

BGK und Hitzeminderung, Ennetbaden

Badstrasse- Postplatz- Sonnbergstrasse, Ennetbaden

Blick in die Werkstatt

10. Juni 2024 | Präsentation für Gemeinderatssitzung
Andreas Bühlmann, Kristina Kössler, Debora Heitz

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung und Produkt
2. Vorgehen
3. Situationsanalyse
4. Varianten der Veloroutenführung
5. Zielsetzungen Betriebskonzept
6. Verkehrsregime und Signalisation Badstrasse
7. Verkehrsführungsvarianten Badstrasse
8. Weitere Hinweise für Pilot
9. Weiteres Vorgehen



1. Aufgabenstellung und Produkt

Aufgabenstellung:

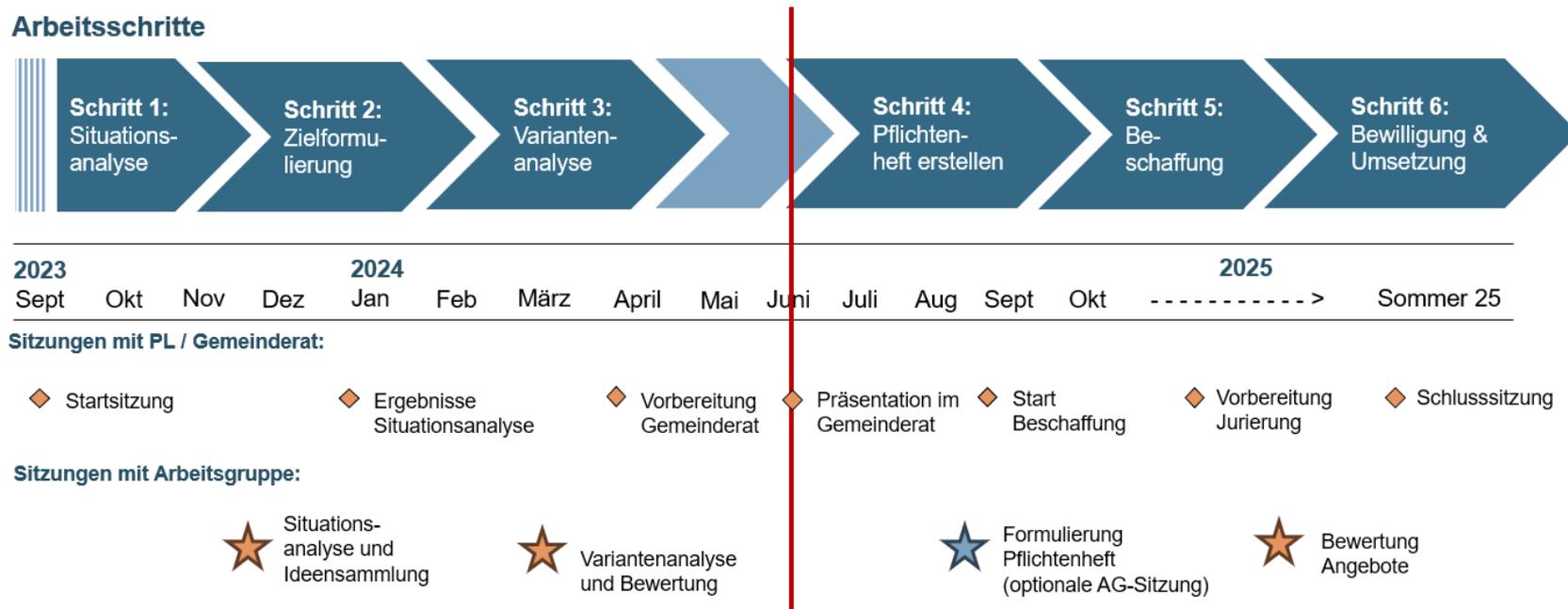
- **Massnahmen zur Hitzeminderung** ergreifen
- Die latenten **verkehrlichen Nutzungskonflikte reduzieren** unter Beachtung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs.
- Die **Belebung** der Promenade fördern durch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Mit gestalterischen Massnahmen die Defizite im Zuge von periodischen Strassen- und Werkleitungserneuerungen beheben.

→ **Produkt** ist ein BGK auf hoher Flugebene mit begleitender Dokumentation zu **Handlungsempfehlungen sowie einem Betriebskonzept.**

2. Vorgehen

Terminplan

Arbeitsschritte



3. Situationsanalyse

Grundlagen:

- Grundlagenstudium: kommunale, kantonale und regionale Planungsgrundlagen
- Gespräche/Interviews mit: RVBW, Gemeindeammann, Feuerwehr, Werkdienst, Polizei, Kanton
- Begehung
- Inputs aus 2 Workshops mit Arbeitsgruppe

Arbeitsgruppe:

Elisabeth Hauller	Gemeinderätin
Dominik Kramer	Gemeinderat
Erwin van Bouwelen	Stv. Leiter Bau und Planung, PL
Laura Sunen	Vertreterin Baukommission
Marc Angst	Vertreter IG / Verein Bagni Popolari
Jana Stachetzki	Vertreterin der Stadt Baden und Planungs- und Verkehrskommission Ennetbaden

3. Situationsanalyse



Potenziale:

- **Belebung Bäderquartier funktioniert**, Nutzungsmix, EG-Nutzungen, heisser Brunnen, Restaurantbetrieb
→ soll beibehalten/gefördert werden
- **Aufwertung Postplatz / Promenade**
→ grosses Potential zur Erhöhung Aufenthaltsqualität vorhanden
- **Rückwertige Erschliessung**
→ Funktioniert für diverse Zufahrten, volles Potential jedoch noch nicht ausgeschöpft: gewisse private Zugänge und Anlieferungsverkehr immer noch via Promenade



Defizite:

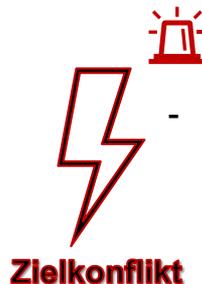
- **Nutzungskonflikt Velo / Fuss** entlang Promenade / bei Schiefe Brücke / bei Postplatz / bei Einmündung Grendelstrasse
→ wird akzentuiert durch Belebung und Nutzung kantonale Velohauptroute
- **Hitzeschutz ungenügend**
→ hemmt die Entwicklung / Belebung insbesondere im Sommer
- **Anlieferungsverkehr führt zu Konflikten** mit Fuss, Velo und ÖV
→ wird akzentuiert mit Entwicklungen (Alterszentrum)

3. Situationsanalyse



Potenziale:

- **Belebung Bäderquartier funktioniert**, Nutzungsmix, EG-Nutzungen, heisser Brunnen, Restaurantbetrieb
→ soll beibehalten/gefördert werden
- **Aufwertung Postplatz / Promenade**
→ grosses Potential zur Erhöhung Aufenthaltsqualität vorhanden
- **Rückwertige Erschliessung**
→ Funktioniert für diverse Zufahrten, volles Potential jedoch noch nicht ausgeschöpft: gewisse private Zugänge und Anlieferungsverkehr immer noch via Promenade



