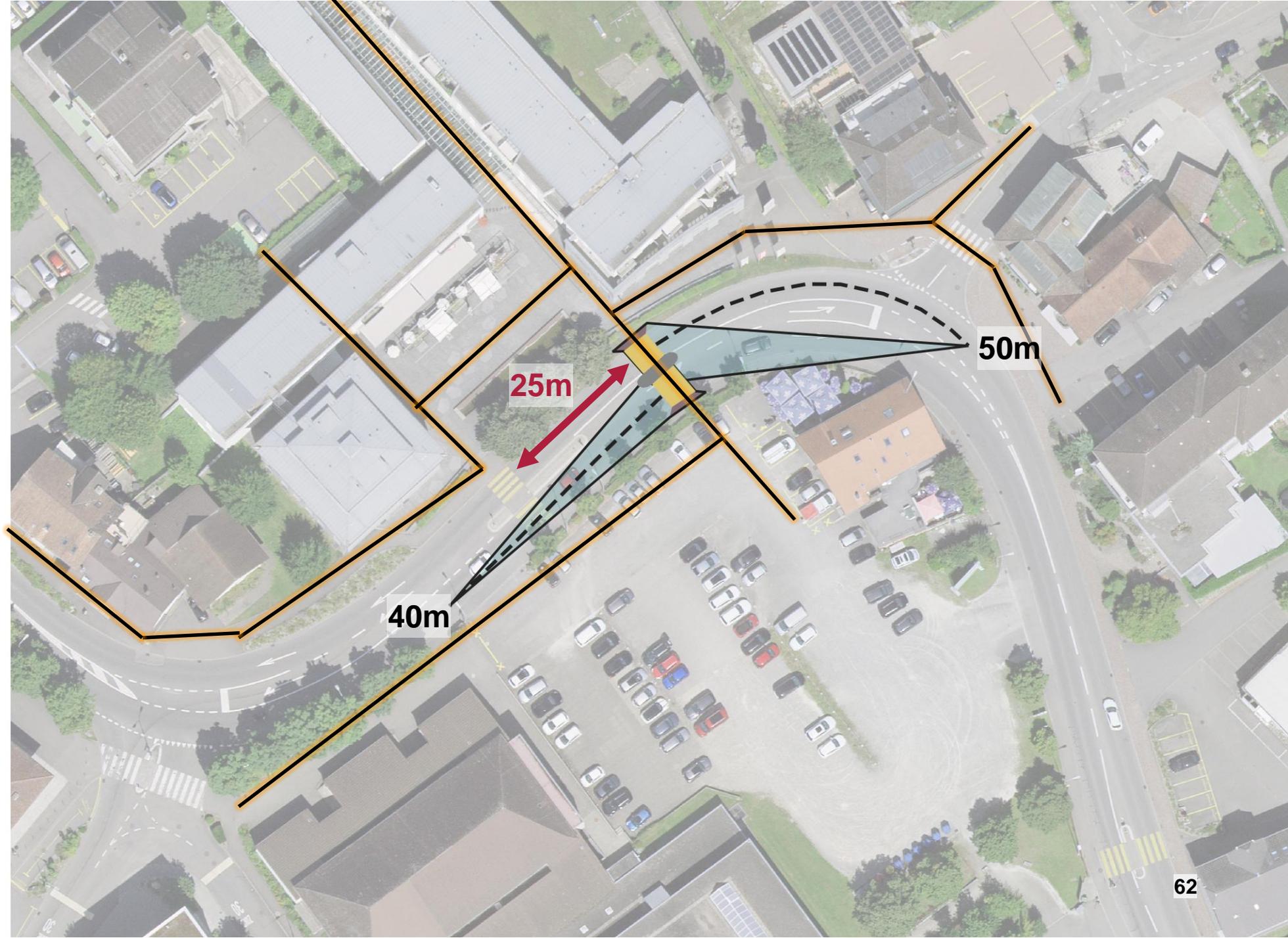
 Fusswegbeziehungen

■ Sichtweiten knapp gegeben

■ Zu nah an bestehendem  
Fussgängerstreifen (<50m)

■ nur möglich, wenn  
Fussgängerstreifen an  
bestehender Lage aufgehoben  
wird (zwei Fussgängerstreifen  
gemäss Norm nicht möglich).

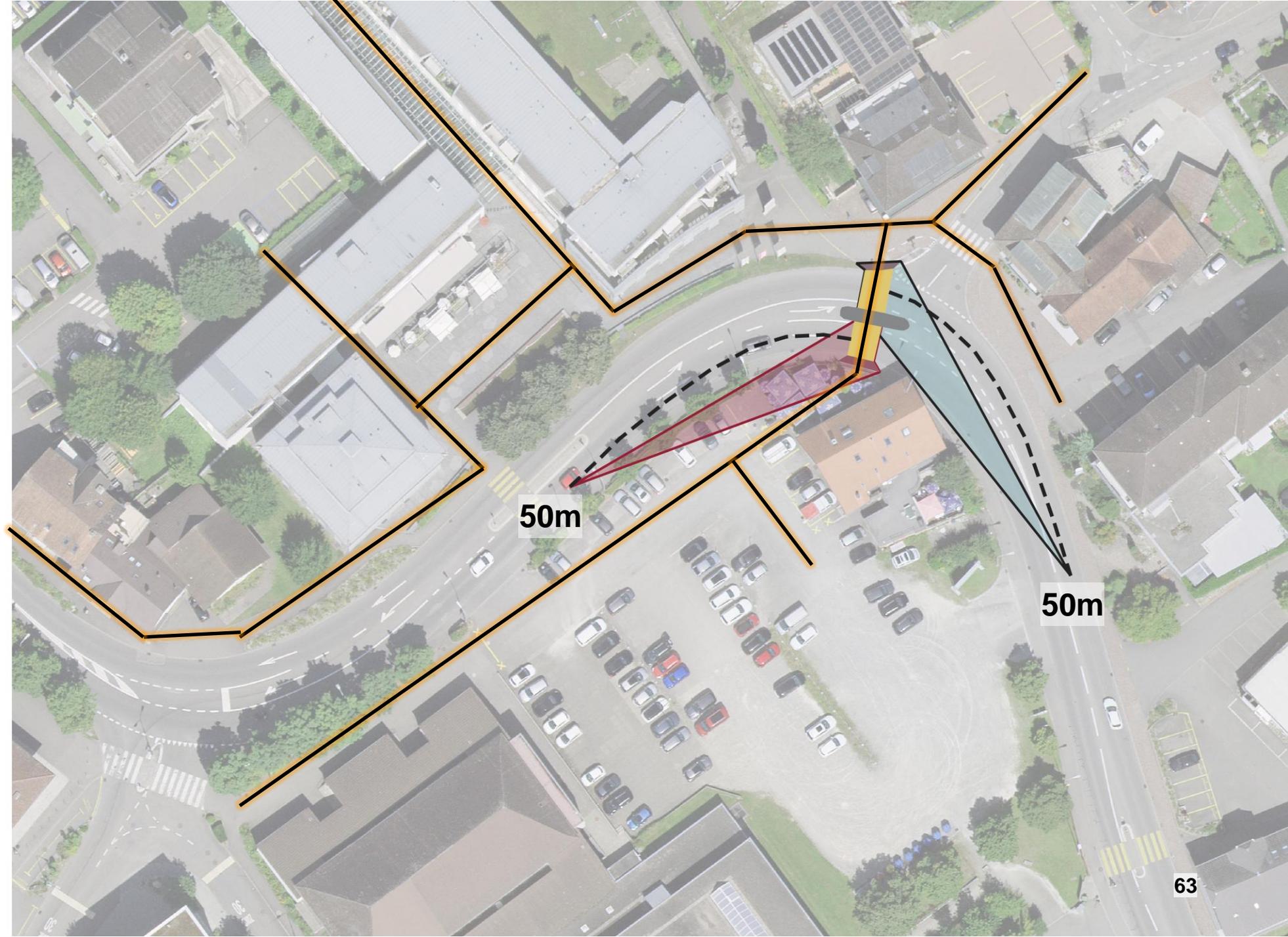
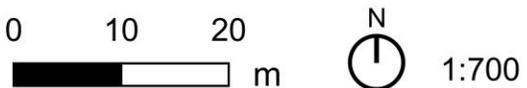
0 10 20  
 m  N 1:700



