

GESTALTUNGSPLAN BAHNHOFAREAL

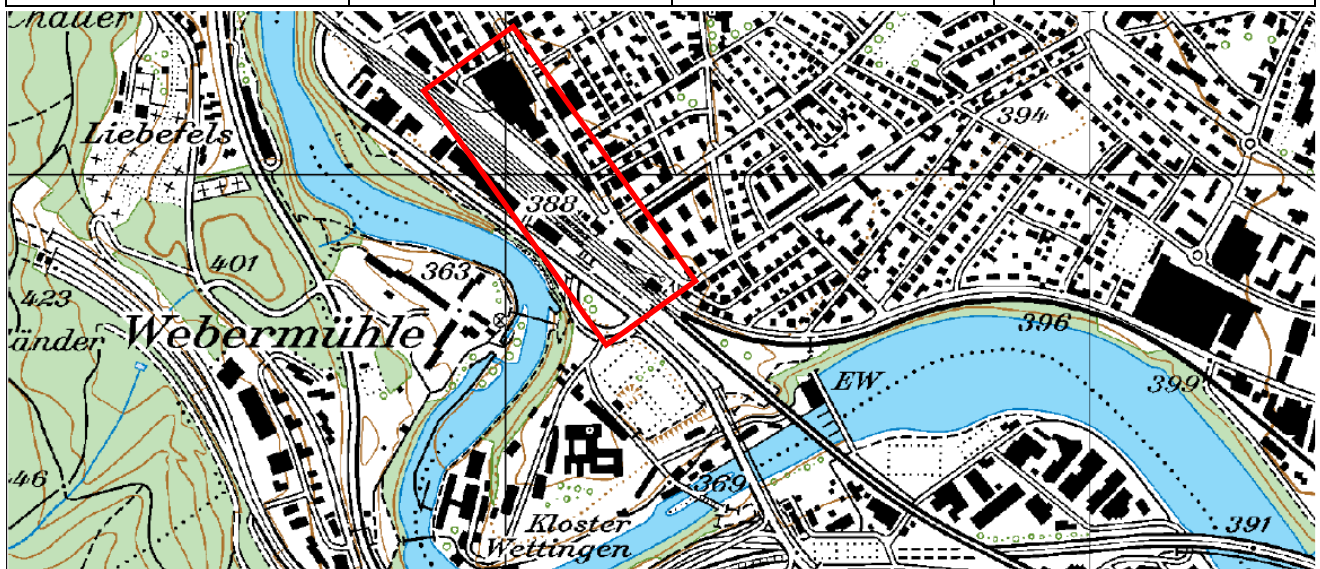
gemäss § 21 BauG

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Weitere Bestandteile des Gestaltungsplans:

- Sondernutzungsvorschriften (verbindlich)
- Plan 1:500 (verbindlich)
- Richtkonzept (erläuternd)

KANTONALE VORPRÜFUNG	ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG	ÖFFENTLICHE AUFLAGE	GENEHMIGUNGSEXEMPLAR
----------------------	------------------------	---------------------	----------------------



Kartenausschnitt 1:25'000

**Fassung für die öffentliche Mitwirkungsaufgabe nach § 3 BauG
vom 22. August bis 27. September 2018**

Vorprüfungsbericht vom 9. April 2018

Mitwirkungsbericht vom

Öffentliche Auflage vom

bis

Beschlossen vom Gemeinderat am

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindeschreiber:

Genehmigung durch den Kanton:

Planer:

Bauart Architekten und Planer AG, Hardturmstrasse 173, 8005 Zürich
Buchhofer AG, Förrlibuckstrasse 66, 8005 Zürich
SKK Landschaftsarchitekten, Postfach, Lindenplatz, 5430 Wettingen
Schärer Rechtsanwälte, Hintere Bahnhofsstrasse 6, 5001 Aarau

Auftraggeberin: **Einwohnergemeinde Wettingen, 5430 Wettingen**
Dr. Markus Dieth, Gemeindeammann Wettingen (bis 31.12.2016)
Roland Kuster, Gemeindeammann Wettingen (seit 01.01.2017)
Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung
Thomas Berz, Bau- und Planungsabteilung
Martin Valencak, Bau- und Planungsabteilung

Private Grundeigentümer: **Schweizerische Bundesbahnen SBB,**
Roger Ochsner, Leiter Anlageobjekte Ost
Rahel Minder, Projektleiterin Immobilien Development

Die Schweizerische Post, Immobilien,
Portfoliomanagement Süd /Ausland
Michael Heim, Portfoliomanagement

Debrunner Acifer AG, 5430 Wettingen
Willi Gredig, Geschäftsleiter Debrunner Acifer AG, Zürich Aargau

Lägern-Plastic AG, 5430 Wettingen
André Zehnder, Geschäftsleiter

Auftragnehmer: **Bauart Architekten und Planer AG**
Hardturmstrasse 173, CH-8005 Zürich
Peter Jakob
Pier-Mael Anezo

Buchhofer AG
Förrlibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich
Reto Porta
Erich Faes
Christina Kohl

SKK Landschaftsarchitekten AG
Lindenplatz 5; CH-5430 Wettingen
Ingo Golz

Schärer Rechtsanwälte
Hintere Bahnhofstrasse 6; CH-5000 Aarau
Felix Weber

Version 4.0
Datum 15.08.2018
Auftrags-Nr. 4045BZP045.800a
Dateiname 180815_GP Bahnhofareal Wettingen_Planungsbericht.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsgegenstand und Ziele	6
1.1	Planungsgegenstand	6
1.2	Zweck und Ziele.....	9
2	Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....	10
2.1	Ausgangslage	10
2.2	Rahmenbedingungen	12
2.2.1	Übergeordnete Grundlagen	12
2.2.2	Kommunale Grundlagen.....	15
3	Zentrale Sachthemen.....	23
3.1	Siedlungsqualität	23
3.1.1	Städtebauliches Konzept	23
3.1.2	Architektonisches Konzept	24
3.1.3	Teilgebiete und Baubereiche	25
3.1.4	Freiraum.....	27
3.2	Natur und Landschaft	31
3.3	Siedlung und Verkehr	32
3.3.1	Erläuterung Richtkonzept	32
3.3.2	Nachweise	45
3.4	Umwelt und Naturgefahren.....	53
3.4.1	Abklärung UVP-Pflicht	53
3.4.2	Lärm.....	53
3.4.3	Luft.....	55
3.4.4	Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)	56
3.4.5	Abfälle, Altlasten	56
3.4.6	Störfallvorsorge.....	57
3.4.7	Erschütterungen und abgestrahlter Körperschall	58
3.4.8	Grundwasser	58
3.4.9	Flora und Fauna	58
3.4.10	Nicht betroffene Umweltbereiche	59
4	Erläuterungen zu einzelnen Planungsinhalten	60
5	Interessensabwägung.....	70
6	Organisation und Beteiligte.....	71
7	Planungsablauf, Information und Mitwirkung.....	73

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Ermittlung des Parkfeldbedarfs MIV (angepasst auf die Nutzungsanteile gemäss Geschossflächen SNV)	75
Anhang 2	Ermittlung des Stellplatzbedarfs Velo.....	76
Anhang 3	Ermittlung des Verkehrsaufkommens MIV für Richtkonzept.....	77
Anhang 4	Stellungnahme Denkmalpflege zur Rampe Güterschuppen	80
Anhang 5	Strassenlärm	82
Anhang 6	Parkierungslärm	87

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Richtwerte Parkfeldbedarf	39
Tabelle 2:	Reduktion Parkfeldbedarf für Bahnhofgebiet	40
Tabelle 3:	Vorgesehenes Parkfeldangebot in den einzelnen Parkieranlagen	41
Tabelle 4:	Richtwerte Stellplatzbedarf Veloparkierung	42
Tabelle 5:	Bedarfsermittlung Veloparkierung Bebauung (exkl. Bike + Ride).....	42
Tabelle 6:	Bedarfsermittlung Veloparkierung Bike + Ride	44
Tabelle 7:	Verkehrsdaten umliegendes Strassennetz	45
Tabelle 8:	Verkehrserzeugungsraten	46
Tabelle 9:	Spitzenstundenanteile ASP	46
Tabelle 10:	Verkehrserzeugung Kiss + Ride und Taxi.....	46
Tabelle 11:	Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkieranlagen – DTV	47
Tabelle 12:	Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkieranlagen – ASP	47
Tabelle 13:	Querschnittsbelastungen innerhalb des Bahnhofareals (aufgerundet).....	48
Tabelle 14:	Verkehrsdaten für Kapazitätsnachweis.....	51
Tabelle 15:	Schadstoffemissionen der Seminarstrasse (Stand: Juli 2015)	55
Tabelle 16:	Übersicht der erlaubten vorspringenden Gebäudeteile.....	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bestehende Situation im Bahnhofareal, 2015.....	6
Abbildung 2:	Konzeptschema für Teilgebiet I und II.....	7
Abbildung 3:	Modell Richtkonzept.....	7
Abbildung 4:	Luftbild Wettingen.....	10
Abbildung 5:	Planungsgebiet mit Eigentümerverhältnissen.....	11
Abbildung 6:	Richtplan-Gesamtkarte Kanton Aargau – Kartenausschnitt.....	12
Abbildung 7:	Agglomerationsprogramm 1. Generation Aargau Ost – Massnahmenkarte.....	13
Abbildung 8:	Agglomerationsprogramm 2. Generation Aargau Ost – Massnahmenkarte.....	14
Abbildung 9:	Regionales Entwicklungskonzept (REK) – Siedlung (Veränderung).....	15
Abbildung 10:	Übersichtsplan Planungen und Projekte.....	16
Abbildung 11:	Bahnhof Wettingen, Ausschnitt rechtsgültiger Zonenplan.....	16
Abbildung 12:	KGV Wettingen – Teilplan motorisierter Individualverkehr.....	17
Abbildung 13:	KGV Wettingen – Teilplan Zonensignalisationen.....	18
Abbildung 14:	KGV Wettingen – Teilplan ruhender Verkehr.....	18
Abbildung 15:	KGV Wettingen – Teilplan öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität.....	19
Abbildung 16:	KGV Wettingen – Teilplan Veloverkehr.....	19
Abbildung 17:	KGV Wettingen – Teilplan Fussverkehr.....	20
Abbildung 18:	Freiraumkonzept Wettingen – Plätze und Treffpunkte.....	21
Abbildung 19:	Freiraumkonzept Wettingen – Freiraumverbindungsachsen.....	22
Abbildung 20:	Situationsplan Richtkonzept.....	23
Abbildung 21:	Konzeptschema für Teilgebiet I und II.....	23
Abbildung 22:	Situation Richtkonzept, Teilgebiet I.....	25
Abbildung 23:	Situation Richtkonzept – Teilgebiet II.....	25
Abbildung 24:	Situation Richtkonzept, Teilgebiet III.....	26
Abbildung 25:	Situation Richtkonzept, Teilgebiet IV.....	26
Abbildung 26:	Situation Richtkonzept, Teilgebiet V.....	27
Abbildung 27:	Situationsplan Freiraumkonzept.....	28
Abbildung 28:	Bahnhofplatz.....	28
Abbildung 29:	Spiel- und Erholungsflächen.....	29
Abbildung 30:	Südlicher Bereich.....	29
Abbildung 31:	Dachlandschaft.....	30
Abbildung 32:	Erschliessung des Bahnhofareals an das übergeordnete Strassennetz.....	32
Abbildung 33:	Verkehrsregime innerhalb des Gestaltungsplanperimeters.....	33
Abbildung 34:	Erschliessung der Parkieranlagen.....	33
Abbildung 35:	Erschliessung der Parkieranlagen.....	34
Abbildung 36:	Erschliessung der Parkieranlagen.....	34
Abbildung 37:	Anlieferung.....	35
Abbildung 38:	Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich III.B/C.....	35
Abbildung 39:	Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich V.....	35
Abbildung 40:	Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich IV (Migrolino).....	36
Abbildung 41:	Freiverlad.....	37
Abbildung 42:	Erschliessung ÖV.....	37