Defizite:

- **Nutzungskonflikt Velo / Fuss** entlang Promenade / bei Schiefe Brücke / bei Postplatz / bei Einmündung Grendelstrasse
→ wird akzentuiert durch Belebung und Nutzung kantonale Velohauptroute
- **Hitzeschutz ungenügend**
→ hemmt die Entwicklung / Belebung insbesondere im Sommer
- **Anlieferungsverkehr führt zu Konflikten** mit Fuss, Velo und ÖV
→ wird akzentuiert mit Entwicklungen (Alterszentrum)

4. Varianten der Veloroutenführung

4. Varianten der Veloroutenführung

**Erster Ansatz zur Entschärfung des Zielkonflikts:
Umgang mit der kantonalen Velohauptroute**



- a. **Verlegung**, damit die Promenade umfahren wird
Geprüfte Linienführungen der Velohauptroute:
 - Via Schiefe Brücke / Bäderstrasse / Parkstrasse
 - Via Oberdorf-/ Bachtal- / Hertenstein-/ Goldwandstr.
 - In Hohlkasten oberhalb des Tunnels und mit beidseitiger Rampe
 - In Tunnel
- b. **Abklassierung**, damit stark einschränkende Massnahmen für den Veloverkehr, wie bspw. Fussgängerzone, vertretbarer werden
- c. **Entflechtung oder Entschleunigung**, damit ein Miteinander funktioniert durch verkehrslenkende und intuitiv verständliche Strassenraumgestaltung ggf. mit Elementen zur Entschleunigung Veloverkehr und/oder zur Hitzeminderung

4. Varianten der Veloroutenführung

Fazit (1/2):

- a. Die **Verlegung** der kantonalen Velohauptroute ist herausfordernd:
 - Via Schiefe Brücke / Bäderstrasse / Parkstrasse: Rückführung auf Landstrasse nur mit neuer Brücke möglich (Oederlinbrücke wird nicht realisiert), ISOS wäre betroffen, «Problem» würde nach Baden verschoben, topografisch unattraktive Route
 - Via Oberdorf-/ Bachtal- / Hertenstein-/ Goldwandstr.: Topografisch sehr unattraktiv, Wirkung ohne starke flankierende Massnahmen vermutlich sehr gering
 - In Hohlkasten oberhalb des Tunnels: spannender Ansatz, aber Nutzen-Kosten kritisch und keine Ideallösung, weil dennoch Umweg und Höhendifferenz aufgrund der Liegenschaften Hertensteinstr. 11 und 13, anderweitige Nutzung des Hohlkastens vorgesehen (z.B. Energiespeicher)
 - Im Tunnel: Aufgrund Verkehrssicherheit idealerweise mit abgesetzter Veloführung realisierbar, dazu fehlt Platz, schweizweit ist kein vergleichbares Beispiel bekannt

4. Varianten der Veloroutenführung

Fazit (2/2):

- b. Die **Abklassierung** der kantonalen Velohauptroute: Vorgelagerte Sonnenbergstrasse wird demnächst mit grossen Bemühungen seitens Ennetbaden nach Standard H2 ausgebaut, daher nicht zweckmässig.
 - c. **Entflechtung oder Entschleunigung** entlang der bestehenden Route: Sinnvollste kurzfristige Lösung, allerdings bedingt die gemeinsame Verkehrsführung auf der Badstrasse Einschränkungen und Kompromisse für den Fuss- als auch Veloverkehr (wie bspw. Temporeduktion für den Veloverkehr).
- Analyse von verschiedenen Verkehrsführungsvarianten im bestehenden Strassenraum und Kombination mit weiteren Zielsetzungen des Betriebskonzepts.

5. Zielsetzungen Betriebskonzept

5. Zielsetzungen Betriebskonzept

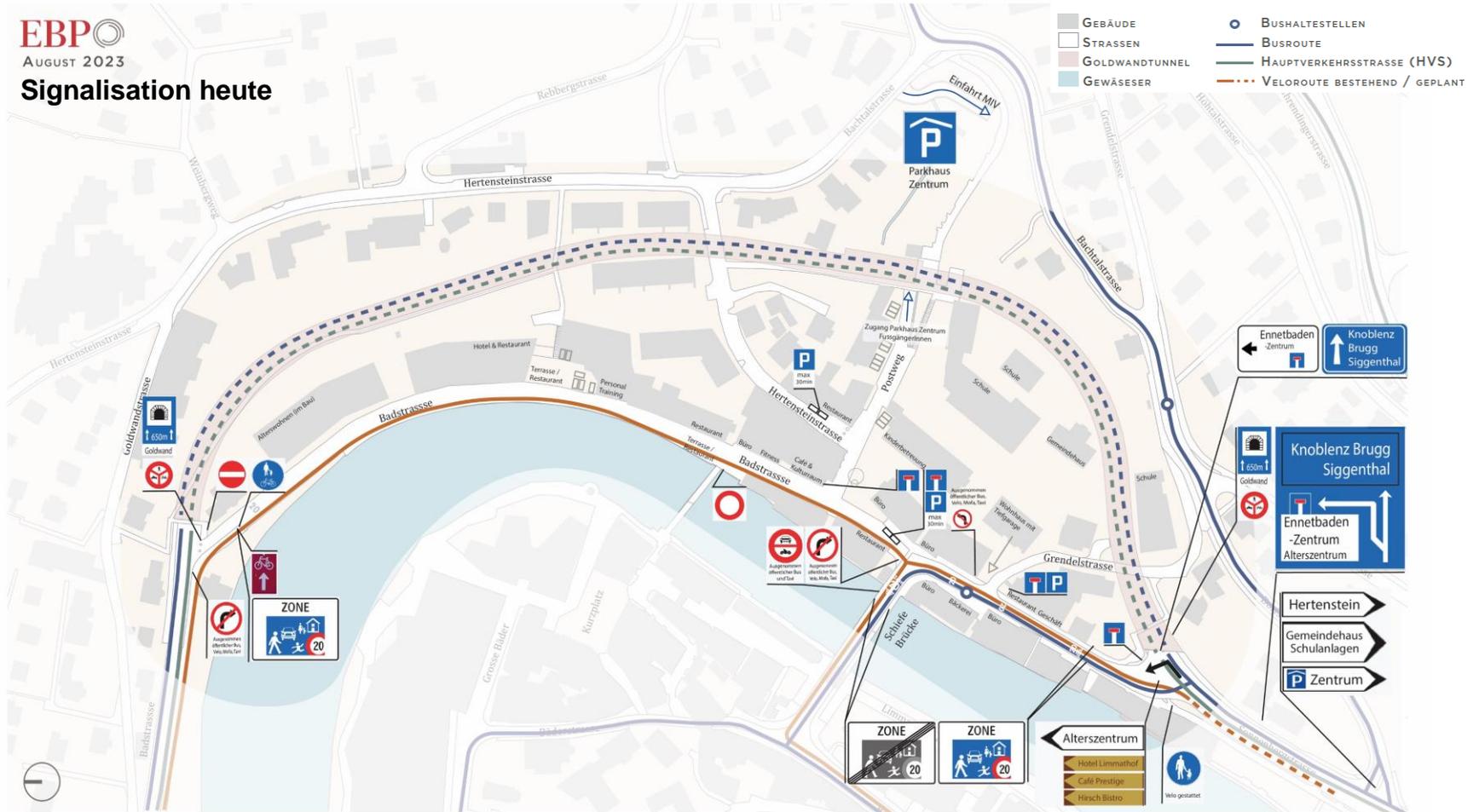
- 1) Intuitiv verständlichere und sichere Verkehrslenkung (Minimierung Konflikte)
- 2) Optimieren im Bestand: Plätze, Querschnitt der Promenade / Strasse
- 3) Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Nutzungen und Nutzergruppen
- 4) Sichere und attraktive Aufenthaltsbereiche entlang der Promenade
- 5) Schaffung attraktiver Gegebenheiten für Erdgeschoss-Nutzungen bspw. Restaurants
- 6) Hitzeminderung im Strassenraum
- 7) Reduktion des motorisierten (Such)verkehrs
- 8) Parkierung verständlicher signalisieren, Anlieferungsverkehr kontrollieren
- 9) Lage am Wasser / Image «Bäderquartier» einbeziehen