## Querung K242 Lindenzentrum/Ballyplatz

-  Fussgängerstreifen
-  Annäherungsbereich
-  Sichtweite
-  Sichtweite nicht gegeben
-  Fahrbahnmitte
-  Fusswegbeziehungen

- ! Sichtweite ostwärts nicht gegeben !**
- Fussgängerstreifen an dieser Lage mit den bestehenden Rahmenbedingungen nicht möglich
- Distanz zu bestehendem Fussgängerstreifen gegeben (>50m)



# Fazit Querungen

Folgende Anpassungen am Strassenbauprojekt scheinen (mittelfristig) denkbar:

- Verschiebung Querungshilfe Fussverkehr Gänstelstrasse
- Verschiebung Veloquerung Bahnhofstrasse

Folgende Anpassungen am Strassenbauprojekt sind schwieriger zu realisieren

- Verschiebung Querung Fussverkehr zwischen Bally-Platz und Lindenzentrum oder Bahnhofstrasse

# Optimierung Fusswege

- Wichtigste Optimierung für den Fussverkehr ist die Schaffung einer neuen Fusswegverbindung zwischen der Schiffländi und der Stationsstrasse. Dadurch würde das Lindenzentrum einen neuen, attraktiven Zugang zu Fuss erhalten.
- Eine zusätzliche Aufwertung für den Fussverkehr würde eine Öffnung des Alterszentrum Schiffländi bringen. Es könnte eine direkte Verbindung vom Bahnhof als Eingangstor zu Gränichen über das Lindenzentrum zur Schule und bis in die östlichen Quartiere von Gränichen entstehen. Dazu müsste das Foyer baulich angepasst werden und als öffentlicher Durchgang (bspw. während dem Tag) ausgestaltet werden. Im dahinterliegenden Park müssten die beiden neuen Fusswegverbindungen miteinander verknüpft werden.
- Bei den Querungen der Kantonsstrasse könnte eine Verschiebung des Fussgängerstreifens die Verbindung zwischen Bally-Platz und Lindenzentrum stärken. Es würde neu eine klare Fussachse durchs Lindenzentrum bis auf den Bally-Platz geben. Zwei Fussgängerstreifen in so kurzem Abstand sind aufgrund der Normen jedoch nicht erlaubt.
- Sitzgelegenheiten entlang von Fusswegen und auf Plätzen erweitern den Bewegungsraum mobilitätseingeschränkter Personen