Abbildung 43:	Veloführung Güterstrasse	38
Abbildung 44:	Veloführung Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz	38
Abbildung 45:	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr.....	39
Abbildung 46:	Mögliche Anordnung der Parkierung im Strassenraum	40
Abbildung 47:	Übersicht Parkierungsanlagen	41
Abbildung 48:	Mögliche Standorte für die Veloparkierung ausserhalb der Gebäude	42
Abbildung 49:	Veloparkierung Bahnhof Wettingen.....	43
Abbildung 50:	Mögliche Standorte für Bike + Ride.....	44
Abbildung 51:	Übersicht Zählstellen und relevante Anschlussknoten.....	45
Abbildung 52:	Verkehrsverteilung vom Bahnhofareal auf die Seminarstrasse	48
Abbildung 53:	Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q1	49
Abbildung 54:	Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q2	49
Abbildung 55:	Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz.....	50
Abbildung 56:	Kapazitätsnachweis Knoten Schwimmbadstrasse / Seminarstrasse.....	51
Abbildung 57:	Kapazitätsnachweis Knoten Alberich Zwyszig-Strasse / Etzelstrasse.....	52
Abbildung 58:	Strassen- und Wegenetzes – schematische Darstellung.....	60
Abbildung 59:	Teilgebiet I und Teilgebiet II – schematische Darstellung.....	61
Abbildung 60:	Teilgebiete III, IV und V – schematische Darstellung	61
Abbildung 61:	Zulässige vorspringende Gebäudeteile.....	63
Abbildung 62:	Übersichtsplan der erlaubten vorspringenden Gebäudeteile.....	64
Abbildung 63:	Beispiel erlaubte transparente Brüstungen	66

1 Planungsgegenstand und Ziele

1.1 Planungsgegenstand

Ausgangslage

Der Bahnhof Wettingen gilt als wichtiges Eingangstor zu Wettingen. Trotz der zahlreichen Menschen, die den Bahnhof täglich benutzen, bietet das Bahnhofareal aufgrund der gewerblich-industriellen Nutzung kaum Aufenthaltsqualität und wirkt daher eher verlassen. In den vergangenen Jahren sind von privater Seite vergeblich Versuche unternommen worden um im Bahnhofareal eine positive Entwicklung herbeizuführen. Der Gemeinderat hat 2010 daher beschlossen die positive Entwicklung des Bahnhofareals gemeinsam mit den Grundeigentümern anzupacken, um ein modernes, lebendiges und attraktives Bahnquartier für Wettingen zu schaffen.



Abbildung 1: Bestehende Situation im Bahnhofareal, 2015
[Quelle: Google Street View]

Planungsprozess

Im ersten Schritt des mehrstufigen Planungsprozesses wurden im Rahmen einer einstufigen Testplanung drei Fachbüros eingeladen, die gegenwärtige Ausgangslage zu analysieren und die zukünftigen Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten des Bahnhofareals aufzuzeigen. Dabei galt es auch die Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Bahn, Bus, Auto, Velo und Fussgänger) zu verbessern und einen benutzerfreundlichen Verkehrsknotenpunkt zu bilden. Das städtebauliche Konzept soll mit der Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeiten zur Attraktivität des Bahnquartiers beitragen. Gleichzeitig gilt es eine qualitativ hochstehende Bebauung mit qualitativ hochwertigen Freiräumen zu realisieren. Während dem gesamten Planungsprozess haben die Fachgremien von Gemeinde und Kanton die Entwicklung des Bahnhofareals mitbegleitet.

Gestützt auf das Ergebnis dieser Studien konnten die Entwicklungsrichtung und der Rahmen der zukünftigen Entwicklung auf dem Bahnhofareal gemeinsam mit Gemeinde und Grundeigentümern festgelegt werden. Das Konzept sieht vor, dass die bauliche Dichte für gewerbliche Nutzung zum Bahnhof hin zunimmt um den Bahnhofplatz zu einem öffentlichen Ort zu entwickeln. Im Gegenzug nimmt der Grünflächenanteil zu, je weiter weg der Baubereich vom Bahnhof entfernt liegt.

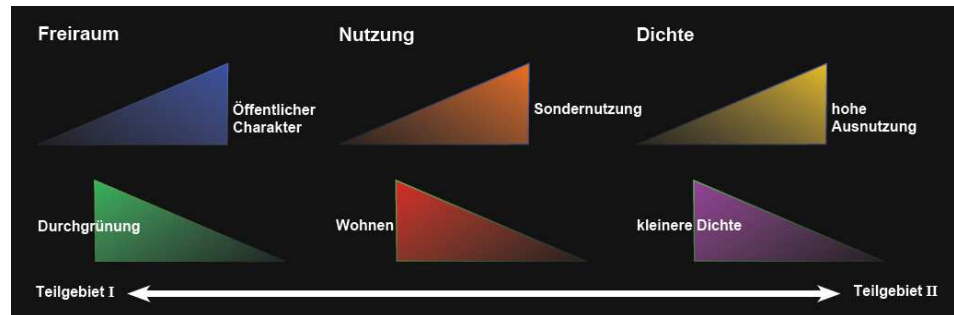


Abbildung 2: Konzeptschema für Teilgebiet I und II

Zusammen mit den von den Grundeigentümern beauftragten Fachplanern wurde das Konzept von Bauart Architekten und Planer AG weiterentwickelt und zu einem Richtkonzept ausgearbeitet. Das Richtkonzept bildet die Grundlage für die Teilrevision der Bau- und Nutzungsordnung sowie des Bauzonenplanes und des vorliegenden Gestaltungsplans.



Abbildung 3: Modell Richtkonzept
[von Halter Modellbau, Juli 2018]

Planungsrechtliche Voraussetzungen	Gemäss gültiger Bau- und Nutzungsordnung besteht für die Zone „Bahnhofareal“ eine Gestaltungsplanpflicht. Mit der Teiländerung des Nutzungsplans (Bauzonenplan) und der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) für die Zone "Bahnhofareal" werden für die Realisierung dieses Projektes planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Die Teilrevision der Nutzungsplanung erfolgt in einem separaten Verfahren.
Bestandteile der Planungsvorlage	<p>Der Gestaltungsplan ergänzt und konkretisiert die generellen Vorgaben der allgemeinen Nutzungsplanung. Der vorliegende Gestaltungsplan umfasst folgende Bestandteile:</p> <p>a) verbindliche Bestandteile</p> <ul style="list-style-type: none">- Plan im Massstab 1:500;- Sondernutzungsvorschriften. <p>b) erläuternde Bestandteile</p> <ul style="list-style-type: none">- Planungsbericht;- Richtkonzept Städtebau / Freiraum / Verkehr

1.2 Zweck und Ziele

Zweck Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan soll ein Planungsinstrument geschaffen werden, welches die notwendigen Rahmenbedingungen bietet um eine städtebauliche wertvolle und überzeugende Bebauung mit attraktiven Freiräumen gewährleistet. Dabei werden die privaten und öffentlichen Interessen aufeinander abgestimmt sowie Rücksicht auf die geschützten Einzelobjekte im Bahnhofareal genommen.

Ziele Mit dem Gestaltungsplan werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- die funktionale und ortsbauliche Einbindung des Areals ins Siedlungsmuster der Gemeinde Wettingen;
- die ortsbauliche Aufwertung des Bahnhofgebietes und die Schaffung überdurchschnittlich gut gestalteter öffentlicher Räume mit sehr hoher Aufenthaltsqualität und zugehörigen Infrastrukturen;
- die sukzessive Umwandlung des heutigen Entwicklungsgebietes in ein dichtes, lebendiges und nachhaltiges Quartier mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität;
- die Ermöglichung von vielfältigen, aufeinander abgestimmten Nutzungen, einschliesslich Wohnnutzung sowie publikumsbezogenen Nutzungen an Passantenlagen;
- die Realisierung einer dem Ort angemessenen und ökonomischen Bebauung von hoher ortsbaulicher und architektonischer Qualität in Abstimmung mit den geschützten Einzelobjekten und den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung;
- eine verkehrlich vorzügliche Gesamtlösung durch höchstmögliche Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs durch alle Benutzergruppen;
- die optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Schaffung von optimalen Voraussetzungen für einen benutzerfreundlichen Fussgänger- und Veloverkehr
- die Voraussetzungen für eine schrittweise Realisierung.

Diese Ziele wurden gemeinsam mit den Grundeigentümern und der Gemeinde Wettingen verfasst und sollen in einem partnerschaftlichen Prozess erreicht werden.

2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

2.1 Ausgangslage

Lage	Die Gemeinde Wettingen gehört mit rund 20'000 Einwohnern einerseits zum Grossraum Zürich und andererseits dem Regionalzentrum Baden-Wettingen an. Das eigentliche Zentrum von Wettingen liegt entlang der Landstrasse, welche mitten durch Wettingen verläuft. Das Bahnhofareal selbst liegt abseits der Landstrasse am südwestlichen Rand der Gemeinde und ist gegen Nordosten durch Wohngebiete und gegen Südwesten durch die Bahngleise begrenzt.
Bahnhofumgebung	Nördlich des Gebietes sind neben Wohngebäuden nur vereinzelte Dienstleistungsbetriebe vorzufinden. Südlich der Bahngleise befindet sich eine Arbeitszone mit mehreren Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Weiter südlich auf der Klosterhalbinsel befinden sich unweit dem Kloster und der Kantonschule einige Betriebe und Wohnüberbauungen.