Um diese Ziele zu erreichen braucht es ein Betriebskonzept, das folgende Themen behandelt:

- Verkehrsregime und Signalisation für 7), 8)
- Klare Verkehrsführung Velo/Fuss entlang Promenade für 1), 2), 3), 4)
- Nutzergerechte Gestaltung inkl. Hitzeschutz für 2), 3), 4), 6), 9)
- Aussenflächen für Restaurants für 3), 5)

6. Verkehrsregime und Signalisation Badstrasse

Signalisation heute



6. Verkehrsregime Badstrasse – Auslegeordnung

Thema	Begegnungszone (heute) 	Fussgängerzone 
Zweck	Koexistenz verschiedener Verkehrsträger, Flanieren und Begegnen fördern	Sind Fussgängern vorbehalten, Erhöhung Aufenthaltsqualität
Zugänglichkeit motorisierter Individualverkehr (inkl. Anlieferung)	Ohne Einschränkungen	Fussgängerzonen sind den Fussgängern und den Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. In beschränktem Masse ist Fahrzeugverkehr zugelassen. Es gilt ein allg. Fahrverbot.
Geschwindigkeit (Velo/MIV)	20 km/h	Schritttempo
Vortritt	Fussgänger, ohne die Fahrzeuge unnötig zu behindern	Fussgänger (Ausnahme Tram)
Parkierung MIV	Nur an gekennzeichneten Stellen (Signale oder Markierungen)	Nicht erlaubt. Ausnahmen: Wo durch Signale oder Markierungen ausdrücklich erlaubt, oder auf Anfrage mit polizeilicher Sonderbewilligung, z.B. für Handwerker
Potential für gestalterische Aufwertung	Vorhanden gemäss FGSO	Vorhanden gemäss FGSO
Spiel und Sport	Auf verkehrsarmen Nebenstrassen erlaubt. Übrige Verkehrsteilnehmer dürfen nicht behindert oder gefährdet werden (VRV, Art. 46)	Grundsätzlich erlaubt

6. Verkehrsregime Badstrasse

Lösungsansatz		Fussgänger und fäG	Velo und langsame E-Bike	Motorfahräder (schnelle E-Bikes)	MIV
Begegnungszone (heute)		Ja	Ja	Ja	Ja
FG-Zone		Ja	Nein	Nein	Nein
FG-Zone + Radfahrern gestattet		Ja	Ja	Nein	Nein
FG-Zone + Radfahrern gestattet + Zubringerdienst gestattet		Ja	Ja	Nein	nur Zubringer
Verbot für Motorwagen und Motorräder + Zubringerdienst gestattet		Ja	Ja	Ja	nur Zubringer
Regelung über separate Verordnung* (und z.B. Pollersystem)		Ja	Ja	Ja	nur Zubringer

*Abklärungen zu möglichem Pollersystem und separater Verordnung laufen.

6. Verkehrsregime Badstrasse

 von EBP zur weiteren Vertiefung empfohlen

Lösungsansatz		Fussgänger und fäG	Velo und langsame E-Bike	Motorfahräder (schnelle E-Bikes)	MIV
Begegnungszone (heute)		Ja	Ja	Ja	Ja
FG-Zone		Ja	Nein	Nein	Nein
FG-Zone + Radfahrern gestattet		Ja	Ja	Nein	Nein
FG-Zone + Radfahrern gestattet + Zubringerdienst gestattet		Ja	Ja	Nein	nur Zubringer
Verbot für Motorwagen und Motorräder + Zubringerdienst gestattet		Ja	Ja	Ja	nur Zubringer
Regelung über separate Verordnung* (und z.B. Pollersystem)		Ja	Ja	Ja	nur Zubringer

*Abklärungen zu möglichem Pollersystem und separater Verordnung laufen.

Status quo

Kurzfristige Verbesserung
Langfristige Lösung?

6. Signalisation und Wegweisung





6. Signalisation Massnahmenempfehlung

Stärkere Verkehrslenkung zum Parkhaus beim Knoten Sonnenberg-/Oberdorfstrasse

- Parkhaus Zentrum sichtbarer signalisieren
(z.B. Überkopf-Signalisation, beide Richtungen)
- "Ennetbaden – Zentrum" durch "Badstrasse" ersetzen

Neues Verkehrsregime zeigen beim Knoten Sonnenbergstrasse/ Goldwandtunnel

- Z.B. nur Zubringerdienst
- Öffentliche Parkfelder entfernen



Zubringerdienst gemäss SSV Art.17: Fahrten zum Abliefern oder Abholen von Waren bei Anwohnern oder auf anliegenden Grundstücken, Fahrten von Anwohnern und von Personen, die Anwohner zu treffen oder auf anliegenden Grundstücken Arbeiten zu verrichten haben sowie die Beförderung solcher Personen durch Dritte.