ECK HAUS

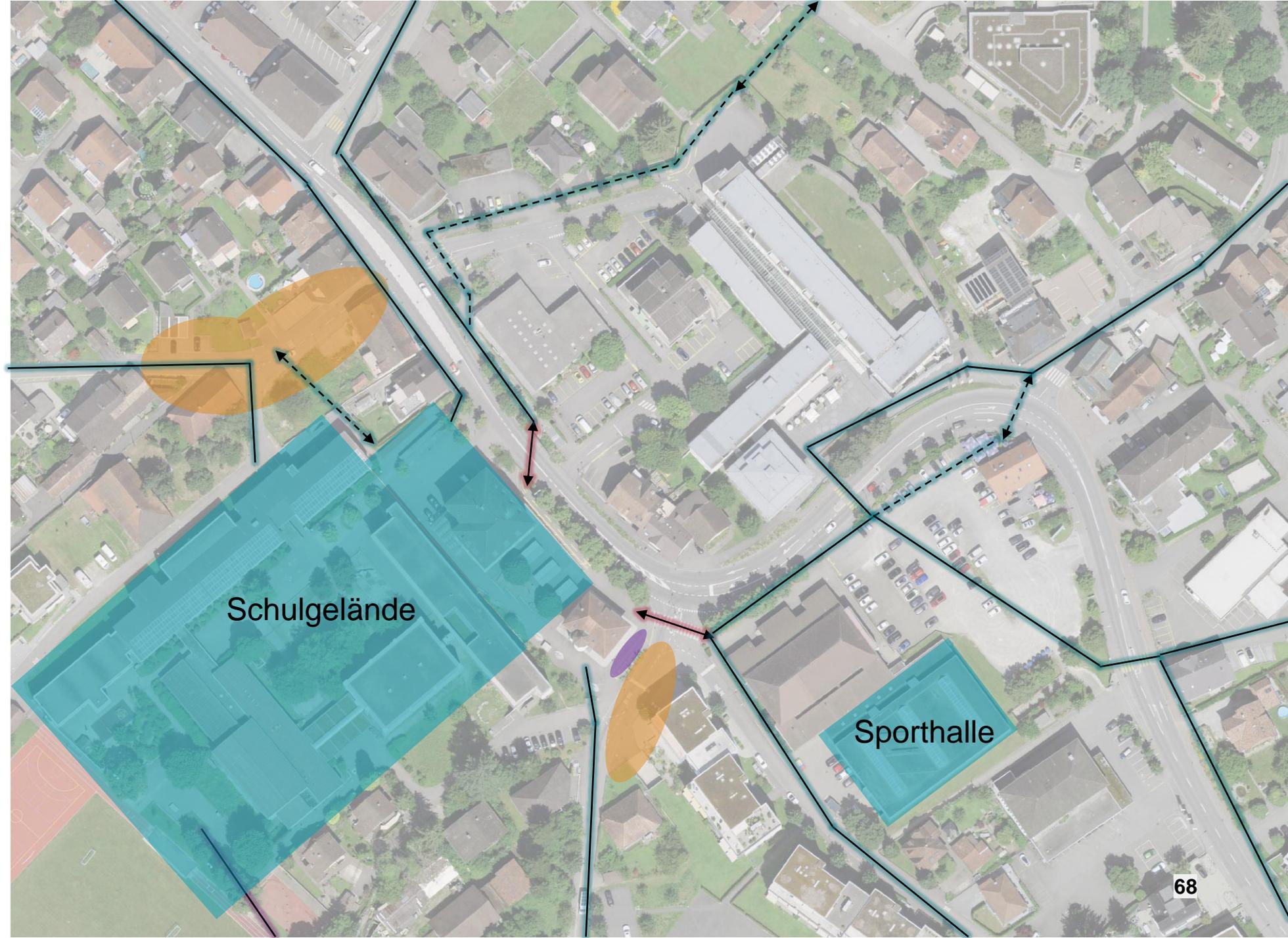
LA  
JO  
gemeinsam  
planen

**Handlungsfeld**  
Schulwege

# Analysekarte Schulwege

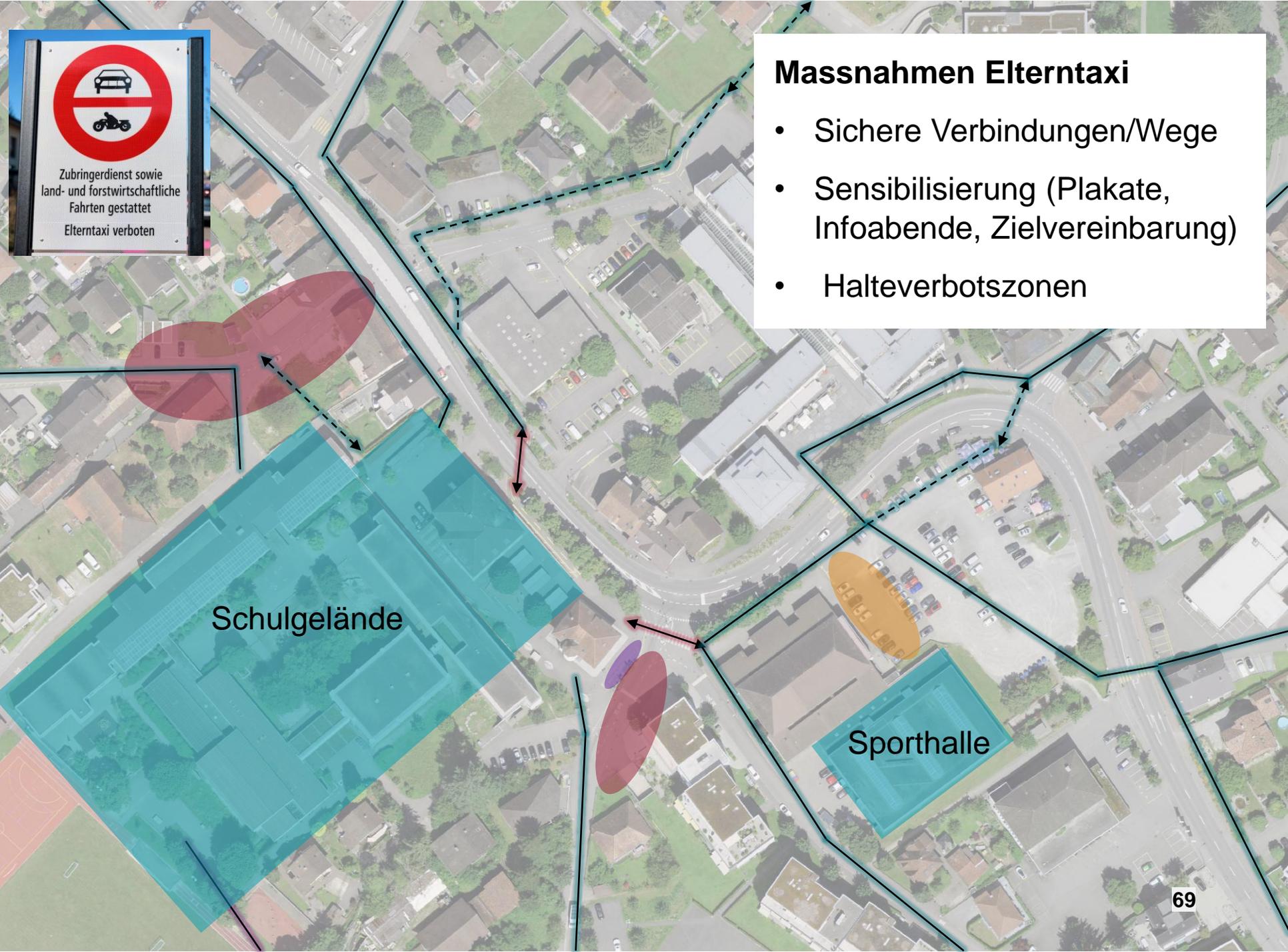
-  Schulareal
-  Parkierende Eltern
-  Schulbus
-  Schulwege
-  Neue Verbindungen Zielbild
-  Schwierige Stellen

- Die Unterführung (schnelle Velo) sowie der Fussgängerstreifen zw. Schulgelände und Mehrzweckhalle sind schwierige Stellen auf dem Schulweg.
- Parkierende Eltern hindern ebenfalls zu Fuss gehende Kinder auf ihrem Schulweg

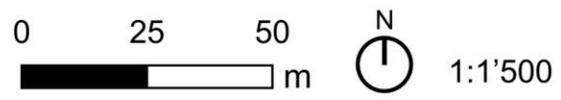


# Analysekarte Schulwege

- Schulareal
- Parkierende Eltern
- Schulbus
- Verbotzonen
- Schulwege
- Neue Verbindungen Zielbild
- Schwierige Stellen



- ## Massnahmen Elterntaxi
- Sichere Verbindungen/Wege
  - Sensibilisierung (Plakate, Infoabende, Zielvereinbarung)
  - Halteverbotszonen



# Schulwege / Elterntaxi

- Sichere Schulwege und das Thema Elterntaxi beschäftigen viele Gemeinden.
- Die wichtigsten Massnahmen zur Vermeidung von Elterntaxis sind sichere Fusswegverbindungen in der Gemeinde sowie die Sensibilisierung der Eltern.
- Bevor mit Verboten agiert wird, sollen die Eltern informiert und über das Thema aufgeklärt werden. Es müssen die Vorteile eines eigenständig absolvierten Schulwegs für die Kinder sowie «sichere» Routen aufgezeigt werden. Dies kann beispielsweise im Rahmen eines Elternabends, mit einer Aktionswoche oder Plakatkampagne geschehen.
- Schulwegrouten können an gefährlichen Orten mit Schullotsen gesichert werden.
- Als weiterführende Massnahme sind Halteverbotszonen an Stellen mit vielen Kindern zu prüfen, damit Kinder, die zu Fuss in die Schule laufen, nicht von den Elterntaxis gefährdet werden (bspw. rote Bereiche auf Karte).
- Alternativ kann auch ein Ort definiert werden, auf welchem das Ausladen von Kindern möglich ist. Es bietet sich beispielsweise der Bally-Platz an. Die Durchsetzung einer solchen Regelung ist aber schwierig.
- Als letztes Mittel können Halteverbote an neuralgischen Stellen geprüft werden.

E HAU  
CK S

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Synthese

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Synthese

Zwei mögliche Lesarten des Raumes

# Lesart Zentrum Bally

- **Ballyplatz wird wichtigster Gemeindeplatz**  
Nahversorgung konzentriert sich am Ballyplatz  
Gestaltung von Fassade zu Fassade
- **Chancen**  
Mitteldorfstrasse wird Teil des Platzraumes  
(> Verkehrsberuhigung, siedlungsorientierte Gestaltung)  
Etappierte Umsiedlung Post, Raiffeisen u.a.  
«Rückseite» Postweg wird transformiert zu Wohnquartier



# Lesart Spazierraum

- Ortskern wird als kleinteilige Struktur von Plätzen und Höfen entwickelt
- Nahversorgung angeordnet entlang Abfolge von Platz- und Hofräumen
- **Chancen**  
Grünraum Gesundheitszentrum verzahnt sich mit Ortskern  
Haus der Gesundheit schafft Verbindung  
Weitere Öffnung Bach möglich



# Lesarten

- Aus den bisherigen Erkenntnissen werden zwei Lesarten mit Fokus auf die räumliche Struktur abgeleitet. Eine Konzentration des Dorfes rund um den Bally-Platz im Vergleich zu mehreren kleineren Begegnungsorten entlang einer Platzachse vom Bally-Platz über den Lindenhof.
- ▶ Die Lesart Spazierraum wird schliesslich weiterverfolgt, da eine kleinteiligere Struktur mit verschiedenen Plätzen mit unterschiedlichen Funktionen eher zu Gränichen passt und das Zentrum sich so vielfältig und divers weiterentwickeln kann.
- Zur Erinnerung die Oberziele des Gemeinderats:
  - Dorf für alle sozialen Gruppen und Geschlechter
  - Zentrum als Drehscheibe des Dorflebens
  - Attraktive Angebote und öffentliche Räume für Versorgung, Aufenthalt, Begegnung und gesellschaftliche Aktivitäten
  - Freiflächen vielfältig nutzbar machen.