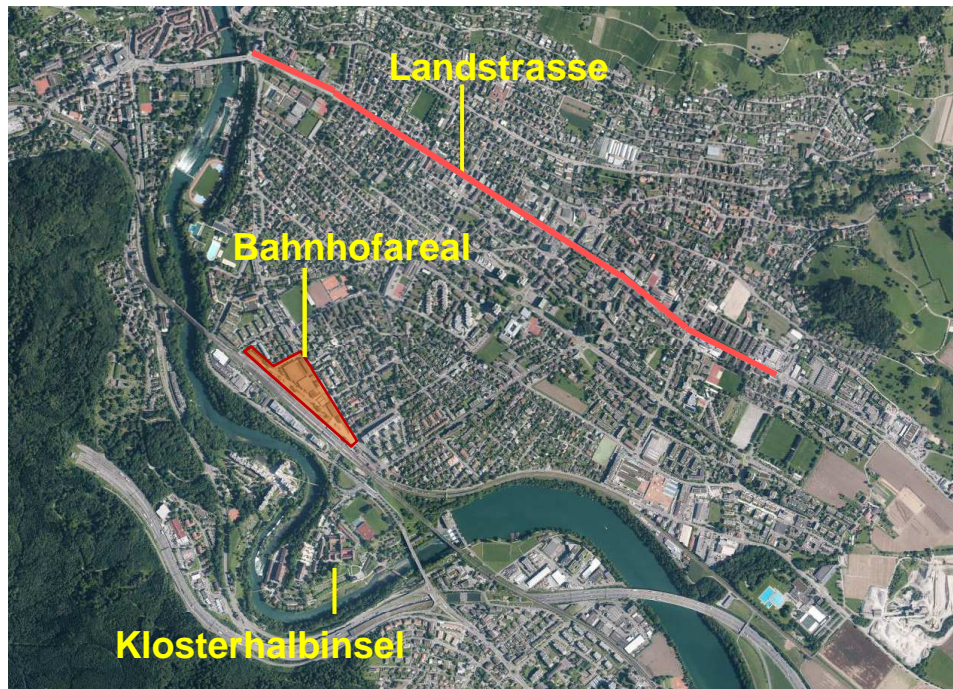


Abbildung 4: Luftbild Wettingen
[Quelle: Google Maps, Stand Juni 2015]

Bahnhofareal	<p>Der Bahnhof selbst ist aufgrund der zahlreichen Berufspendler stark frequentiert und ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für bis zu 6'000 Personen täglich.</p> <p>Direkt am Bahnhofplatz befindet sich das Gebäude der Post AG und eine P+R-Anlage sowie im nordwestlichen Teil die Gewerbebetriebe Debrunner Acifer AG und Lägern-Plastic AG. Unmittelbar an den Bahngleisen stehen mehrere Gebäude der SBB AG, darunter auch geschützte Einzelobjekte wie Lokremise, Güterschuppen, Aufnahmegebäude und Drehscheibe.</p> <p>Aufgrund der aktuellen Nutzung auf dem Gebiet besitzt das Bahnhofareal einen gewerblich-industriellen Charakter, welcher kaum Aufenthaltsqualität bietet und eher verlassen wirkt [vgl. Abbildung 1].</p>
--------------	---

Planungsgebiet

Der Gestaltungsplanperimeter umfasst das Bahnhofgebiet nördlich des Gleisfelds mit einer Fläche von rund 37'500 m². Der vorliegende Gestaltungsplan betrifft folgende Parzellen und Bauten:

- Kat.-Nr. 2675: ist im Besitz von Debrunner Acifer AG;
- Kat.-Nr. 5013: gehört der Firma Lägern-Plastic AG;
- Kat.-Nr. 4109: ist im Eigentum der Post AG;
- Kat.-Nr. 6314, 6315, 3252: im Besitz der SBB AG mit folgenden Bauten und Anlagen: Aufnahmegebäude; Güterschuppen; Lokremise mit Drehscheibe, Dienstgebäude, Lagerschuppen, Verloaderampen und Zufahrten;
- Kat.-Nr. 4202, 3545, 306: Strassen im Besitz der Gemeinde Wettingen
- Kat.-Nr 3251 Weg- und Freifläche im Besitz der Gemeinde Wettingen

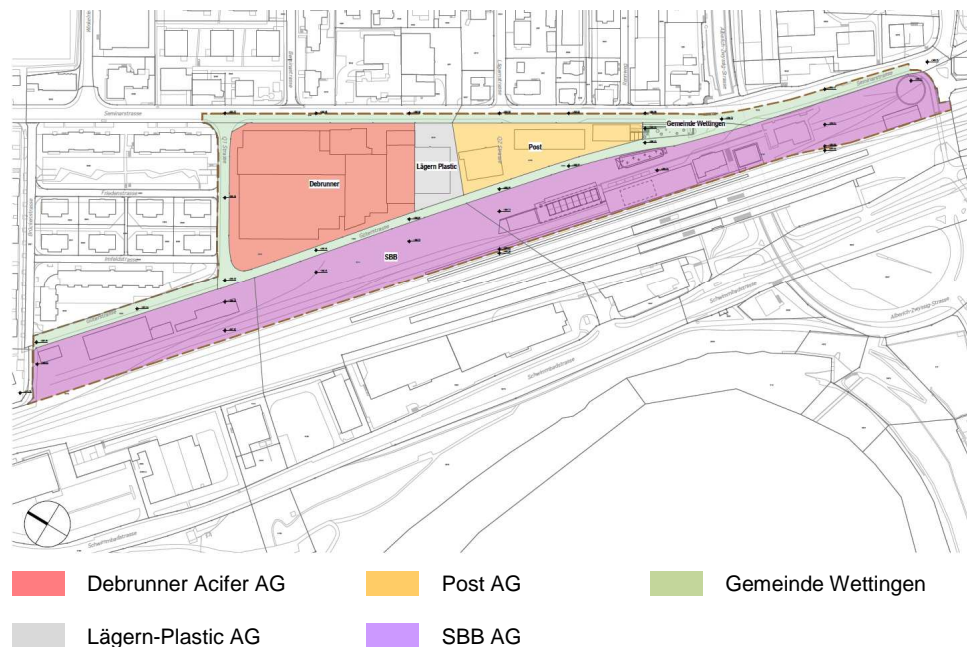


Abbildung 5: Planungsgebiet mit Eigentümerverhältnissen

2.2 Rahmenbedingungen

2.2.1 Übergeordnete Grundlagen

Raumplanungsverordnung (RPV)

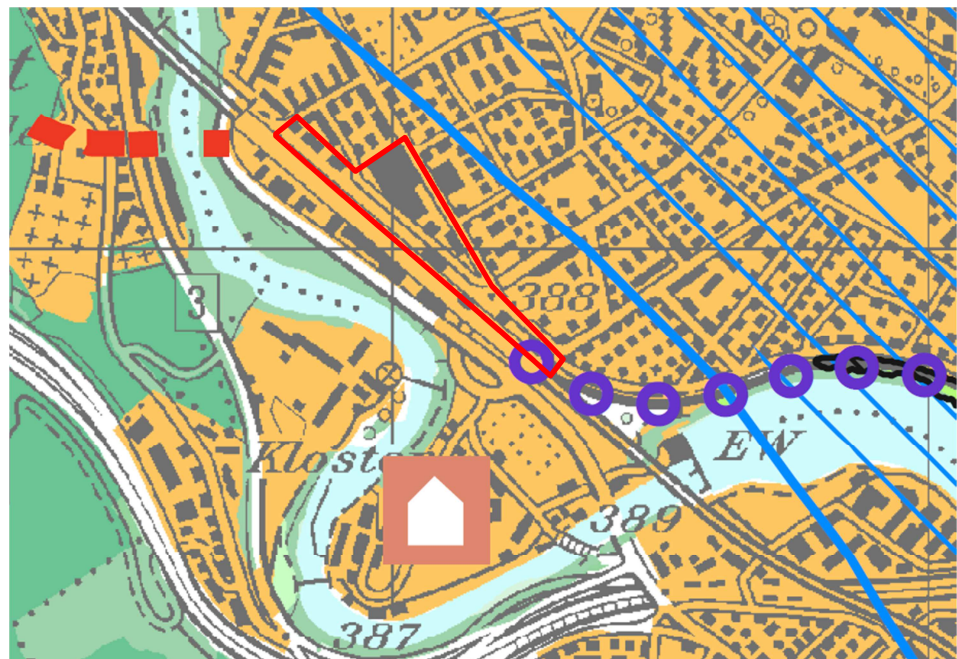
Sondernutzungspläne sind Instrumente der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten. Es ist auszuführen, wie der Sondernutzungsplan die raumplanerischen Ziele und Grundsätze, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechtes Rechnung trägt.

Kantonaler Richtplan

Gemäss Richtplankapitel S1.3 (Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete; Stand: 20.09.2011) besteht ein kantonales Interesse an einer Aufwertung der Bahnhofs- und bahnhofsnahe Gebiete und deren vielfältigen Nutzung (Dienstleistungen, personenintensive Nutzungen, Wohnen, Park + Ride, Bike + Ride). Bahnhofsgebiete sind städtebaulich als Orientierungspunkte zu konzipieren. Sie sollen entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet entwickelt werden.

Im Richtplankapitel M3.3 (Regionalzugverkehr; Stand: August 2017) ist der Spurenausbau für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung vorgesehen. Die aktuell gültige Interessenslinie nimmt Rücksicht auf den möglichen Ausbau.

Der vorliegende Gestaltungsplan entspricht den Vorgaben des kantonalen Richtplans.



Siedlungsgebiet
 Planungsgebiet
 Spurneubau oder Spurausbau: Vororientierung

Abbildung 6: Richtplan-Gesamtkarte Kanton Aargau – Kartenausschnitt [Stand: 07. November 2017]

BauG, ABauV

Es gilt das revidierte Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG, Stand 1. Mai 2017). Der allgemeine Nutzungsplan Wettingen ist noch nicht an die neuen Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) angepasst. Solange eine Anpassung noch nicht erfolgt ist, gelten anstelle der Bestimmungen im Titel 3 (Baubegriffe und Messweisen) der Bauverordnung (BauV), die Bestimmungen der Allgemeinen Verordnung zum Baugesetz (ABauV) vom 23. Februar 1994, wie sie im Anhang 3 der BauV aufgeführt sind (§ 64 Abs. 1 BauV). Ebenso gilt das Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässer (EG Umweltrecht, EG UWR) vom 4. September 2007 (Stand 31. Dezember 2016).

Agglomerationsprogramm
1. Generation
Aargau Ost

Das Agglomerationsprogramm 1. Generation Verkehr und Siedlung, Aargau Ost vom 20.11.2007 sieht u.a. vor, dass das kantonale Hauptzentrum Baden-Wettingen durch ein Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen aufgewertet und als Entwicklungsschwerpunkt weiter entwickelt werden soll. Konkret ist unter anderem eine Siedlungsaufwertung des Bahnhof Wettingen vorgesehen (Massnahme 3.23). Im Bereich Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung sind die Massnahmen 3.14 (Fuss- und Velowegsteg SBB Limmatbrücke Baden-Wettingen) und 3.13 (Ausbau des Bahnhofs Wettingen) bereits umgesetzt worden.

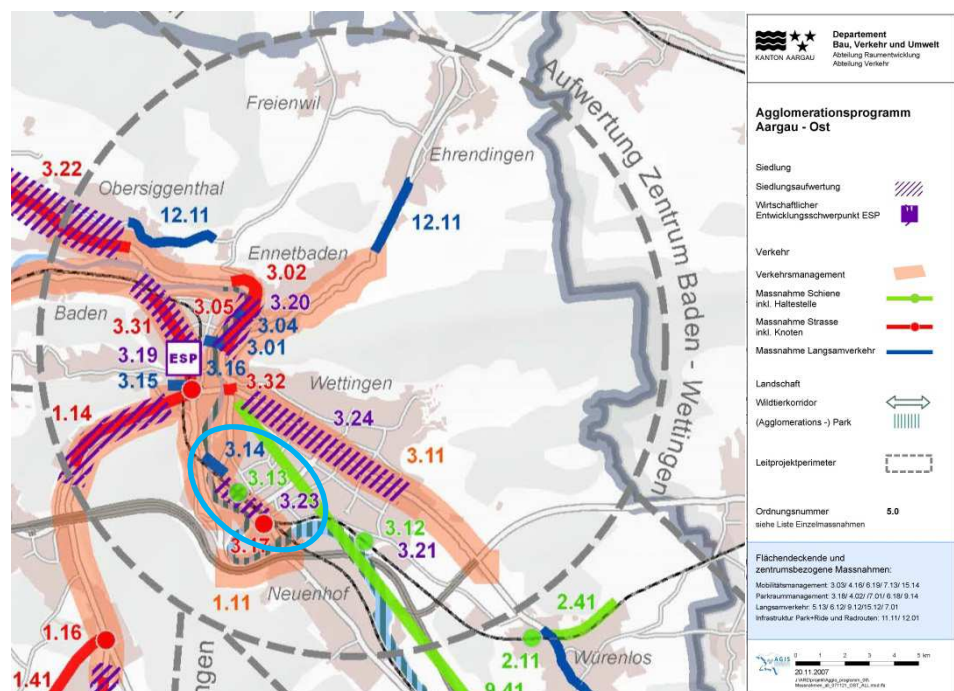


Abbildung 7: Agglomerationsprogramm 1. Generation Aargau Ost – Massnahmenkarte [Stand: 20.11.2007]

Agglomerationsprogramm
2. Generation
Aargau Ost

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation baut auf den Vorgaben des Programm der ersten Generation auf und zeigt die angestrebte Entwicklung bis ins Jahr 2030 auf. Das Ziel ist dabei die konsequente Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Stärkung des Langsamverkehrs. Aufgrund der Schwachstellen wurden unter anderem die Massnahmen A 1.03 Velostation Bahnhof Wettingen sowie Massnahme A 1.11 Verbreiterung Zugangswege SBB-Limmatbrücke Baden-Wettingen formuliert, um den Langsamverkehr kon-

sequent zu verbessern. Die Massnahme A 1.11 konnte bereits umgesetzt werden.