6. Verkehrsregime Beispiel Baden Innenstadt

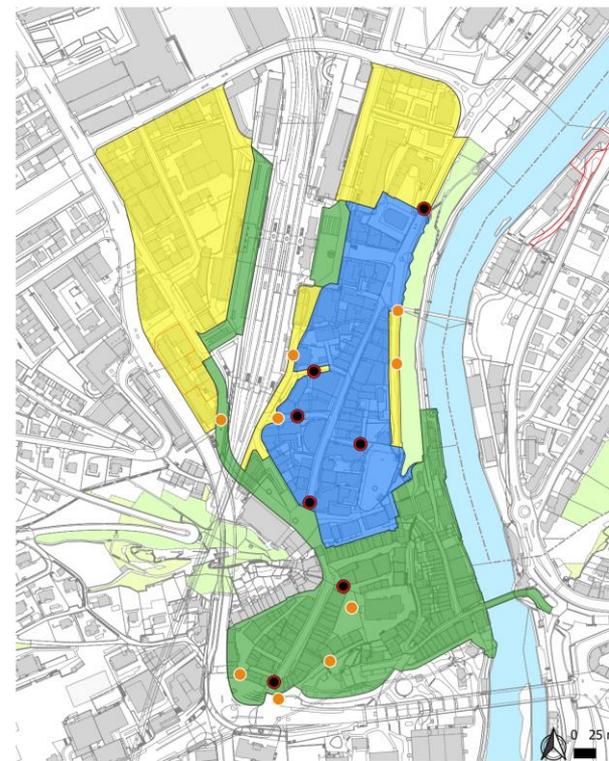
Blick nach Baden:

Die Zufahrt zur Innenstadt Baden ist mit einem Pollersystem ausgerüstet. Die Innenstadtperimeter umfasst Fussgänger- und Begegnungszonen. Am Rand der Innenstadt stehen Güterumschlagplätze zur Verfügung.

- Güterumschlagplatz
- Begegnungszone
- Poller
- Tempo-30-Zone
- Fussgängerzone

Anlieferungszeiten: Innenstadt 06.00-11.00 Uhr, Altstadt 06.00-11.00 + 14.00 - 16.00 Uhr
und Tempo-30-Zone keine zeitliche Beschränkung

Baden ist.

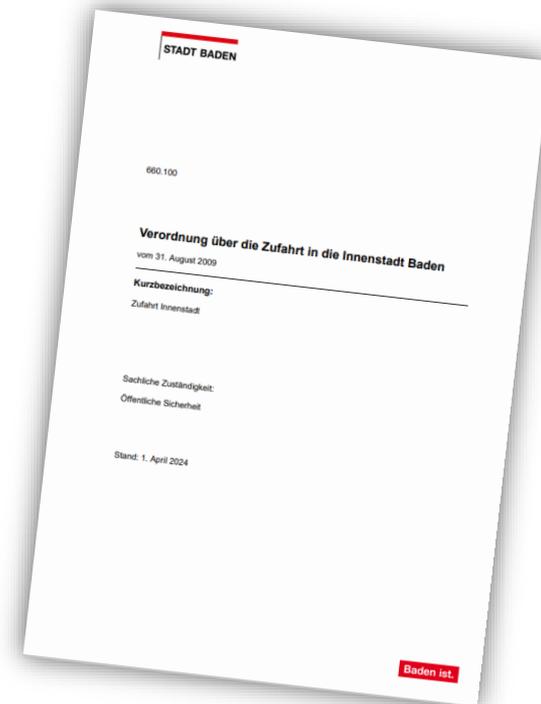


6. Verkehrsregime Beispiel Baden Innenstadt

Blick nach Baden:

Die Zufahrt zur Innenstadt Baden ist entsprechend der Verordnung vom 1. April 2024 geregelt:

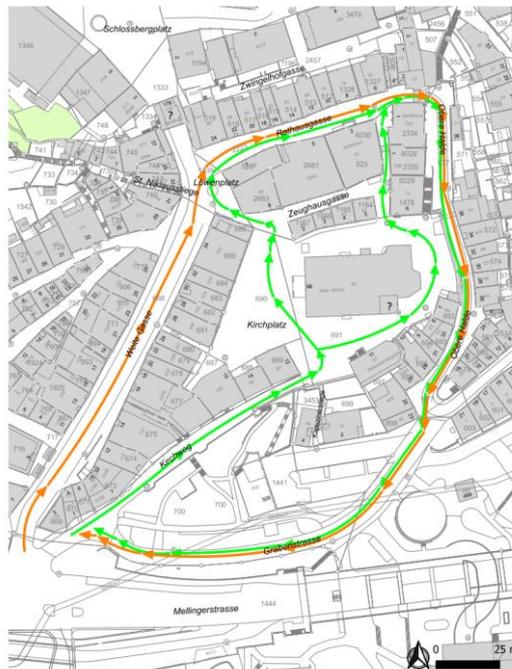
- Grundsätzlich Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder.
- Güterumschlag an Werktagen zwischen 06.00 und 11.00 Uhr gestattet, zusätzlich in einem Teilbereich zwischen 13.30 und 16.30 Uhr. Ausserhalb dieser Zeiten stehen Güterumschlagsplätze ausserhalb der Innenstadt zur Verfügung. Für Güterumschlag ausserhalb dieser Zeiten gibt es eine Zufahrtsbewilligung (10 CHF Tageskarte).
- Zufahrten via Poller: Berechtigte erhalten einen Funksender.
- Für öffentl. Notfalldienste (Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste etc.) können Funksender oder Schlüssel abgegeben werden.
- Handwerker: Zufahrts- und Parkbewilligung (20 CHF Tageskarte etc.)
- Unentgeltlich zufahren dürfen Anwohner, Geschäftsführer/-inhaber und Eigentümer von Liegenschaften, Parkierungsdauer ist auf 15 Minuten beschränkt
- Als polizeilich bewilligt gelten diverse Dienstzufahrten (Stadtverwaltung, reguläre Postzustellung, Regionalwerke AG Baden, Ärzte und Organisationen etc.)
- Pollersystem verfügt über Sprechverbindung zu Zentrale (Drittfirma)
- Unterhaltskosten von ca. 31'000 CHF pro Jahr (v.a. Beschädigungen durch Fahrzeuge)



6. Verkehrsregime Beispiel Baden Innenstadt

Blick nach Baden:

Für Zu- und Wegfahrten für den Güterumschlag gelten entsprechende Einbahnregime.



Zufahrten Altstadt

→ Güterumschlag Altstadt, 06:00 - 11:00 + 14:00-16:00 Uhr

→ Weihnachtsmarkt

Baden ist.



Güterumschlag Baden Innenstadt 06:00 - 11:00 Uhr

→ Güterumschlag Innenstadt Zufahrt

→ Güterumschlag Innenstadt Ausfahrt

Baden ist.

6. Verkehrsregime und Signalisation

Fazit:

Es gibt verschiedene Ansätze zum Verkehrsregime und zur Signalisation, um eine Verbesserung hinsichtlich folgender Ziele mit zu erreichen:

- 7) Reduktion des motorisierten (Such)verkehrs
- 8) Parkierung verständlicher signalisieren, Anlieferungsverkehr kontrollieren

Lösungsansätze:

- a) Verbot für Motorwagen und Motorräder + Zubringerdienst gestattet und Anpassung der Wegweisung und Signalisation, einfach umsetzbar, aber Wirkung nur mit regelmässigem Controlling (Polizei), keine zeitliche Kontrolle Anlieferung
- b) Verordnung über Zufahrt Zentrum Ennetbaden und Pollersystem analog Innenstadt Baden, wirkungsvoll, aber kostenintensiv: reine Installationskosten normale Poller 2-3 Stk. ca. 65 bis 110 kCHF, Anti-Terror-Poller 90 bis 150 kCHF, zzgl. Planungskosten, Unterhalt und Kosten für «Zentrale», Drittfirma.