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

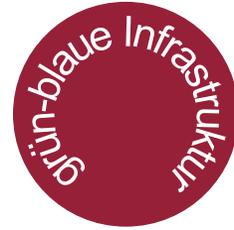
# Synthese

## Leitsätze

# Leitsätze



Das **Zentrum** ist beim **Lindenplatz**



Das Zentrum ist **hitzeangepasst** gestaltet



Das Zentrum ist **räumlich kompakt und nutzungsgemischt**



Das Zentrum ist **einwandfrei erreichbar**



Im Zentrum **fühlt man sich wohl**



Das Zentrum als **Drehscheibe des gesellschaftlichen Dorflebens**

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

# Synthese

## Zielbild 2045

# Zielbild 2045: Spazierraum Gränichen

- Gränichens Zentrum mit Nahversorgung an kleinteiligen Plätzen und Höfen
- Sichere, attraktive Aufenthalts- und Spazierräume für alle
- Verbindungen stärken: Fluss – Bahnhof – Gesundheitszentrum – Nahversorgung
- Offener Bach als grüne Spur von Hügeln bis zum Fluss

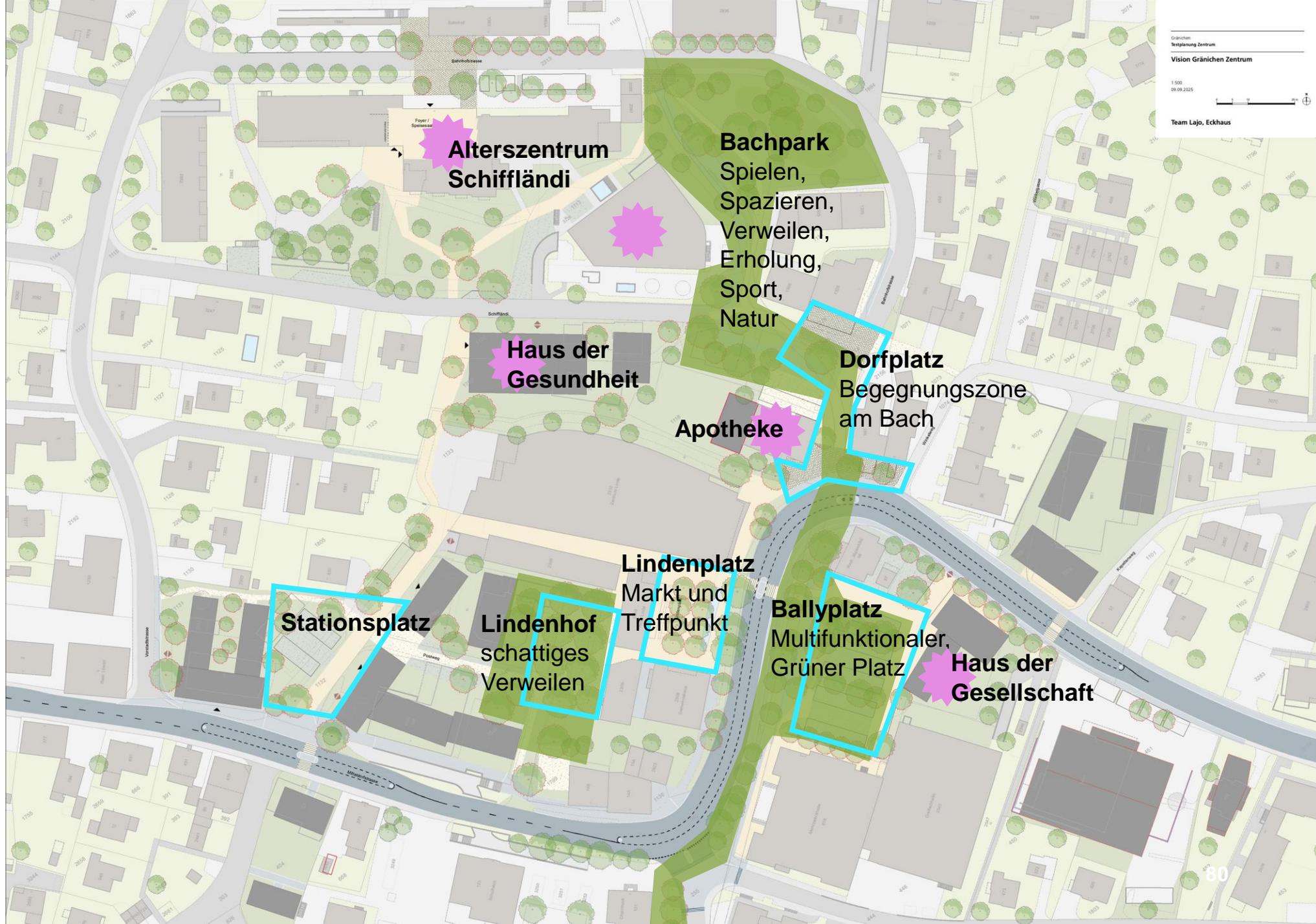


# Besondere Nutzungen

 Nutzungen für Gesundheit

 Grünräume

 Flächen für Feste



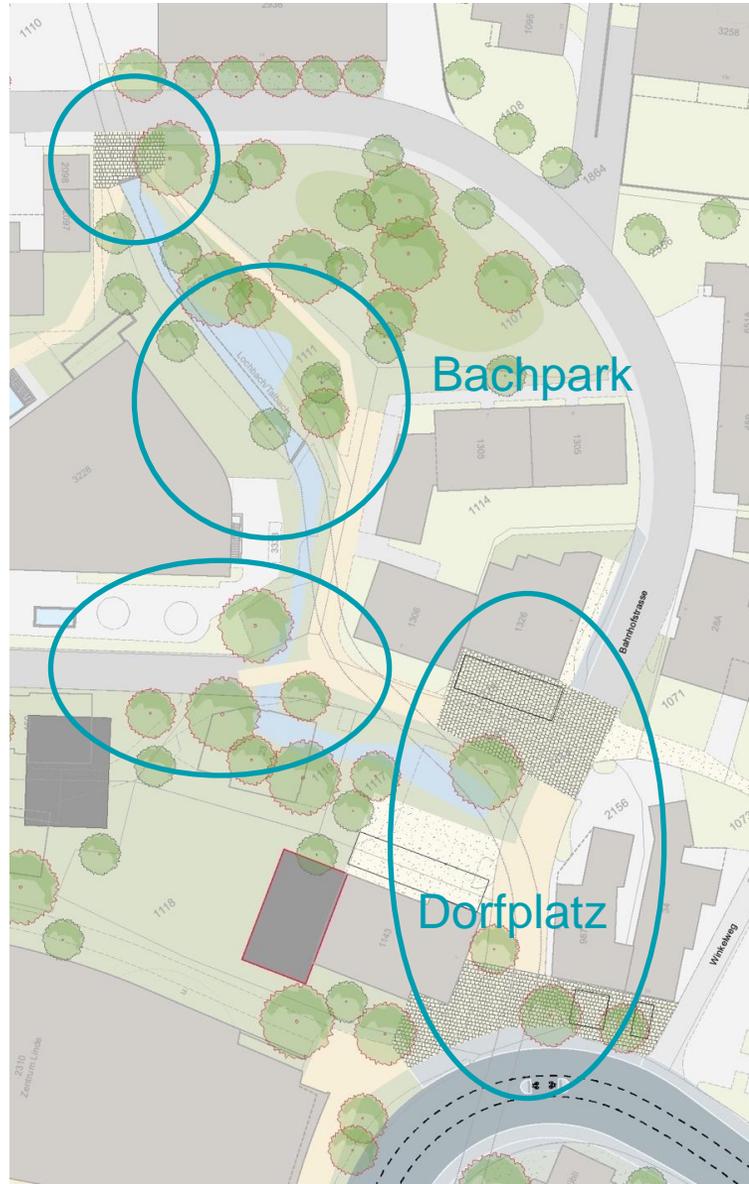


# Bachpark / Dorfplatz

Offener Eingang zum Bachpark  
heisst Besucher willkommen



Die Schiffländestrasse für Velos,  
Fussverkehr und Anwohnende



Der Dorfbach wird erlebbar und lädt zum  
Verweilen ein



Oberflächengestaltung Dorfplatz zeigt:  
Fussverkehr hat Vortritt.



# Lindenhof und Lindenplatz

Der Lindenplatz erhält ein Blätterdach und kann ein Marktplatz werden



Biergartenatmosphäre im Lindenhof  
Sich treffen, verweilen, feiern



# Ballyplatz multifunktional

- Offener Bachraum schafft Distanz zur Strasse
- Direkte und visuelle Verbindung zum Zentrum Lindenplatz
- Grünraum mit hohen Bäumen und stabilisierter Wiesenfläche
- **Vielfältig nutzbar:**  
**Alltag:** Grünraum für Erholung und Sport (Badminton, Fussball, Turngeräte)  
**Festtag:** Platz zum Feiern  
**Sportveranstaltungen:** Parkplatz

**Tragfähiger Untergrund mit Spielrasen  
(sporadisch befahrbar)**