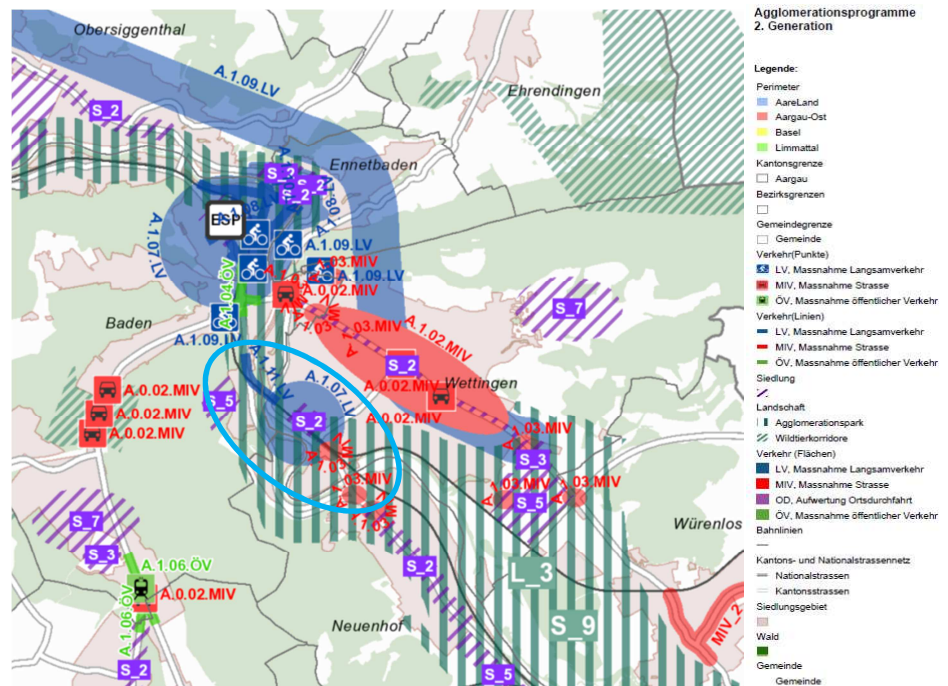


Abbildung 8: Agglomerationsprogramm 2. Generation Aargau Ost – Massnahmenkarte [Stand: 20.07.2015]

Baden Regio

Gemäss § 11 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG) erarbeiten die regionalen Planungsverbände die regionalen Grundlagen für die kantonalen Planungen und sorgen dafür, dass die Gemeinden ihre Planungen innerhalb der Region aufeinander abstimmen. Das Regionale Entwicklungskonzept Baden Regio (REK), das vom Vorstand am 28. November 2013 verabschiedet wurde, bildet Grundlage für die zukünftigen Festlegungen der Siedlungsgebiete in der Region Baden. Sie berücksichtigen dabei die Planungsgrundlagen und die kommunalen Planungen der Nachbarregionen. In der Siedlungsentwicklung spricht sich REK klar gegen eine weitere Zersiedlung sowie für eine optimierte Abstimmung mit dem Verkehr aus. Das Bevölkerungswachstum erfolgt demnach durch Innenentwicklung, Umstrukturierung und hochwertige Verdichtung an zentralen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen.

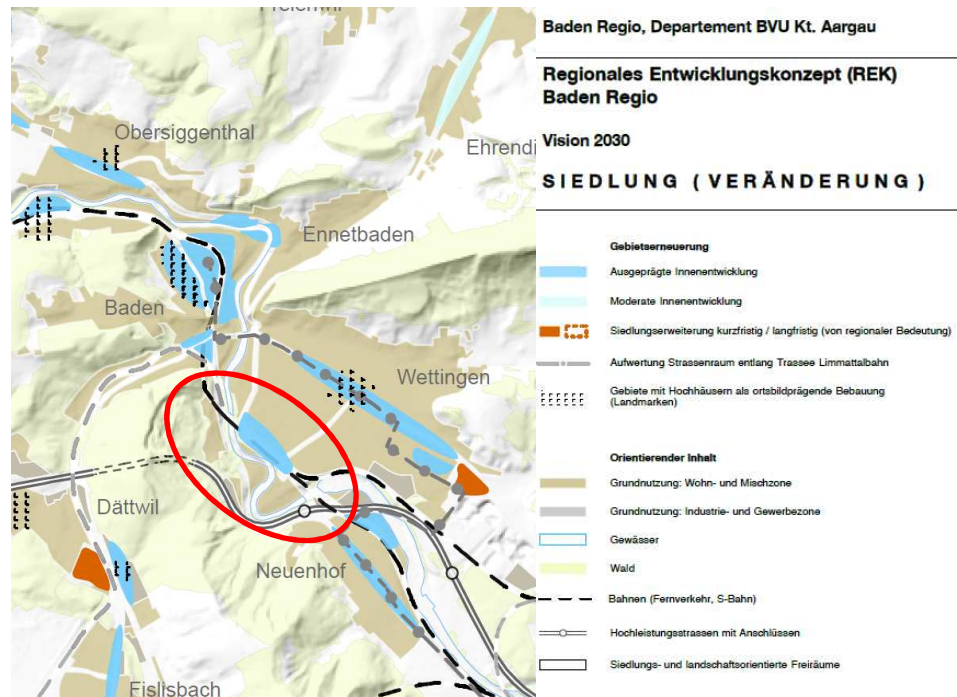


Abbildung 9: Regionales Entwicklungskonzept (REK) – Siedlung (Veränderung)
(blau, Bahnhofareal: Ausgeprägte Innenentwicklung)
[Stand: 15.10.2013]

Der vorliegende Gestaltungsplan unterstützt die im Agglomerationsprogramm beschriebenen Ziele und Massnahmen sowie die angestrebten Strategien des Regionalen Entwicklungskonzepts Baden Regio (REK).

2.2.2 Kommunale Grundlagen

Kommunale Ziele

In den Planungsstrategien des Gemeinderats Wettingen («Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen», 2011) bezeichnet der Gemeinderat das Bahnhofareals als Entwicklungsschwerpunkt, der sowohl in gestalterischer als auch in funktioneller und nutzungsmässiger Hinsicht vor einer Neuentwicklung steht. Im neuen Bahnhofareal sollen gemäss Planungsstrategie Flächen für Wohnen und Dienstleistungen als auch Räume für das Gewerbe angeboten werden.

Der Gemeinderat weist darauf hin, dass die Entwicklung des Bahnhofareals zu keiner Konkurrenzierung der Landstrasse führen darf.

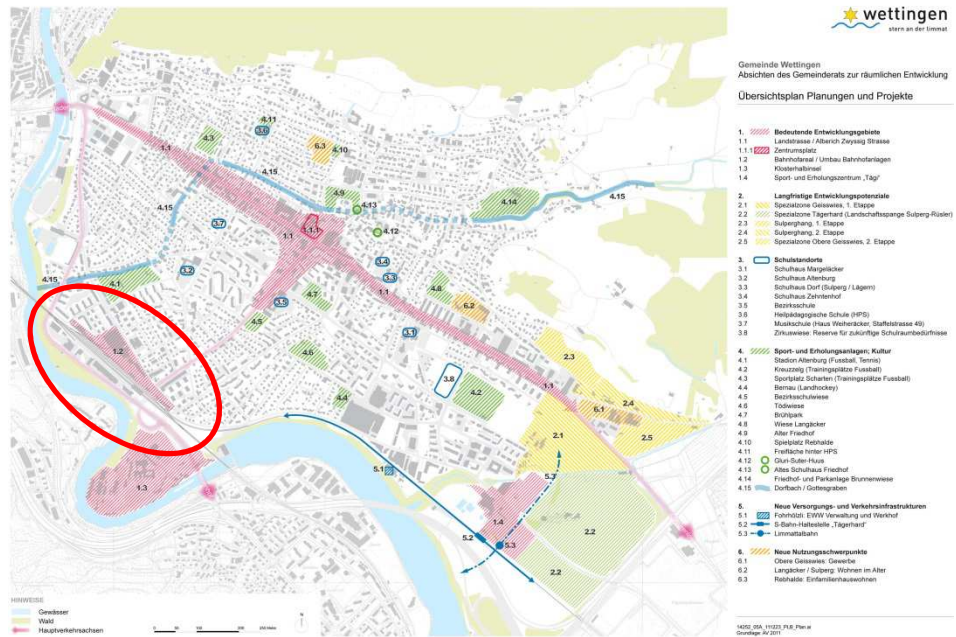


Abbildung 10: Übersichtsplan Planungen und Projekte Absichten des Gemeinderats zur räumlichen Entwicklung

Bau- und Nutzungsordnung (BNO)

Gemäss Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Gemeinde Wettingen liegt das Gebiet in zwei Zonen: Zone Bahnhofareal (ZB; Lärm ES III) mit Sondernutzungsplan-Pflicht und Wohn- und Gewerbezone dreigeschossig (WG3; Lärm ES III).