7. Verkehrsführungsvarianten Badstrasse

7. Verkehrsführungsvarianten - Einteilung in Zonen



7. Verkehrsführungsvarianten – Flow und Begegnungszonen



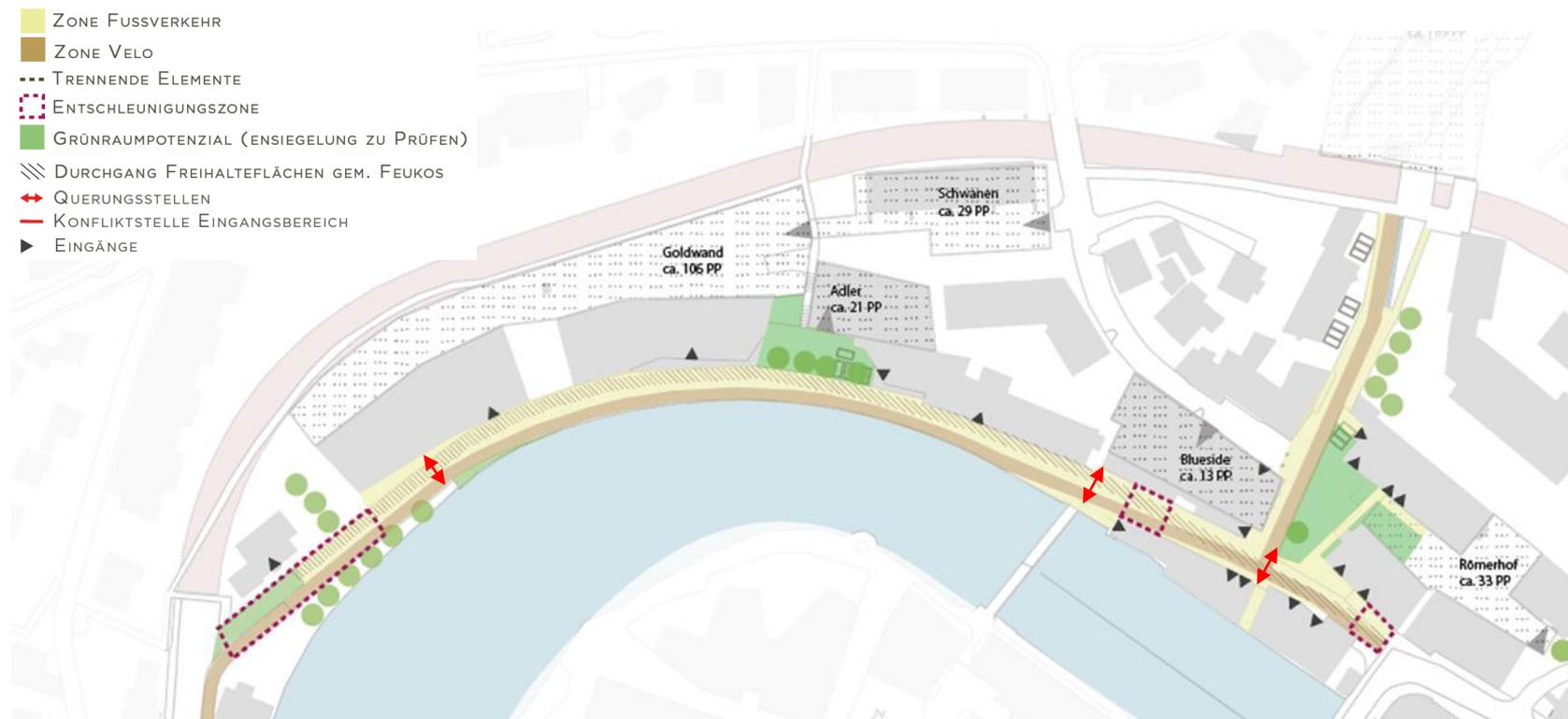
7. Verkehrsführungsvarianten – Flow und Begegnungszonen

Variante 1: Veloverkehr entlang der Limmat

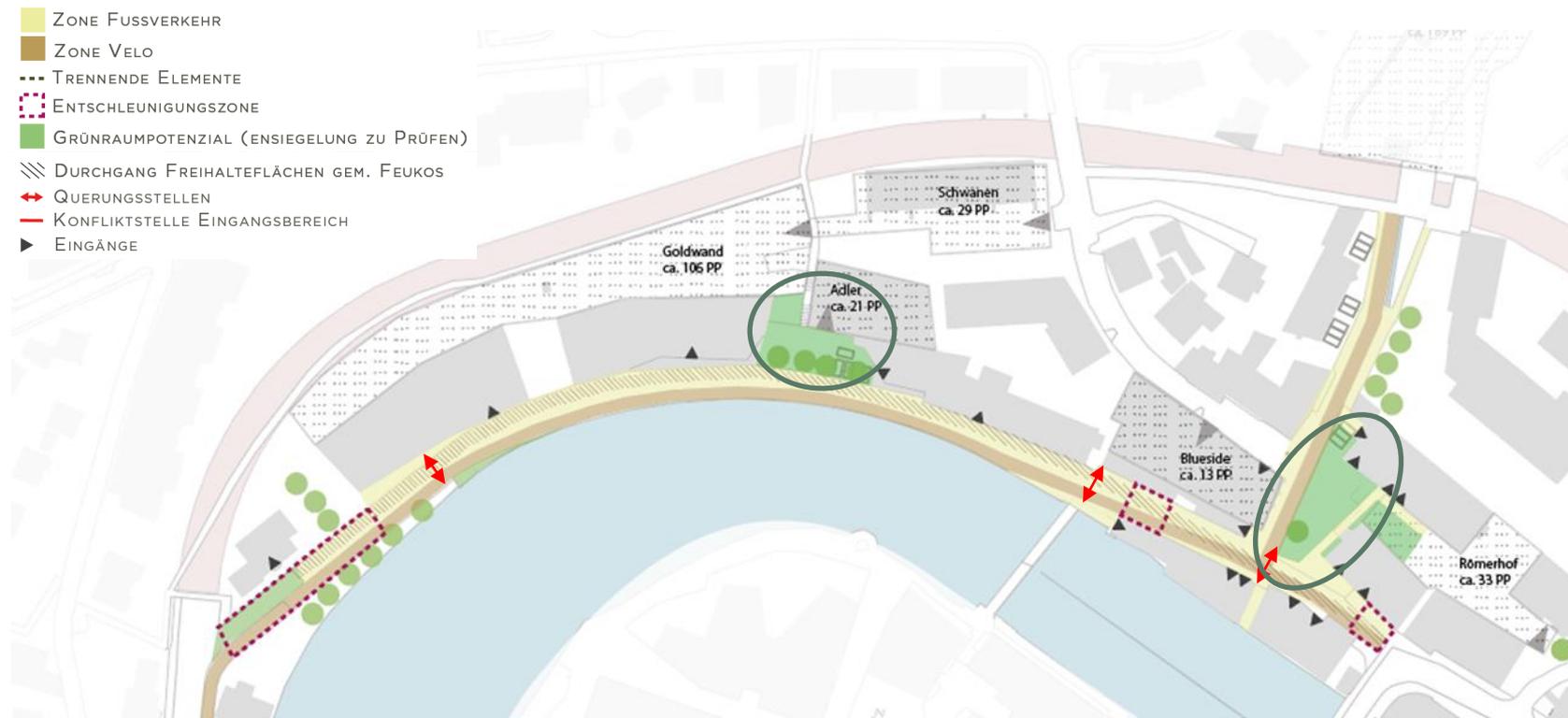
Variante 2: Fussverkehr entlang der Limmat