# Ballyplatz multifunktional

**Alltag:** Grünraum, Sport- und Spielwiese

**Festtag:** Platz zum Feiern

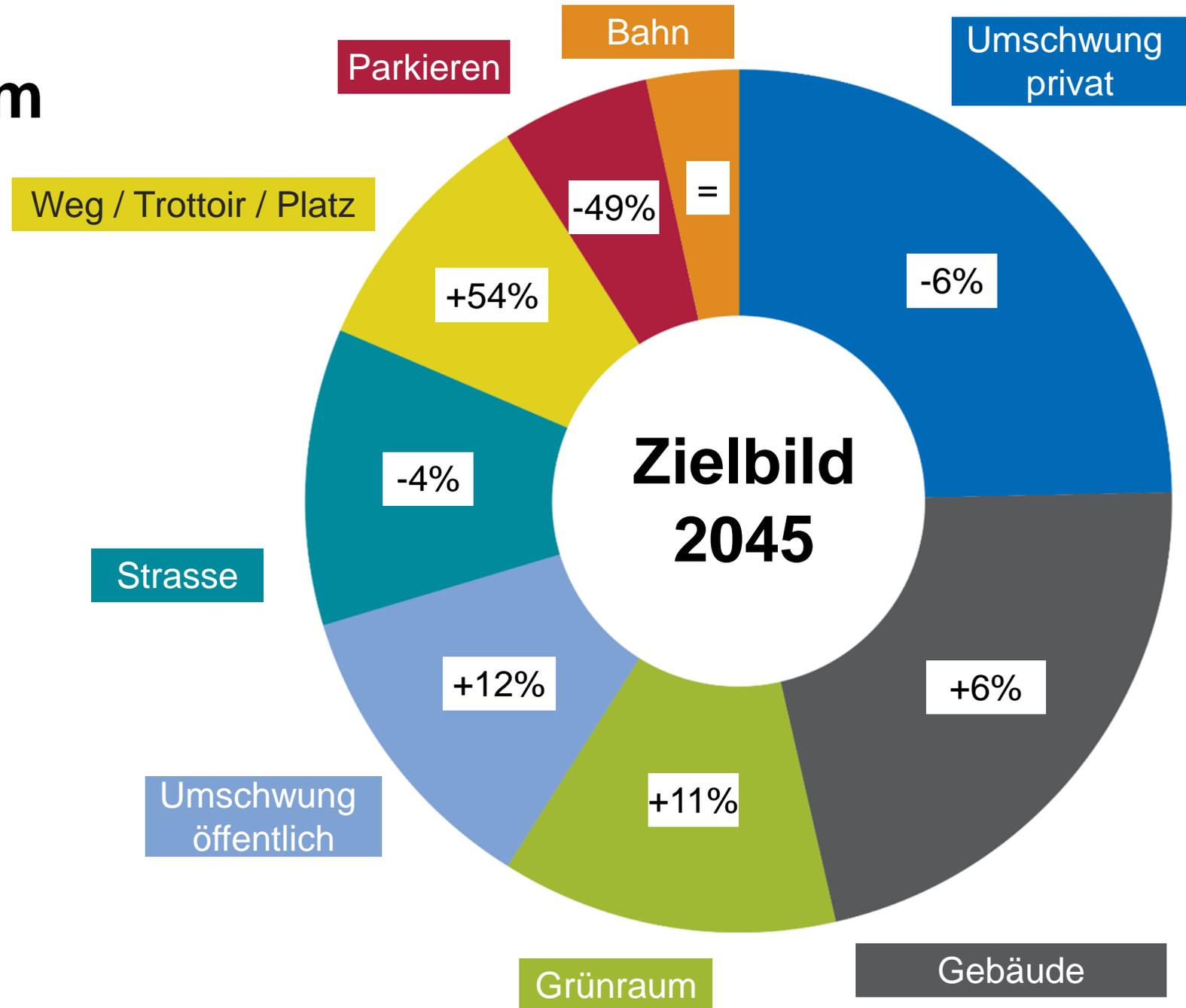
**Sportveranstaltungen:** Parkplatz



# Flächenaufteilung im Projektperimeter

## Veränderungen Zielbild

- Parkierfläche wird halbiert
- Weg / Trottoir / Platz wird verdoppelt
- Leichte Zuwächse bei Grünraum und öffentlichem Umschwung



# Zielbild 2045

- Das Zielbild baut stark auf dem **Bestehenden** auf und ermöglicht an verschiedenen unabhängig Orten eine Entwicklung.
- Das wichtige Zukunftsthema der **Gesundheit** wird adressiert, indem an der Schiffländi zwischen Alters- und Lindenzentrum ein neues Haus der Gesundheit entsteht. Dieses bietet Platz für Arztpraxen, Physiotherapie, Spitex etc. und kann somit Gesundheitskompetenzen im Zentrum bündeln.
- Durch die **neue Fusswegverbindung** von der Schiffländi zum Lindenzentrum wird der Standort aufgewertet. Dadurch wird eine Entwicklung der Flächen rund um das Post- und Raiffeisengebäude attraktiv. Realisiert werden sollen Wohngebäude (evtl. mit alters- und preisgünstigen Wohnungen), Erdgeschossnutzungen und ein **Lindenhof** als öffentlicher Raum. Bestehende Nutzungen wie der Pub, die Bibliothek, die Restaurants und Geschäfte können/sollen sich auch gegen diesen Lindenhof ausrichten (im Hochsommer gegen den kühlen Lindenhof, im Frühjahr gegen den warmen Lindenplatz stuhlen).
- Der **Bally-Platz** soll begrünt und multifunktional genutzt werden können. Ein Konzept soll gemeinsam mit der Bevölkerung erarbeitet werden. Er soll sowohl Platz für Sport, Märkte (bspw. Weihnachtsmarkt), aber zeitweise auch zum Parkieren genutzt werden können. Durch das neue Gebäude entsteht eine Platzsituation, die überschaubar, geborgen und klar gefasst wirkt; gleichzeitig können die Erdgeschossnutzungen wertvolle Synergien zum Platz beitragen.