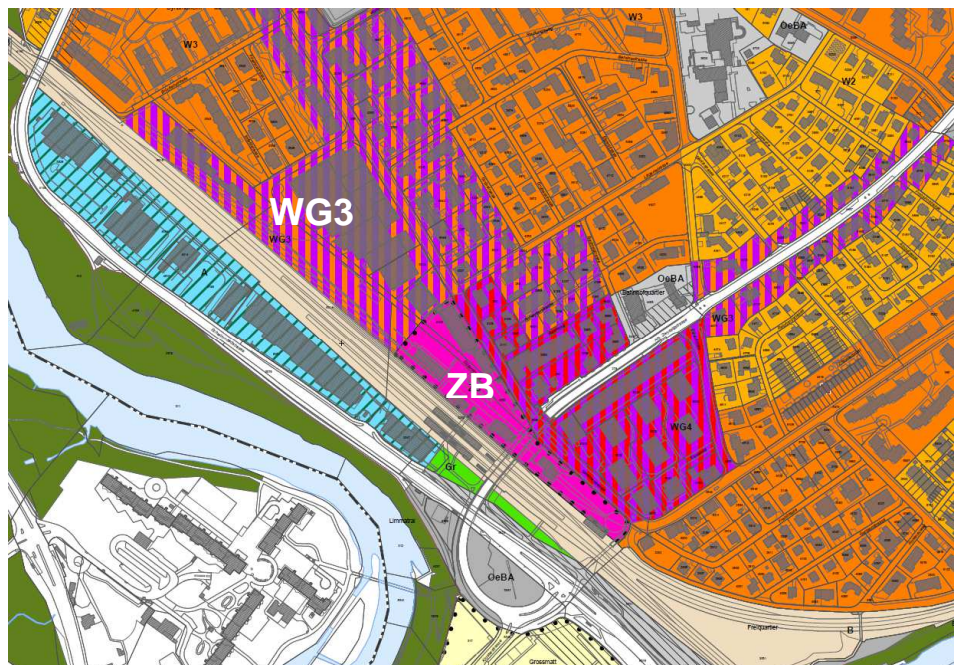


Abbildung 11: Bahnhof Wettingen, Ausschnitt rechtsgültiger Zonenplan [Stand: 26.04.2017]

Teiländerung Grundordnung (BNO, BZP)

Die Umsetzung des Richtkonzepts, das dem Gestaltungsplan zugrunde liegt (siehe nachstehend), erfordert als planungsrechtliche Voraussetzung auch eine Teiländerung der kommunalen Grundordnung mit Bau- und Nutzungsordnung (BNO) sowie Bauzonenplan (BZP). Diese Teiländerung wird parallel in einem separaten Planungsverfahren durchgeführt.

Der Gestaltungsplan Bahnhofareal ist materiell und verfahrensmässig mit der Teiländerung der Grundordnung abgestimmt.

Geschützte Einzelobjekte

Im Gestaltungsplanperimeter befindet sich das historische Bahnhofensemble von Wettingen. Eisenbahnhistorisch kann den Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Lokremise und Drehscheibe regionale Bedeutung beigemessen werden. Diese Bauten sind entsprechend im Inventar der schützenswerten SBB-Bahnhöfe aufgeführt. Die kantonale Denkmalpflege hat das Ensemble zudem im Bauinventar der kommunal schützenswerten Bauten der Gemeinde Wettingen aufgenommen (Inv.-Nr. 915A bis D) und bewertet es als potenzielles kantonales Schutzobjekt.

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Der kommunale Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Wettingen wurde am 23. Juni 2016 vom Gemeinderat beschlossen. Nachfolgend werden die relevanten Teilpläne dargestellt und die wichtigsten Rahmenbedingungen für das Bahnhofareal kurz aufgezählt.

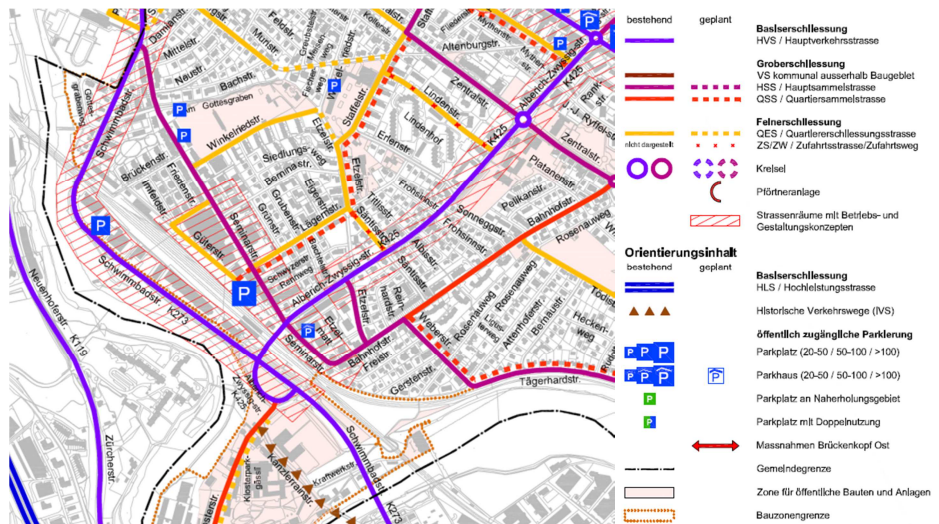


Abbildung 12: KGV Wettingen – Teilplan motorisierter Individualverkehr [Stand: 17. Juni 2016]

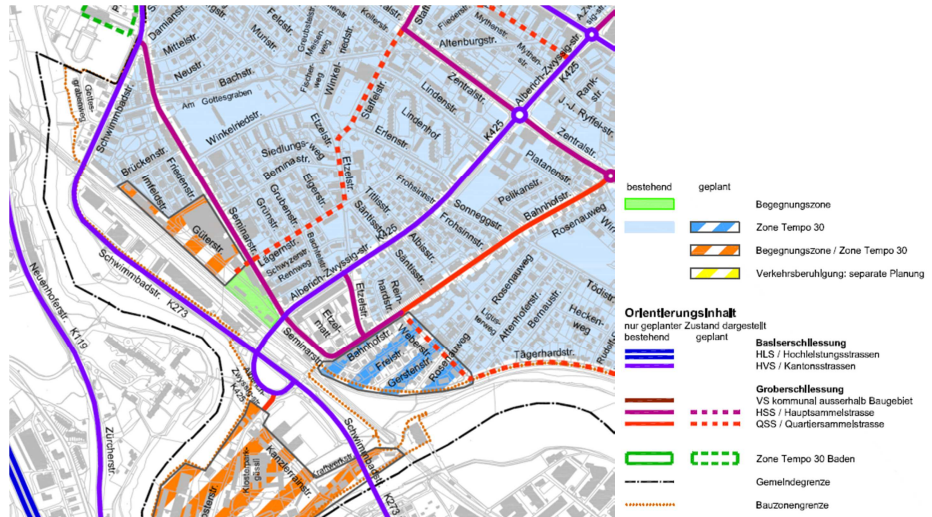


Abbildung 13: KGV Wettingen – Teilplan Zonensignalisationen [Stand: 17. Juni 2016]

Massnahmen MIV

Bezüglich des motorisierten Verkehrs sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Aufklassierung der Achse Lägern- / Etzel- / Staffelstrasse von einer Quartierserschliessungsstrasse zur Quartiersammelstrasse [vgl. Abbildung 12]
- Verlängerung der Lägernstrasse von der Seminarstrasse zur Güterstrasse als Quartierstrasse Q2 [vgl. Abbildung 12]
- Verkehrsberuhigung mit Begegnungszone oder Zone Tempo 30 im Bereich zwischen Bahnhofplatz und Quartierstrasse Q1 [vgl. Abbildung 13]
- Aufwertung des Strassenraumes entlang der Seminarstrasse (Betriebs- und Gestaltungskonzept Seminarstrasse)

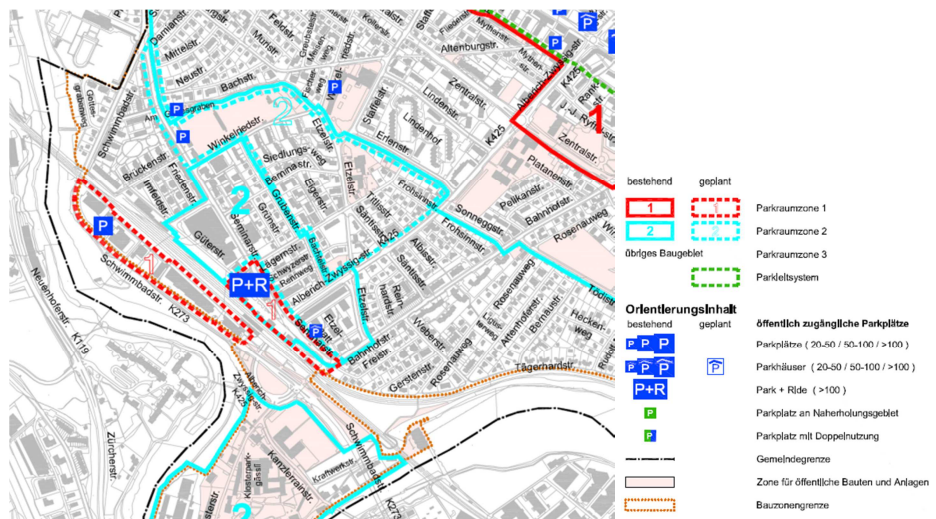


Abbildung 14: KGV Wettingen – Teilplan ruhender Verkehr [Stand: 17. Juni 2016]

Massnahmen ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr ist die Umsetzung des kommunalen Parkierungskonzeptes zentral. Dazu wird u.a. die Parkraumzone 1 um das Gebiet in Bahnhofsnähe (Bereich zwischen Bahnhofstrasse und Quartierstrasse Q2) erweitert [vgl. Abbildung 14]. Das übrige Bahnhofareal zwischen den Quartierstrassen Q1 und Q2 liegt in der Parkraumzone 2.

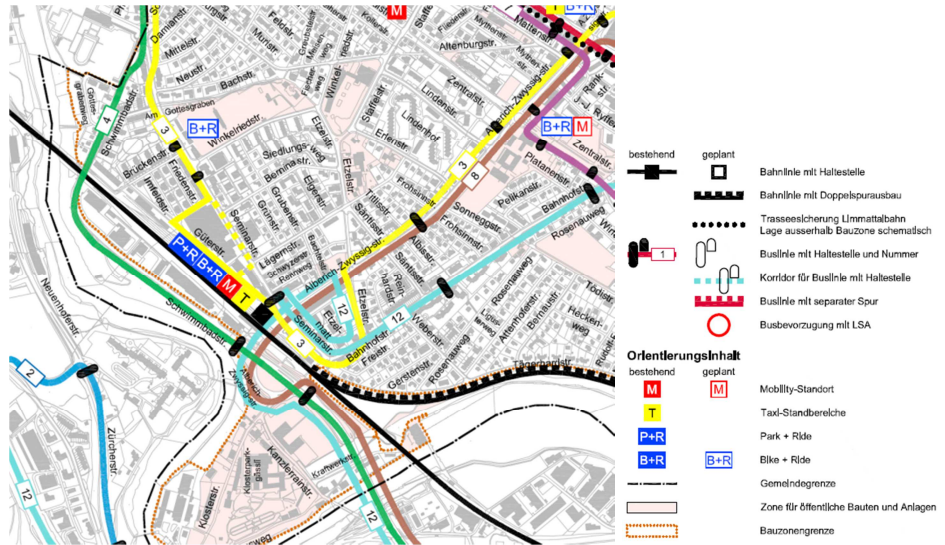


Abbildung 15: KGV Wettingen – Teilplan öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität [Stand:17. Juni 2016]

Massnahmen öffentlicher Verkehr / kombinierte Mobilität

Für den Linienbusverkehr ist im Bahnhofareal eine alternative Linienführung vorgesehen [vgl. Abbildung 15]. Demnach fährt der Bus vom Bahnhofplatz, via Quartierstrasse Q2, auf dem kürzesten Wege zurück auf die Seminarstrasse, im Gegensatz zur heutigen Führung via Güterstrasse. Zudem sind folgende Elemente der kombinierten Mobilität am Bahnhof Wettingen vorgesehen:

- Car-Sharing
- Taxi-Standbereiche
- Park + Ride
- Bike + Ride
- Kiss + Ride

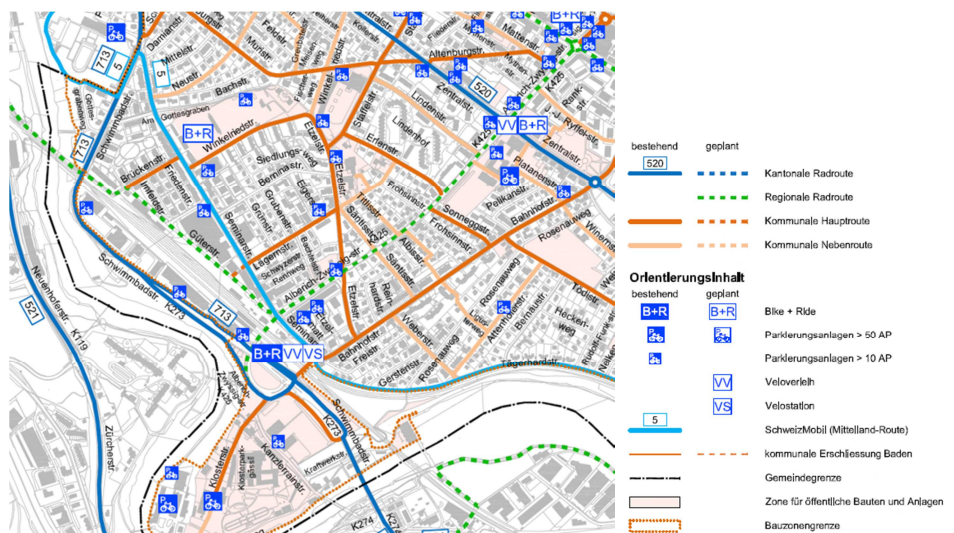


Abbildung 16: KGV Wettingen – Teilplan Veloverkehr [Stand:17. Juni 2016]

Massnahmen Veloverkehr

Neben der Optimierung und Aufwertung der gesamten Veloparkierung für den Bahnhof Wettingen (Bike + Ride-Abstellplätze / Velostation / Veloverleih) ist das

Bahnhofareal ein potentieller Standort für ein regionales Veloverleihsystem. Eine weitere zentrale Rahmenbedingung für das Bahnhofareal ist die geplante regionale Veloroute auf der Güterstrasse, die das Bahnhofsgebiet Wettingen über die Eisenbahnbrücke mit Baden Zentrum verbindet [vgl. Abbildung 16]. Zudem ist die Lägerstrasse als Achse für die kommunale Groberschliessung in die Planung einzubeziehen.

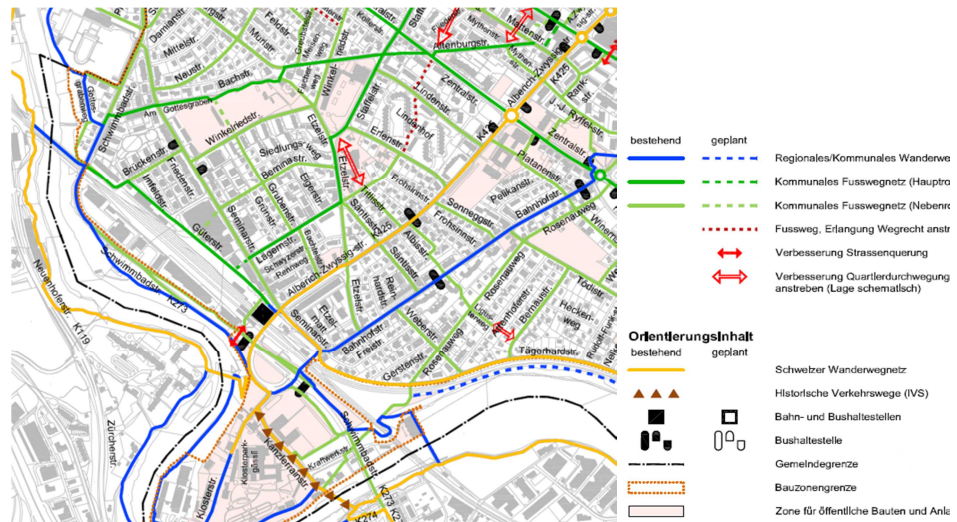


Abbildung 17: KGV Wettingen – Teilplan Fussverkehr [Stand: 17. Juni 2016]

Massnahmen
Fussverkehr

Das kommunale Fusswegnetz verläuft heute im Bereich des Bahnhofgebiets entlang der Seminar- und Güterstrasse [vgl. Abbildung 17]. Im KGV Wettingen wird eine bessere Durchwegung des Bahnhofareals angestrebt, indem die Fusswegverbindungen entlang der Bernina- und Lägerstrasse über das Areal verlängert werden.

Freiraumkonzept
Wettingen

Im Kontext des sich weiter verdichtenden Limmattals stellt das Freiraumkonzept Wettingen (genehmigt durch den Gemeinderat 04.07.2013) die Dispositionen für die Zukunft, einen qualitativ hochwertigen Wohn- und Arbeitsraum zu sichern und weiter zu entwickeln. Die inneren Siedlungsfreiräume sind aufgrund des Drucks durch die nahezu vollständig überbauten Bauzonen und der damit verbundenen Verdichtungsbestrebungen zu schützen. Im Vorfeld zur letzten Revision der Nutzungsplanung Siedlung (2002), die u.a. eine Liberalisierung der Bauvorschriften und eine Erhöhung der Ausnützungsziffern beinhaltet, wurde ein städtebaulicher Entwicklungsbericht über die gesamte Gemeinde (1990) und eine Studie übers Auquartier (1993) durchgeführt mit dem Ziel, die Kompatibilität von Verdichtung und Erhalt des Gartenstadtcharakters auszuloten.

Abgestützt auf des Leitbild der Gemeinde (2001), das städtebauliche Leitbild, Teil Grundlagen (2009) und die Übersicht Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen (2012, Faltprospekt) sind für den Gestaltungsplan Bahnhofareal die Ziele des Freiraumkonzept massgebend:

- Die Siedlung soll sich zur Hauptsache nach Innen entwickeln. Trotz baulicher Dichte sind eine hohe Wohn- und Arbeitsplatzqualität sowie die Standortattraktivität zu erhalten.
- Schaffung von Rahmenbedingungen zur Entwicklung des Siedlungsgebietes für ein Anwachsen auf höchstens 25'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

- Der Erhalt des Gartenstadtcharakters ist von grosser Bedeutung. Er ist – nach Quartieren differenziert – zu erhalten und zu fördern [vgl. Abbildung 18 und Abbildung 19].
- Strassenräume sind aufzuwerten. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind aufeinander abzustimmen.
- Freiraumstruktur und -gestaltung tragen zu einer besseren Orientierung im Raum bei [vgl. Abbildung 18].
- Die Gemeinde weist eine angemessene Versorgung mit attraktiven öffentlichen Freiräumen auf. Sie ergänzen sich mit den Naherholungsräumen ausserhalb der Siedlung.
- Die Freizeit- und Erholungsanlagen sind mit Langsamverkehrsachsen gut erreichbar [vgl. Abbildung 19].
- Die Qualität der Siedlungsausrüstung (Naherholungsräume, Spiel- und Sportanlagen, Anlagen für Begegnung und Aufenthalt) wird weiter entwickelt.
- Die öffentlichen Freiräume bieten Raum für die Biodiversität.

An zentralen, strategischen Orten und Kreuzpunkten sollen gemäss dem Freiraumkonzept in Wettingen attraktive Platzsituationen entstehen. Der Bahnhofplatz steht an der Peripherie des Stadtkörpers dem Zentrumsplatz als weiterer, wichtiger Treffpunkt gegenüber. Der Gestaltungsplan Bahnhofareal sieht eine flächenmässige Vergrösserung und Stärkung des städtischen Charakters des Bahnhofplatzes vor und integriert diesen, zusammen mit den neu entstehenden Kleinplätzen im Perimeter besser in das lokale Netz urbaner Plätze und Raumabfolgen.



Abbildung 18: Freiraumkonzept Wettingen – Plätze und Treffpunkte
[Stand: 28.06.2013]

Die Freiraumachsen verbinden als grüne Korridore innerhalb der städtischen Gebiete die verschiedenen Grünanlagen und dienen zudem der ökologischen Vernetzung mit den Landschaftsräumen. Die neuen Siedlungsbausteine im Bahnhofareal mit hohem Grünflächenanteil schaffen einen neuen Verbindungs-

grünraum an der Schnittstelle von urbanen Körper zur Fluss- und Kulturlandschaft des Limmatraums.



Abbildung 19: Freiraumkonzept Wettingen – Freiraumverbindungsachsen
[Stand: 28.06.2013]

Im Gestaltungsplan Bahnhofareal sind ebenso die Vorgaben zur Stadtteilentwicklung des Quartiers K1, Bahnhofareal / Bahnhofumgebung berücksichtigt, die Strassenräume zur Addressbildung aufzuwerten wie auch die Übergänge zwischen den Wohn- und Gewerbegebieten zu verbessern.

Richtkonzept

Das Richtkonzept ist behördenverbindliches Planungsinstrument und dient als Grundlage für Qualitätssicherungsverfahren sowie für weitere Planungsschritte. Es erfüllt die relevanten Anforderungen aus den übergeordneten und kommunalen Planungsvorgaben und zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung auf. Es enthält die Bereiche Städtebau, Verkehr sowie öffentliche und private Grünräume. Diese sind im Rahmen einer gesamtheitlichen und optimierten Planung aufeinander abgestimmt.

3 Zentrale Sachthemen

3.1 Siedlungsqualität

3.1.1 Städtebauliches Konzept

Städtebau

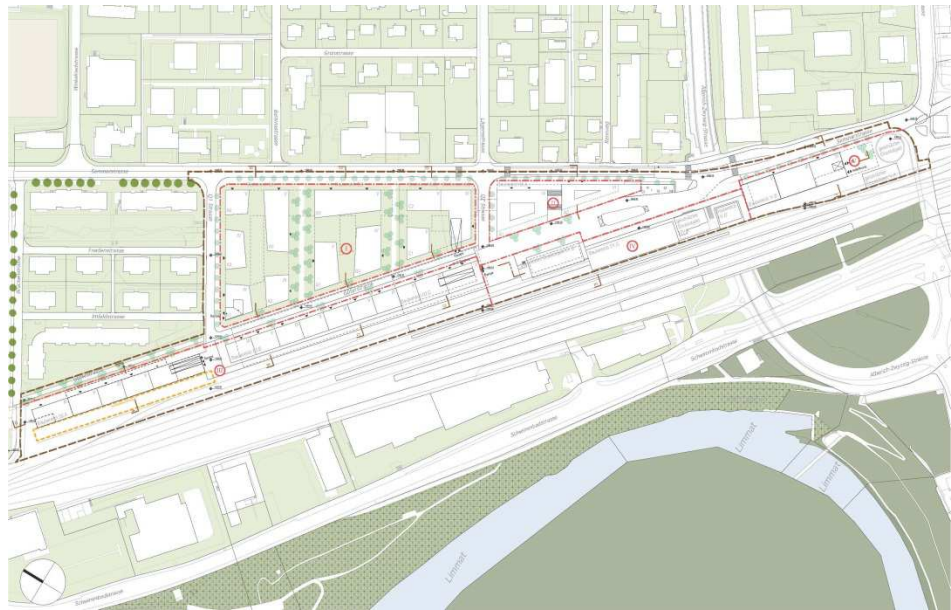


Abbildung 20: Situationsplan Richtkonzept

Das städtebauliche Konzept sieht vor die Bauvolumen so zu konzipieren, dass die baulichen Dichten und die nicht dem Wohnen dienenden Nutzungen zum Bahnhof hin zunehmen [vgl. Abbildung 21]. Dadurch wird der Bahnhof als öffentlicher Ort akzentuiert. Andererseits nimmt der Grünflächenanteil zu, je weiter der Baubereich vom Bahnhof entfernt liegt. So entstehen Verbindungen zu den bestehenden Bebauungsstrukturen, insbesondere im Nord-Westen des Perimeters. Umgesetzt wird dieses Konzept mit einer maximal zulässigen anrechenbaren Geschossfläche pro Baubereich, die realisiert werden darf, und mit einer vorgeschriebenen minimalen Grösse an Spiel- und Erholungsfläche, und im gesamten Teilgebiet I mit einem Mindestanteil an nicht überbaubaren Hoffläche. So sind trotz grosszügiger Baubereiche, welche eine Flexibilität in der weiteren Projektentwicklung ermöglichen, eine ortsverträgliche Dichte und eine gute Gestaltung sichergestellt.