Variante 3: Mischverkehr mit sicheren Aufenthaltsbereichen (Safe Spots)

Variante 1– Veloverkehr entlang der Limmat



Variante 1 – Veloverkehr entlang der Limmat



Variante 1 – Veloverkehr entlang der Limmat

Chancen:

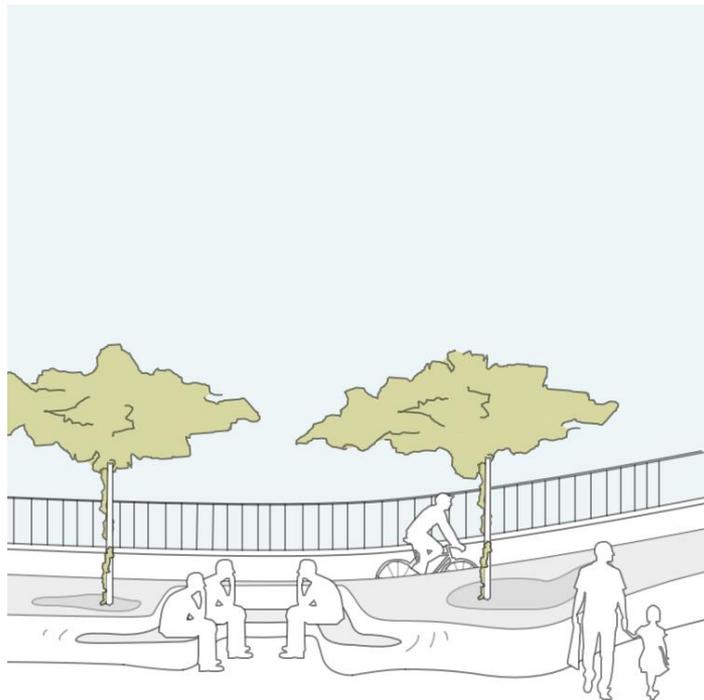
- + Hohe Zugänglichkeit zu EG-Nutzungen
- + Attraktive Veloroute entlang der Limmat
- + Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit durch Separierung von Fuss- und Veloverkehr
- + Platzbetonung
- + Hitzeschutz für Fussbereich vertikal bei Trennelement möglich

Risiken / Herausforderungen:

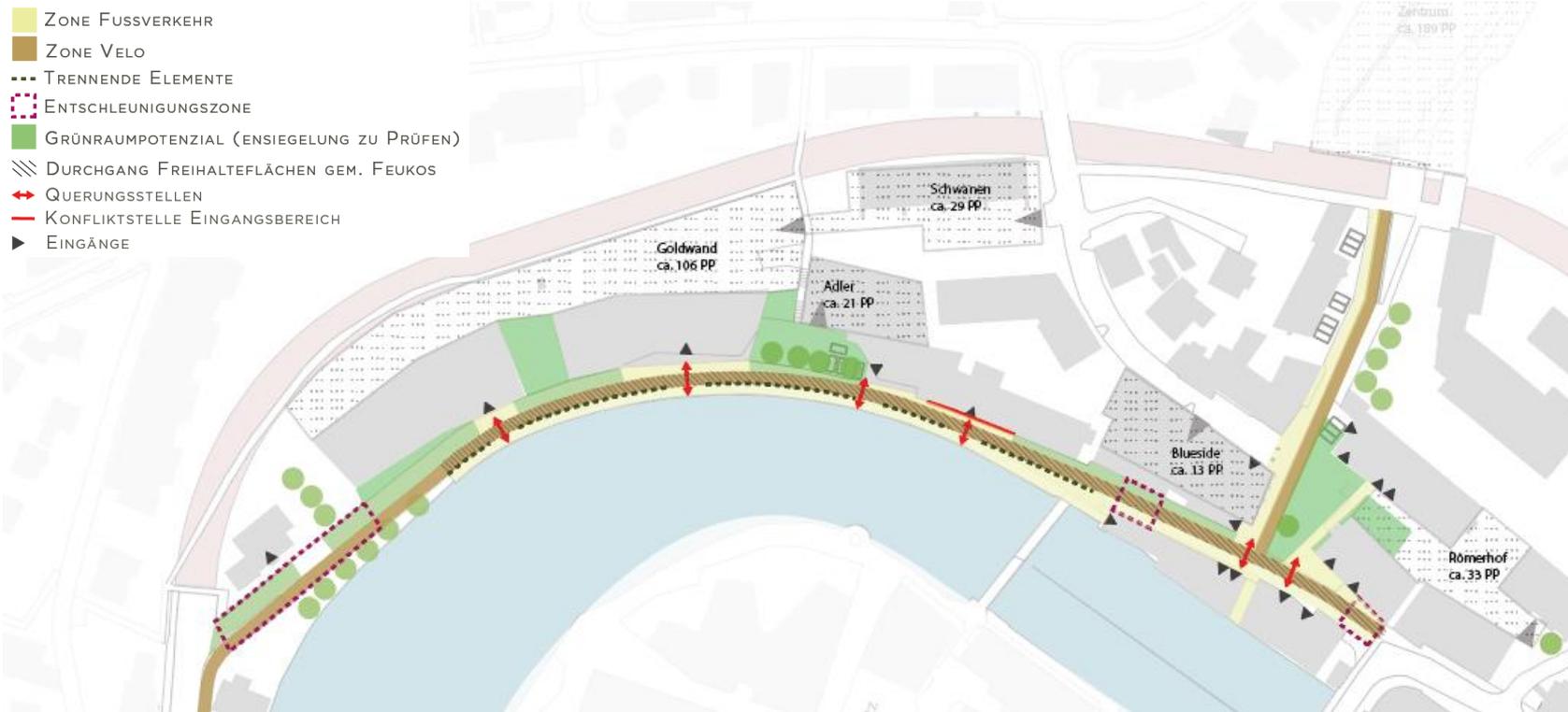
- Anspruchsvolle Gestaltung der Trennelemente (diese dürfen den Fussverkehr nicht auf den Velobereich leiten, sollen aber attraktive Nutzungen bieten.)
- Anspruchsvolle Gestaltung der Beschattungselemente (Durchfahrt für Feuerwehr gewährleisten)
- Attraktive Lage direkt am Wasser nicht zugänglich für den Fussverkehr oder für Gastroangebote
- Anlieferung im Fussbereich
- Querungen des Velobereichs beim Mercier-Steg, im Bereich Postplatz und bei den heissen Bädern