# Zielbild 2045

- An der heutigen Kreuzung Bahnhofstrasse/Schiffländi soll ein neuer **Dorfplatz** entstehen. Vieles, was einen Dorfplatz ausmacht, ist bereits bestehend. Es gibt eine Bäckerei, eine Apotheke, einen Blumenladen und einen Coiffeur. Heute gleicht der Ort aber einer unbelebten Verkehrskreuzung mit Parkplätzen und weniger einem Dorfplatz. Durch eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs, einer leichten Reduktion der Parkierung sowie einer Umgestaltung des Platzes soll die Aufenthaltsqualität erhöht und ein Ort der Begegnung geschaffen werden.
- Der **Lochbach** soll wo möglich aufgedeckt und zugänglicher gemacht werden. Am einfachsten scheint dies beim Spielplatz an der

Bahnhofstrasse. Hier kann der Bach zugänglicher gemacht werden und als Spielelement in den Park integriert werden. Auch bei der Entwicklung des Bally-Platz sowie des Dorfplatzes soll eine Öffnung geprüft und zu einem **Bachpark** verknüpft werden werden.

- Das Areal der **Brockenstube** soll mit Wohnnutzungen entwickelt werden. Die Brockenstube kann im Erdgeschoss bleiben, oder in eine andere Erdgeschossliegenschaft (Bally-Platz, Lindenhof) umziehen. Die Erschliessung sollte wenn möglich rückwärts über den Winkelweg erfolgen.

# Abwägungen Haus der Gesundheit / der Gesellschaft

- Ein neues Haus der Gesundheit oder der Gesellschaft kann gut in das Zentrum integriert werden. Dabei muss die Frage geklärt werden, was genau die Wünsche und Ansprüche der Gemeinde sind.
- Ein **Haus der Gesundheit** wäre in diesem Zielbild idealerweise an der Schiffländi zwischen Lindenzentrum und Alterszentrum gelegen. Ein alternativer Standort wäre auch der Lindenhof direkt beim Lindenzentrum. An diesen beiden Orten könnten die Themen Gesundheit und Gesellschaft auch gut miteinander verknüpft werden. Aus verkehrlicher Sicht ist an diesem Standort wichtig, dass die Nutzung nicht zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen an der Schiffländi führt, sondern die Parkierung wenn möglich mit dem Lindenzentrum zusammen gedacht wird.
- Ein **Haus der Gesellschaft** wäre auch auf dem Bally-Platz möglich. Hier könnte es mit den Vereinsnutzungen der Mehrzweckhalle und der multifunktionalen Nutzung des Platzes kombiniert werden. Ein Haus der Gesundheit wird an dieser Stelle aufgrund der Zugänglichkeit vom Alterszentrum eher nicht gesehen.

ECK HAUS

LA JO  
gemeinsam  
planen

# Synthese

Umsetzung / Etappierung

# Schritte zur Umsetzung

## Sofortmassnahmen (bis 5 Jahre)

1 Lindenplatz (Hitzeanpassung, mobiles Grün)

2 Optimierungen Bally-Platz 

## Mittelfristige Massnahmen (5- 10 Jahre)

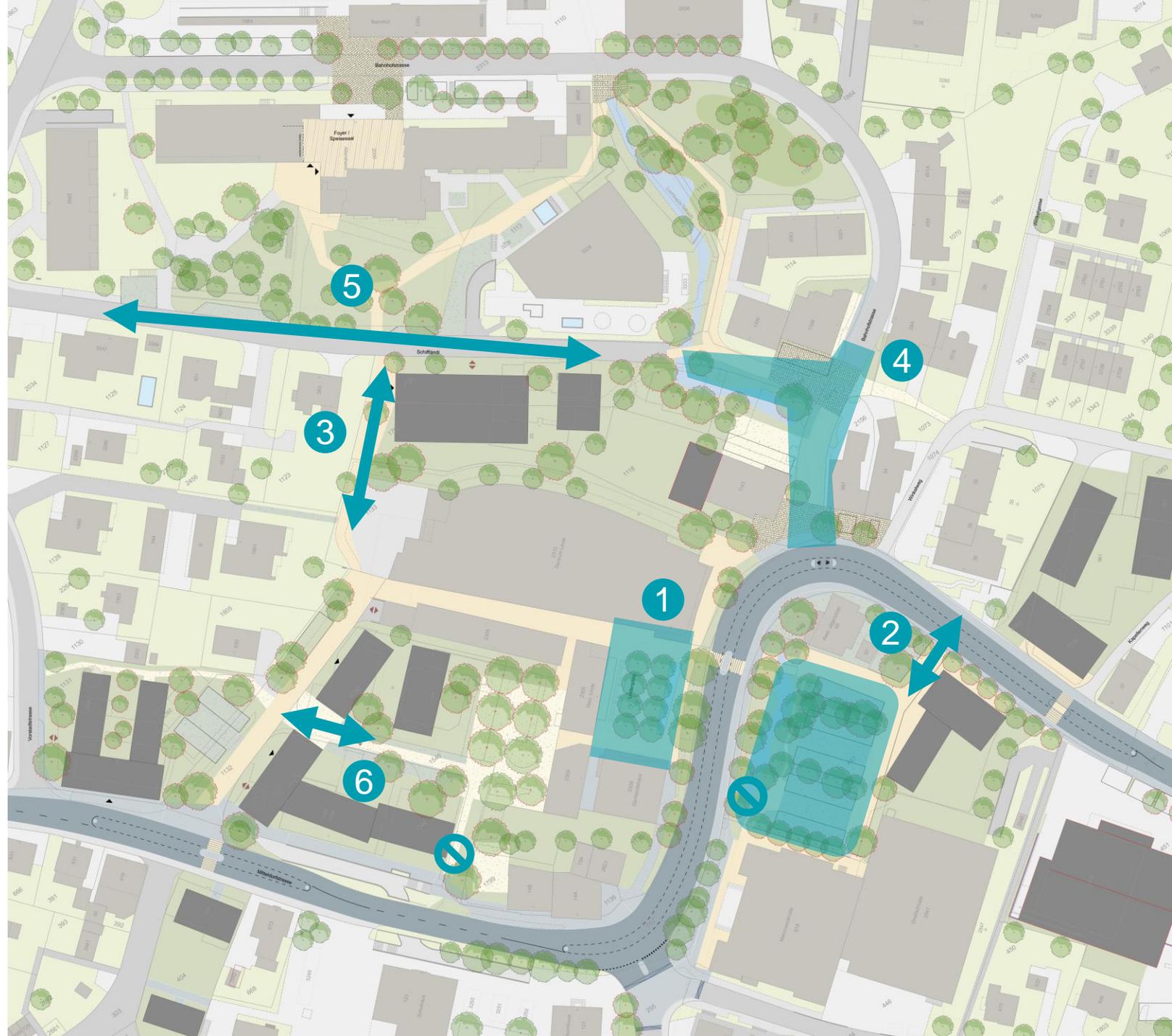
3 Neuer Fuss- und Veloweg 

4 Begegnungszone Dorfplatz

5 Einrichtung Velostrasse Schiffländi

6 Verlegung Einfahrt Lindenhof

Mehrfachnutzung Parkplätze



# Umsetzung / Etappierung



## Sofortmassnahmen (bis 5 Jahre)

1 **Lindenplatz (Hitzeanpassung, mobiles Grün):** Mit Massnahmen zur Hitzeanpassung wie mobilem Grün wird der Lindenplatz aufgewertet