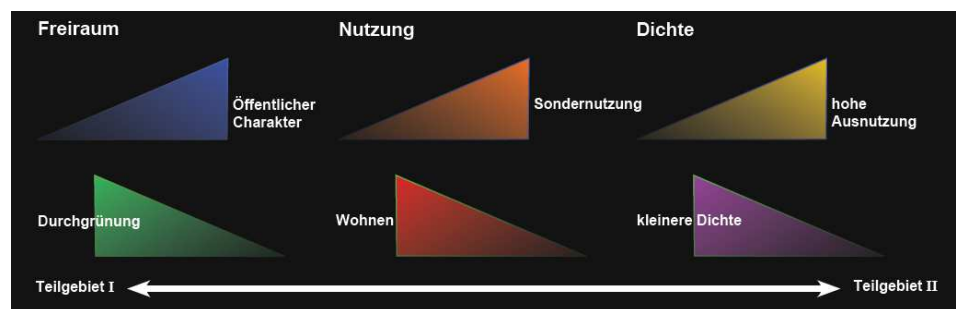


Abbildung 21: Konzeptschema für Teilgebiet I und II

Um den Eindruck einer Grossüberbauung zu vermeiden sind die Bauvolumen in klar gefassten Gruppen angeordnet. Dazwischen sind Durchwegungen und Zugänge zu den Gebäuden vorgesehen.

Entlang des Gleisfeldes bilden Längsbauten einen Abschluss zur Bahn und schützen die dahinter liegenden Teilgebiete vom Bahnlärm. Im Bereich des Bahnhofs sind die Bauten so angeordnet dass ein räumlich gefasster Bahnhofplatz entsteht. Akzentuiert wird dies durch eingezogene Erdgeschosse und die Bildung von Arkaden. Hier sind auch die vorwiegend publikumsorientierten Nutzungen angeordnet.

Eine neue Verbindungsstrasse in der Verlängerung der heutigen Lägerstrasse (Quartierstrasse Q2) führt direkt von der Seminarstrasse auf den Bahnhofplatz. Dadurch werden die Aktivitäten auf den Bereich des Bahnhofareals geleitet und der westliche Teil des Perimeters kann vom Durchgangsverkehr befreit werden.

3.1.2 Architektonisches Konzept

Architektur

Pflichtbaulinien sorgen dafür, dass die Gebäude zum öffentlichen Raum, namentlich zum Strassenraum, ein ruhiges Erscheinungsbild und die Gruppierungen in den Baubereichen eine angemessene Kleinteiligkeit erhalten. Gleichzeitig sichern die Pflichtbaulinien auch Sichtbezüge von der Seminarstrasse zur Güterstrasse.

Ein angemessener Anteil der Fassaden kann durch Erker und Balkone über diese Pflichtbaulinien auskragen. Diese Auskragungen schaffen zeitgemässe, vielfältige Räume zwischen gemeinschaftlich genutzte Aussen- und intimeren Innenräume. Gleichzeitig bilden die vielfältigen Auskragungen lebendige Strassen- und Hofräume ohne die klare räumliche Lesbarkeit der Volumen zu verringern. Dadurch können die Fassaden feingliedriger gestaltet und die Akzeptanz der erhöhten Dichte gesteigert werden.

Geschützte Einzelobjekte

Die geschützten Einzelobjekte sind alle Infrastrukturbauten welche dem Bahnbetrieb dienen oder immer noch dienen. Ihnen wird Respekt gezollt indem die Neubauten zu ihnen einen angemessenen Abstand einhalten, um die Ensemblewirkung der geschützten Einzelobjekte zu wahren. Die vorgesehene Gebäudeauskragung in den Baubereich II.A, III.C und V.B zum Bahnhofplatz unterstützen diese Wirkung zusätzlichen und setzen einen architektonischen Akzent.

3.1.3 Teilgebiete und Baubereiche

Teilgebiet I

Das Festlegen der minimalen Anzahl der Gebäude innerhalb der einzelnen Baubereiche sorgt für eine angemessene Körnigkeit beziehungsweise die gewünschte Kleinteiligkeit der Bebauung und unterstützt die Durchlässigkeit des Areals. Zudem tragen grosszügige Freiräume zu einer hohen Wohnqualität bei. Dies wird mit einem prozentualen Flächenanteil am Baubereich, welcher als Hofffläche dient und nicht überbaut werden darf, sichergestellt.

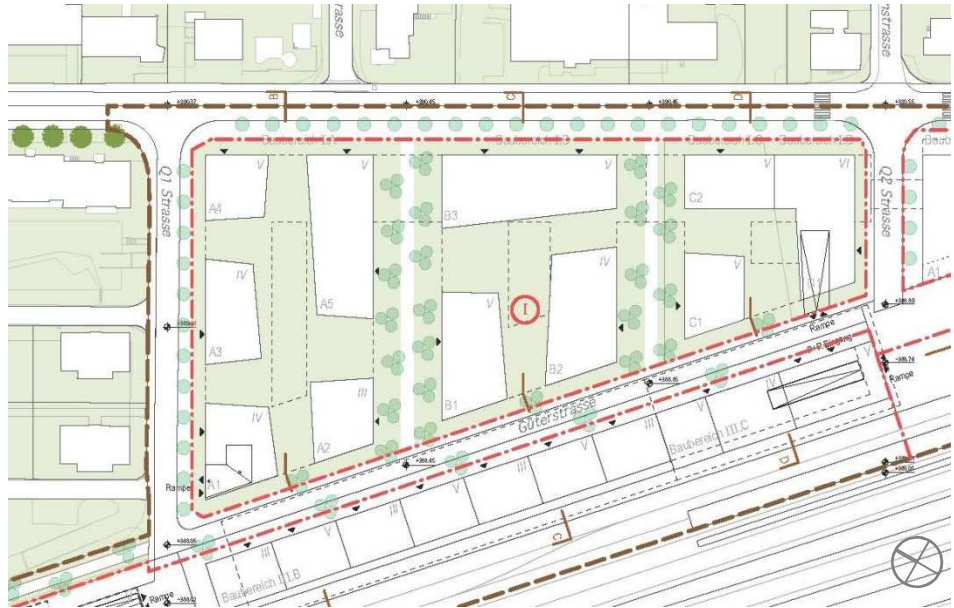


Abbildung 22: Situation Richtkonzept, Teilgebiet I

Teilgebiet II

Gegenüber dem Bahnhofplatz sind die höchste Dichte und die grösste Nutzungsvielfalt vorgesehen. Ein öffentlicher Durchgang sorgt für eine Zäsur und schafft einen direkten Zugang zum Bahnhof. Die Setzung der Baukörper dient der städtebaulichen Fassung des Bahnhofplatzes und der Lenkung des Ziel-/Quellverkehrs aller Verkehrsträger auf den Bahnhofplatz hin. Die Freiräume werden hier urban gestaltet.

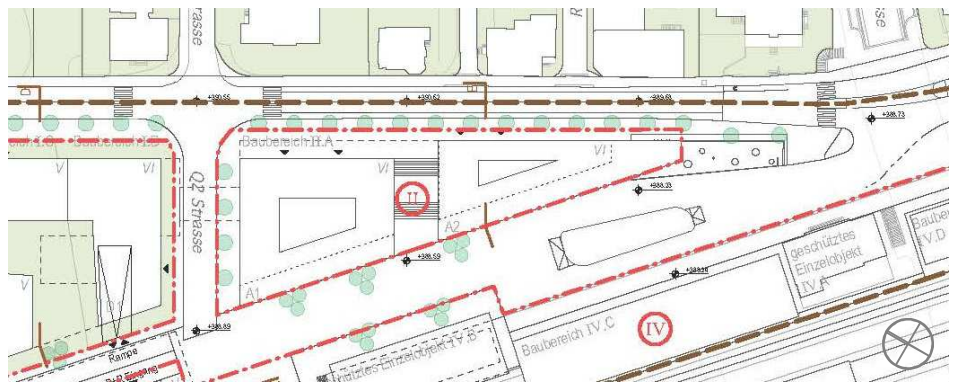


Abbildung 23: Situation Richtkonzept – Teilgebiet II

Teilgebiet III

Zwei Längsbauten nehmen die Geometrie des Gleisfelds auf und bilden einen Lärmschutz für die dahinter liegenden Teilgebiete. Durch die Zweiteilung entsteht ein Sichtbezug von der Seminarstrasse zum Gleisfeld was zur besseren Orientierung im Quartier beiträgt. Dachgärten ersetzen den fehlenden Freiraum auf dem Strassenniveau.

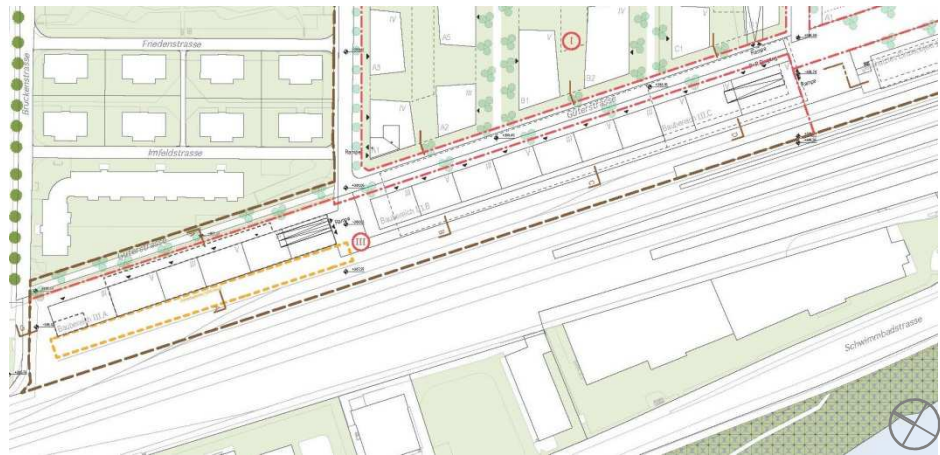


Abbildung 24: Situation Richtkonzept, Teilgebiet III

Teilgebiet IV

Das Bahnhofareal wird durch die umgebenden Neubauten räumlich gefasst. Alle den ein- und umsteigenden Personen dienenden Nutzungen sind hier vorgesehen. Arkaden beziehungsweise auskragende Gebäude unterstreichen den öffentlichen Charakter dieses Gebiets.