Variante 1 – Veloverkehr entlang der Limmat



Variante 2 – Fussverkehr entlang der Limmat



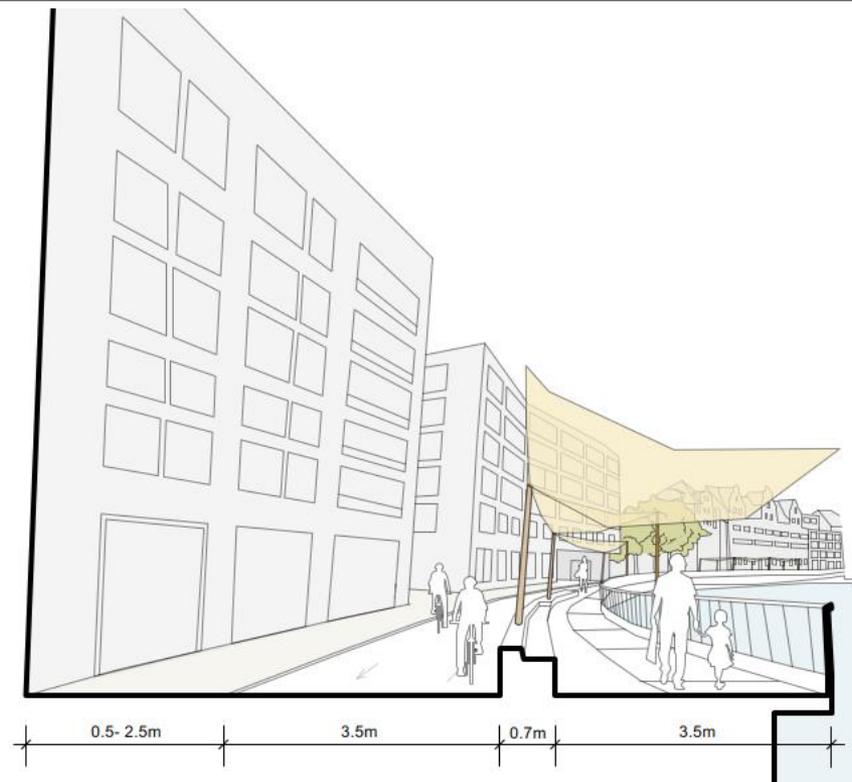
Variante 2 – Fussverkehr entlang der Limmat

Chancen:

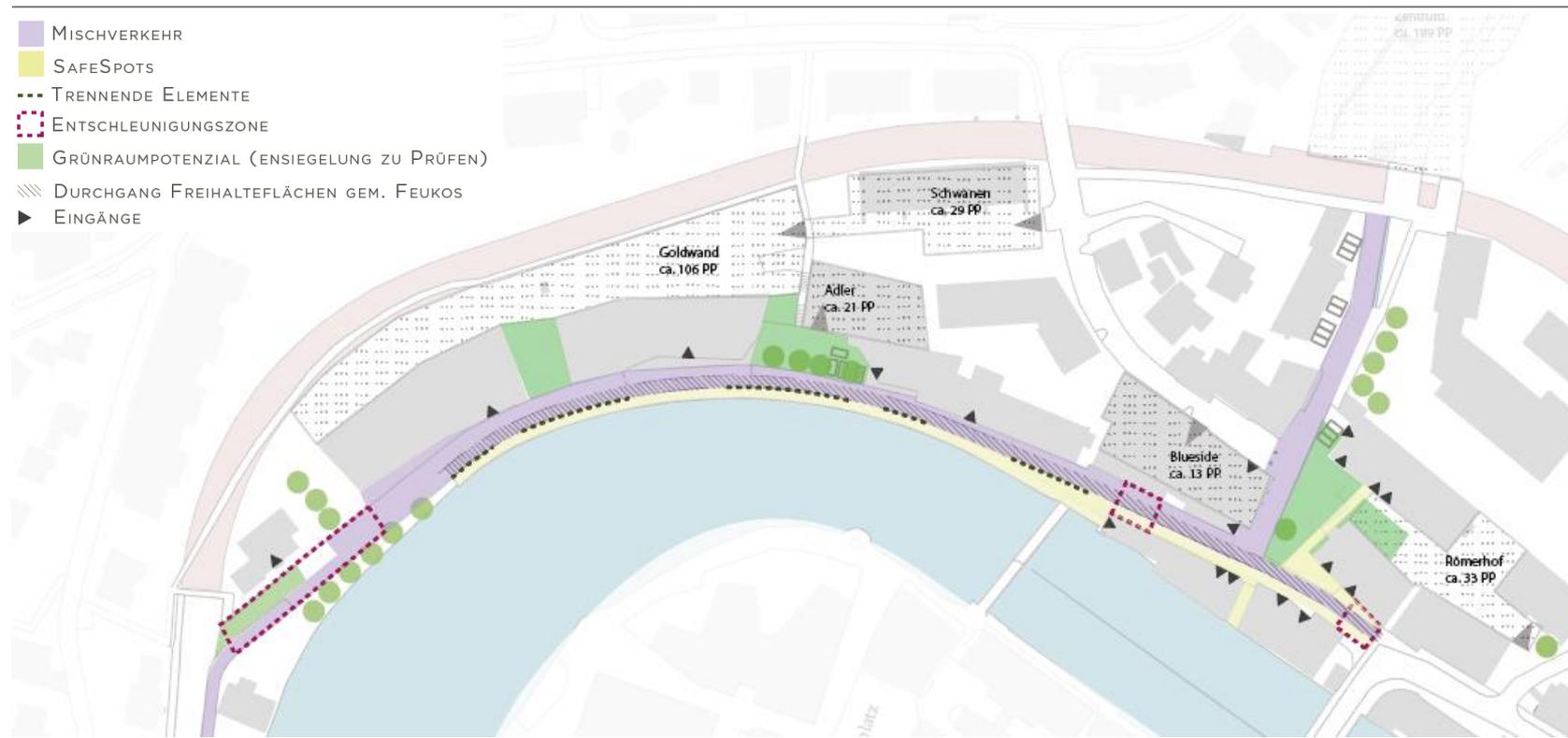
- + Attraktive Fussgängerzone entlang der Limmat
- + Entschleunigung Veloverkehr durch häufige Querungen

Risiken / Herausforderungen:

- Erschwerte Zugänglichkeit zu EG-Nutzungen
- Nicht intuitiv verständliche Fusswegführung
- **Mehrfache Querungszonen mit erhöhtem Konfliktpotenzial**
- **Erschwerte Zugänglichkeit zu EG-Nutzungen, nicht kompatibel mit Förderung EG-Nutzungen**
- Anspruchsvolle Gestaltung der Beschattungselemente (Durchfahrt für Feuerwehr muss möglich bleiben)



Variante 3 – Mischverkehr mit Safe Spots



Variante 3 – Mischverkehr mit Safe Spots

Chancen:

- + Hohe Zugänglichkeit zu EG-Nutzungen
- + Attraktive «Safe Spots» entlang der Limmat (nicht durch Anlieferung gestört)
- + Keine Rücksichtnahmen des Fussverkehr an Querungsbereichen benötigt

Risiken / Herausforderungen:

- **Mischnutzung in Flow Zone birgt erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fuss- und Veloverkehr, aufgrund punktuell schmalerer Mischnutzungszone (Entschleunigung Veloverkehr zwingend)**
- Anlieferung in Flow Zone
- Anspruchsvolle Gestaltung (entschleunigende Elemente für den Veloverkehr sowie bei Begegnungsflächen sind im Strassenraum einzufügen)
- Anspruchsvolle Gestaltung der Beschattungselemente (Durchfahrt für Feuerwehr muss möglich bleiben)



Varianten – Ein- und Ausgangstore



Varianten – Ein- und Ausgangstore

Elemente zur Verkehrsberuhigung und -lenkung:

- Kontrastreiche Gestaltung
 - z.B. Farbliche Gestaltung (FSGO)
 - z.B. Materialveränderung
- Räumliche Einengung
 - z.B. Eingangsstehlen
 - z.B. Sitzbänke
- Vertikale Elemente
 - z.B. Bepflanzung (Gefahr Sichtweite!)
 - z.B. Stehlen
- Horizontalversatz
 - z.B. Punktuelle Erhöhung
 - ! Keine Hindernisse – nicht bei Längsneigungen!
- Information
 - z.B. Beschilderung mit Regelung
 - z.B. Wegführungsempfehlung markieren



7. Verkehrsführungsvarianten - Fazit

	Variante 1 Veloverkehr an Limmat	Variante 2 Fussverkehr an Limmat	Variante 3 sichere Aufenthaltsbereiche
Einschätzung EBP	Mit Fokus auf Veloverkehr grundsätzlich denkbar. Wichtig ist, dass Anlieferverkehr auf ein Minimum reduziert wird.	Nicht empfohlen, aufgrund erhöhtem Konfliktpotenzial bei Querungsstellen	Mit Fokus auf Fussverkehr grundsätzlich denkbar, insbesondere als Reaktion auf Eröffnung Alterszentrum, aber Entschleunigung Veloverkehr muss funktionieren und bei grossem Aufkommen ist mit Konflikten zu rechnen
Einschätzung Arbeitsgruppe	Sofern Veloverkehr nicht zu stark zunimmt ¹ , wird die Flächenzuteilung zum Veloverkehr als zu gross empfunden	Nicht empfohlen	Zielführender Ansatz, soll aber keine lineare Wirkung, sondern punktuelle Bereiche haben und auch weitere Ziele, wie Hitzeschutz, einbeziehen.
Synthese	Denkbar	Wird verworfen	Denkbar

Empfehlung

→ **Pilotprojekt: Testen von Variante 3 mit Option Testen Variante 1 im Folgejahr.**

Bemerkung: bisher kein konkreter Austausch mit dem Kanton zum Vorhaben. Gemäss geführtem Interview in der Situationsanalyse ist der Kanton offen für verschiedene Lösungen.

¹Zum Veloverkehr liegen keine Zählungen vor.

7. Verkehrsführungsvarianten

Weitere Ziele für die Pilotphase – Variante 3:

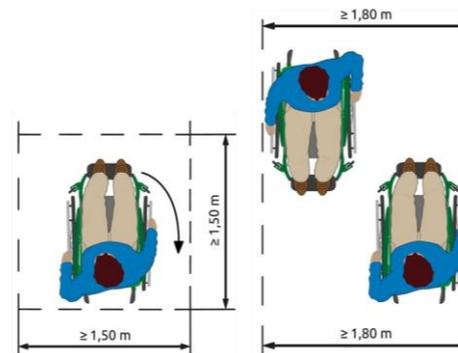
- Die Linearität der Badstrasse soll mit punktuellen Elementen (inkl. hitzemindernden Elementen) aufgebrochen werden
- Platzwirkung mit Einbezug des öffentlichen Raums bis an die Limmat (z.B. beim Hirschenplatz)
- Aussenwirkung der Badstrasse: Mit Blick von badener Seite soll die Promenade einladend wirken.
- Wasser erlebbar machen durch Gestaltungs- und/oder Spielelemente
- Ein- und Ausgänge sollen auf die anschliessende Verkehrsführung sensibilisieren
- Sichere Zonen für zu Fussgehende

→ werden in die weitere Erarbeitung miteinbezogen

8. Weitere Hinweise für Pilot

8. Weitere Hinweise für Pilot

- **Vorinformation Anwohnerschaft**
Frühzeitige Information der Anwohnerschaft, ggf. Einbezug in Jury
- **Behindertengerechte Gestaltung der Elemente**
Rollstuhlgängig und mit Rollator begehbar
- **Nudging**
Tempoanzeige für Velo (20 km/h)
- **Taktile Markierung**
Blindenleitsysteme, gemäss Norm VSS 640 075 ist eine Abgrenzung von Fussgängerbereichen notwendig.
- **Monitoring**
Befragungen, Messungen, etc.



Quelle: <https://www.ab-nrw.de>



Quelle: <https://trasec-shop.ch/>



Quelle: pxhere.com



Quelle: <https://hindernisfreie-architektur.ch>

9. Weiteres Vorgehen

9. Weiteres Vorgehen

Nächster Schritt: Pilotphase aufgleisen

- Erstellung des Pflichtenhefts und das dazugehörige Betriebskonzept für Variante 3. Ergänzend sollen die Elemente auch für Variante 1 nutzbar sein.
- Submission: Gartenbauer*in/Landschaftsarchitekt*innen einladen, eine Offerte für die Umsetzung der Pilotphase mit mobilen Elementen einzureichen.
- Jurierung der eingereichten Offerten (Konzepte) soll durch Arbeitsgruppe, EBP und ggf. weiteren Beteiligten (z.B. Alterszentrum) erfolgen.
- Bewilligungsverfahren: Baubewilligung der provisorischen Elemente

Erste Testphase (Variante 3): Sommer 2025/2026

- Begleitendes Monitoring: Befragungen und Beobachtungen vor Ort
- Basierend auf den Erkenntnissen aus dem Pilot im Sommer wird im Herbst entschieden, ob ergänzende Testphase mit Variante 1 im Sommer des Folgejahres durchgeführt wird.

Wir freuen uns auf Rückmeldungen und die Diskussionsrunde.

Vielen Dank.