2 **Optimierungen Bally-Platz:** Die Einfahrt in den Bally-Platz wird nach Osten verlegt, gleichzeitig kann die Parkierung reduziert und Zwischennutzungen auf dem Platz ermöglicht werden (erste Begrünung, Nutzung für Sport). (Schlüssel-Mn)

## Mittelfristige Massnahmen (5- 10 Jahre)

3 **Neuer Fuss- und Veloweg:** Ein 4m breiter Fuss- und Veloweg realisieren. Am besten wird dies gleichzeitig mit einer baulichen Entwicklung «Haus der Gesundheit» realisiert, um Synergieeffekte zu nützen (Schlüsselmassnahme).

4 **Begegnungszone Dorfplatz:** Am neuen Dorfplatz können einfachere Beruhigungsmassnahmen und Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgesetzt werden. Eine Begegnungszone eignet sich als Verkehrsregime.

5 **Einrichtung Velostrasse Schiffländi:** Die Schiffländi wird verkehrsberuhigt und für Fuss- und Veloverkehr aufgewertet.

6 **Schliessung Einfahrt Lindenhof:** Die Einfahrt zum Lindenhof wird geschlossen, Zufahrt nur über Postweg.

**Mehrfachnutzung Parkplätze:** Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen wird in Konzepten verankert und in der Praxis als Prinzip gefördert



# Umsetzung / Etappierung

## Bauprojekte, unabhängig

- 1 **Durchgängigkeit Alterszentrum:** Kann unabhängig erfolgen, nachdem der neue Fuss-/ Veloweg erstellt ist.
- 2-6 **Bauprojekte mit einem Eigentümer:** Können unabhängig erfolgen, müssen aber in die Zentrumsentwicklung passen

## Bauprojekte mit Abhängigkeiten

- 1-2 **Bauprojekte mit mehreren Eigentümern:** Die Bauprojekte beim Haus der Gesundheit und bei der Raiffeisen erfordern mehr Planungsaufwand und müssen integriert geplant werden.

## Neugestaltungen

- 1  **Ballypark (inkl. Veloverbindung):** Neugestaltung des Ballypark mit Offenlegung des Fliesgewässers. Wird idealerweise gemeinsam mit Neubauprojekt umgesetzt. Zuerst Konzept für multifunktionale Nutzung in Gemeinde erarbeiten (Schlüsselmaßnahme).
- 2  **Dorfplatz:** Neugestaltung eines Dorfplatzes, Offenlegung Bach prüfen, Realisierung von Durchfahrtsbeschränkungen (Schlüsselmaßnahme)
- 3 **Bahnhofplatz:** Aufwertung Bahnhofplatz in Zusammenhang mit Durchgängigkeit Alterszentrum
- 4 **Bachpark anlegen:** Zugänglichkeit zum Bach vom heutigen Spielplatz erhöhen, Offenlegung Bach ausdehnen
- 5  **Lindenplatz Neugestaltung:** Lindenplatz neu gestalten. Geschäfte und Restaurants einbinden (Schlüsselmaßnahme).

ECK HAUS

LA  
JO  
gemeinsam  
planen

**Synthese**  
Zielerreichung

# Spazierraum Gränichen

Zentralität

## Leitsatz I: Zentralität Lindenplatz

- Der Lindenplatz ist das Herz des Zentrums und ein für alle bekannter Treffpunkt.
- Hitzemindernde Massnahmen verbessern die Aufenthaltsqualität.

Diversität & Interaktion

## Leitsatz II: Diversität und Interaktion

## Leitsatz V: Zugänglichkeit

## Leitsatz VI: Brauchbarkeit & Adaptierbarkeit

- Höfe, Plätze und Grünräume mit unterschiedlichen Qualitäten ergänzen sich zum Zentrum. Sie sind vielfältig nutzbar.
- Kurze, sichere, attraktive Wege verbinden alle zentralen Angebote. «Wir sind alle Fussgängerinnen und Fussgänger».
- Das Zentrum besteht aus einem Netz von Wegen, öffentlichen Räumen und Nutzungen im Bereich Bahnhof bis Schule / Mehrzweckhalle für den Fuss und Veloverkehr.

Zugänglichkeit

Brauch- & Adaptierbarkeit

Raumgeborgenheit

## Leitsatz III: Raumgeborgenheit

## Leitsatz IV: Grün-blaue Infrastruktur

- Die Räume sind so dimensioniert, dass man sich darin geborgen fühlt.
- Versiegelte Flächen werden reduziert (Strassen- und Parkplatzflächen).
- Zusammenhängende Grünräume und Öffnung Dorfbach bieten Aufenthalts-, Spielflächen und Spazierwege mit natürlichem Schatten
- Der Lindenhof wird zu einem schattigen Hof unter Bäumen als Aufenthalts-, Fest-, Gastronomiebereich.

Grün-blaue Infrastruktur

# Anhang / Zusatzfolien



# Parkieren beim Lindenhof

 Drop Off (max 15' oder Parkverbot)

 Behinderten-Parkplätze

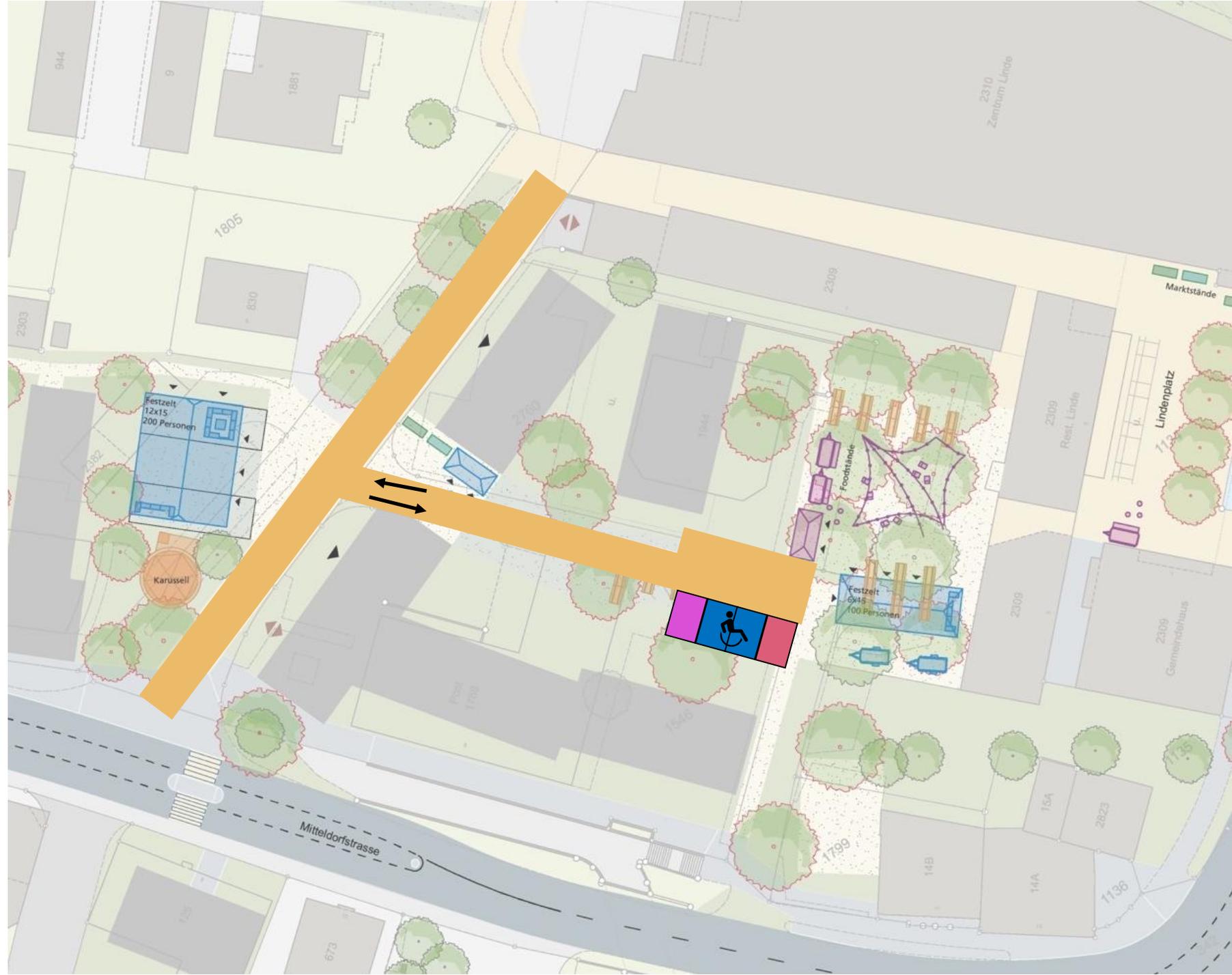
 Zulieferer

## Vorteile:

- Verkehr ab Kantonsstrasse nur auf einem Einfallswinkel
- Parkplätze nahe an Geschäften

## Nachteile:

- Platz für Wendemanöver benötigt



# Parkieren beim Lindenhof

 Drop Off (max 15' oder Parkverbot)

 Behinderten-Parkplätze

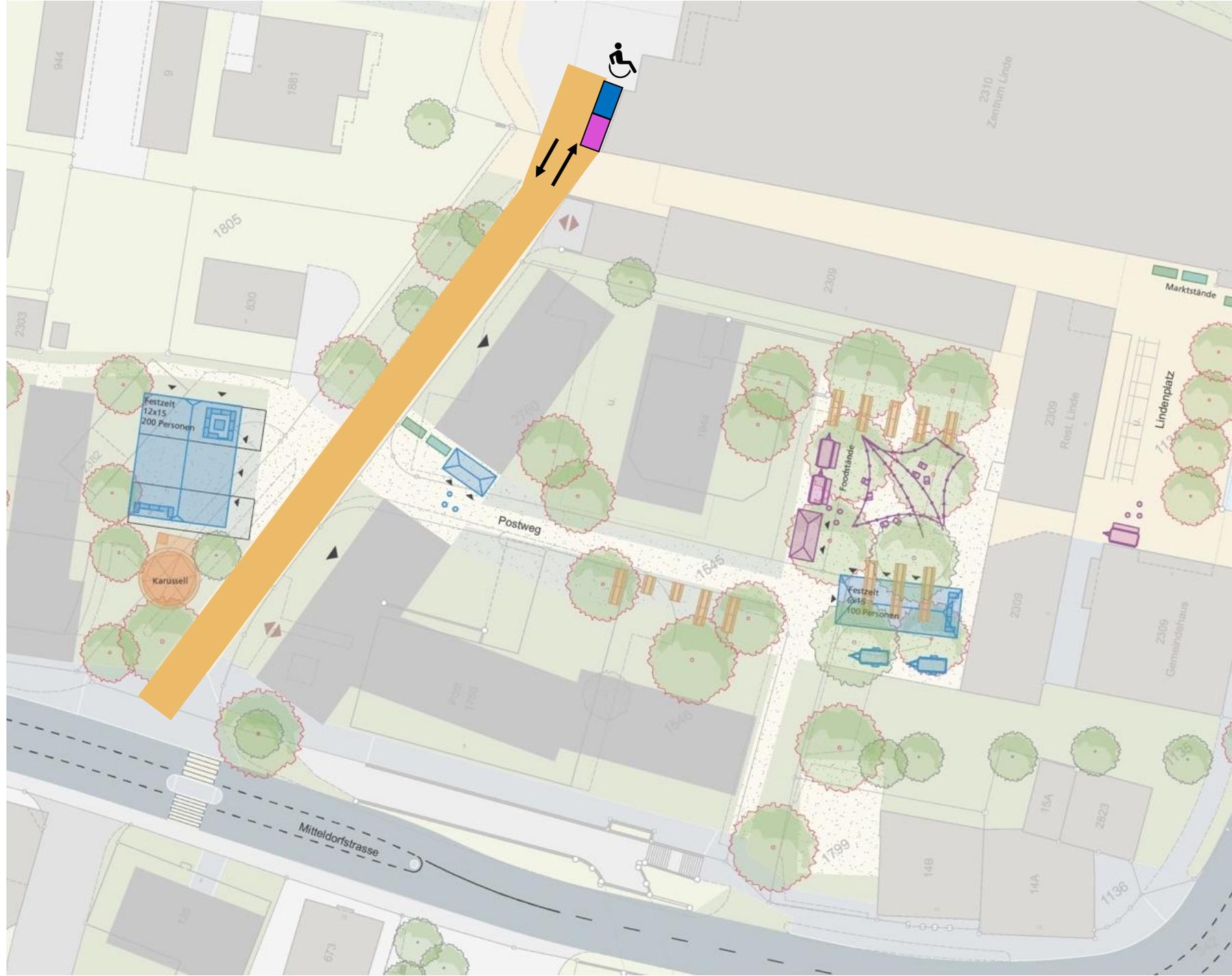
 Zulieferer

## Vorteile:

- Kein Verkehr im Lindenhof

## Nachteile:

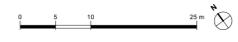
- Distanz von Parkplätzen zu den Geschäften





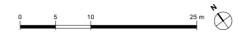
Bestand	Massnahmen
	Gebäude
	Fahrbahn
	Trottoir
	Vorplatz
	Grünfläche
	Bahn
	Gewässer
	Mauer
	Baum
	Pflasterung
	Durchgang
	Versickerungsfähig
	Begrünt
	Parkierungsfläche
	Schwelle





Bestand	Massnahmen
	Gebäude
	Fahrbahn
	Trottoir
	Vorplatz
	Grünfläche
	Bahn
	Gewässer
	Mauer
	Baum
	Pflasterung
	Durchgang
	Versickerungsfähig
	Begrünt
	Parkierungsfläche
	Schwelle





Bestand	Massnahmen
	Gebäude
	Fahrbahn
	Trottoir
	Vorplatz
	Grünfläche
	Bahn
	Gewässer
	Mauer
	Baum
	Pflasterung
	Durchgang
	Versickerungsfähig
	Begrünt
	Möbiliar Fest / Anlass
	Parkierungsfläche
	Schwelle