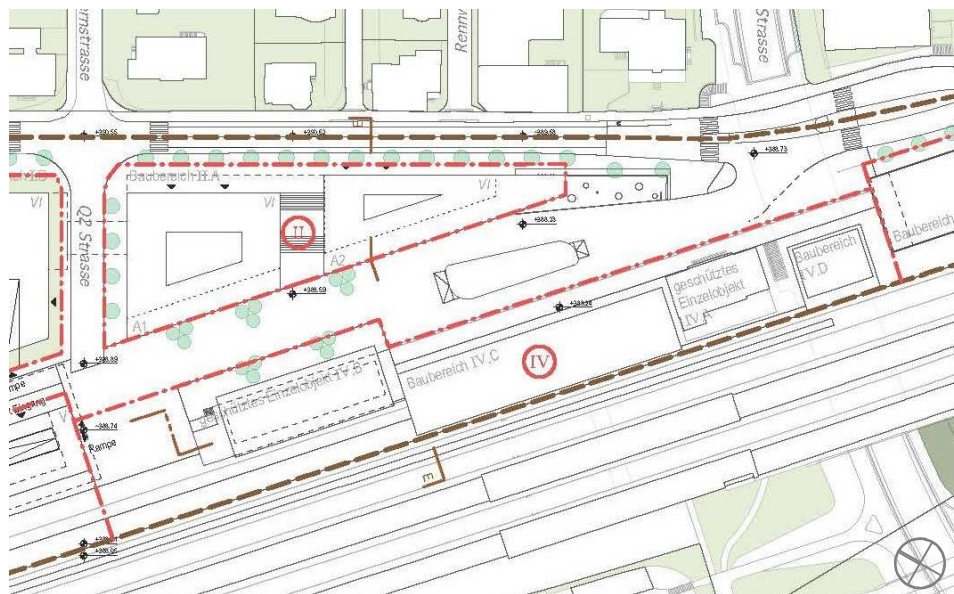


Abbildung 25: Situation Richtkonzept, Teilgebiet IV

Teilgebiet V

Die Lokremise und die zugehörige Drehscheibe als Zeuge der Bahngeschichte werden erhalten und durch einen differenziert gestalteten Neubau ergänzt. Eine Höhenstaffelung sorgt dafür, dass der Neubau optimal in das Umfeld integriert werden kann. Im Bereich der Drehscheibe entsteht ein öffentlich zugänglicher Platz.

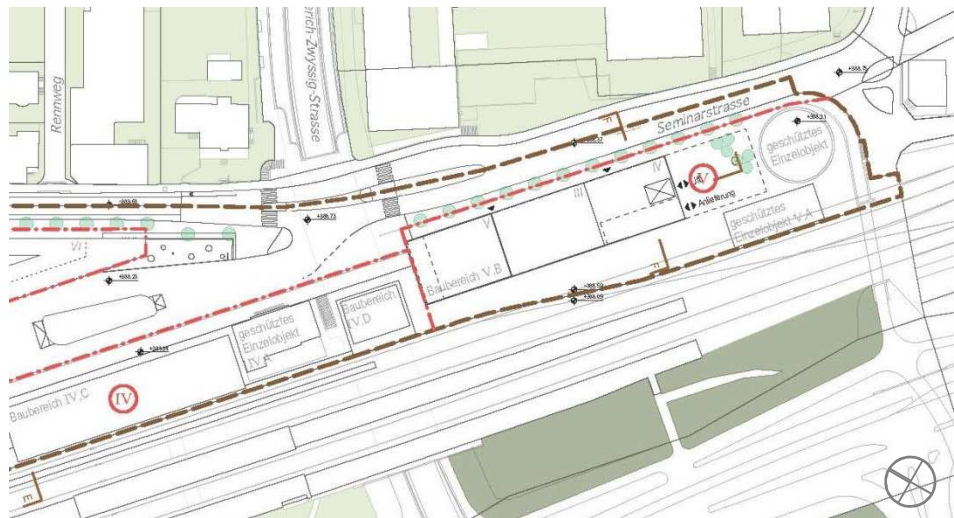


Abbildung 26: Situation Richtkonzept, Teilgebiet V

3.1.4 Freiraum

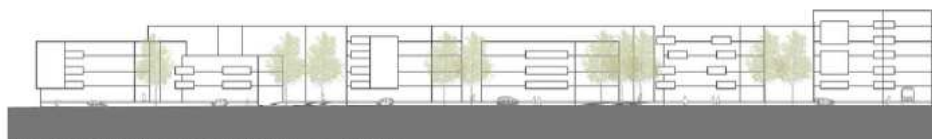
Freiraumkonzept
Strassenräume

Der Freiraum entlang der Seminarstrasse greift deren urban geprägte Gestalt als Hauptstrassenzug auf. Es formuliert mit der aus dem Bestand fortgeführten, durchgehenden Baumreihe aus z.B. Gleditschie und dem breiten, siedlungsgerichteten Trottoir die zentrale Hauptverkehrsverbindung. Die wohnlich belegte Bebauung der Baubereiche I.A bis I.D wird durch eine flankierende, grüne Vorzone vom Verkehrsraum zurückversetzt. Parallel, mit zunehmender Nähe zum Bahnhofplatz und den aufkommenden gewerblicheren Nutzungen in den Teilgebieten II und III weitet sich das Trottoir auf und einen passagenartigen Durchgang zum Bahnhofplatz wird ermöglicht.

Die Gestaltung der Güterstrasse leitet sich ab aus der gewerblichen Prägung des Gleisumfeldes mit seinen nutzungsbedingten Materialitätsunterschieden und der typischen Kleinteiligkeit. Die Gestaltung mit taktilem Wegeführung ohne Trottoirkanten lässt eine minimale, verkehrliche Nutzung zu und gewährleistet als Spielstrasse und Verbindung im übergeordneten Velowegsystem auch Aufenthaltsqualität.

Die Güterstrasse wird beidseitig von auf die Gebäudevolumen abgestimmten, strukturierenden Baumgruppen begleitet (z.B. Gleditschie, Geweihbaum). Kleine Platzflächen aus Pflasterbelag setzen sich bis zum Bahnhofplatz fort.

Die Optik der Nebenstrassen orientiert sich am bestehenden Umfeld (z.B. Brückenstrasse) mit reduzierten Trottoirhöhen und den quartierstypischen Baumreihen (z.B. Schnurbaum).



Ansicht Teilgebiet I. von der Güterstrasse

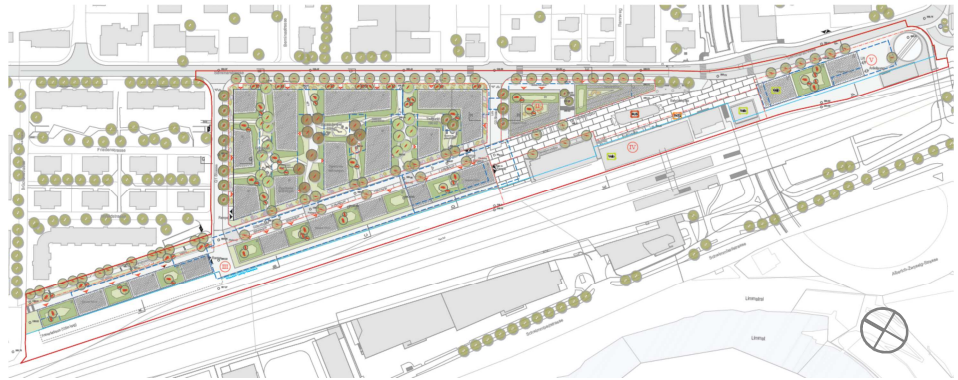


Abbildung 27: Situationsplan Freiraumkonzept

Freiraumkonzept
Umfeld Bahnhofplatz

Die Platzfläche des Bahnhofplatz wird zum Anschluss Güterstrasse / Quartierstrasse Q2 hin verlängert und ist als einheitlicher Ortsbetonbelag ausgebildet, dessen gleichmässige Oberfläche durch das maschinell bedingte Fugenmuster strukturiert ist. Durch die neue Quartierstrasse Q2 fahren die Park + Ride Nutzer sowie die Busse, Kiss + Ride und Taxis auf dem Bahnhofplatz ein. Im Westen des Platzes, am Kopf des Baubereichs III.C, konzentrieren sich die Ein- und Ausfahrt zum P+R, die Einfahrt zur südlichen Anlieferung des Teilgebiets III sowie die Anlieferung des Migrolino.

Im Betonbelag des Platzes stehen die Bäume in Baumscheiben vor den Gebäudearkaden und geben dem weiträumlichen Ankunftsart einen spezifischen und einheitlichen Hintergrund.

Entlang des Baubereichs II.A und des Migrolino sind allgemein zugängliche Parkplätze in Gruppen angeordnet. Die bestehende Bushaltestelle und die heutige Kreuzung zur Seminarstrasse bleiben unverändert.



Abbildung 28: Bahnhofplatz

Freiraumkonzept
Innere Landschaft

Die innere Landschaft der Baubereiche ist ein homogener Raum, der die Aussenräume und Innenräume zu einer neuen Einheit formiert.

Spiel- und
Erholungsfläche

Die Abfolge der unterschiedlich ausgestaltbaren Freiräume im Inneren sowie die Differenzierung zwischen den privaten und halböffentlichen Sequenzen der einzelnen Baubereiche lässt ein vielseitiges und abwechslungsreiches Raumer-

lebnis zu. Der Freiraum wird übergreifend parkartig als durchgehendes, mäandrierendes Vegetationsfeld aufgespannt. Fussgängerpassage zwischen Seminar- und Güterstrasse, interne, gemeinsame Spiel- und Aufenthaltsbereiche für verschiedene Altersgruppen, sowie die privaten Gärten der Erdgeschossnutzer sind in das eingelagert. Die grösseren Parkbäume (einheimische Arten mit Einflüssen aus dem Fluss- und Geleisraum, z.B. Birke, Ahorn, Zitterpappel) sind in den Aussparungen der Tiefgarage gepflanzt und werden mit vereinzelt Baum- und Strauchgruppen ergänzt. Ein frei verlaufendes Pfadsystem erschliesst den halböffentlichen Freiraum der zum tiefer liegenden, öffentlichen Raum zur Güterstrasse über ein umlaufendes, murales Sockelelement mit organisiert wird.



Abbildung 29: Spiel- und Erholungsflächen

Südlicher Bereich

Im südlichen Bereich der Seminarstrasse entwickelt sich aus dem kulturell-historischen Bahnrelikt mit Drehscheibe und Schuppen ein öffentlicher Freiraum. Es fügt sich in die Sequenz der ortstypischen, über das Stadtgebiet verteilten, differenzierten Abfolge von kleinen Plätzen Wettingsens ein.



Abbildung 30: Südlicher Bereich

Dachlandschaft

Die Dachlandschaft sendet ein äusseres Zeichen in die Gleislandschaft. Baubereichsübergreifend als extensiver Vegetationsteppich angelegt, steigert sich diese örtlich zu grosszügigen Dachgärten mit hohem gemeinschaftlichen Nutzen.

Die Stadtvegetation auf dem Dach ist einerseits eine flächige wie ökologische Kompensation und Ergänzung der dichten, städtischen Bebauung und zugleich Steigerung der urbanen Aufenthaltsqualität. Die Dachgärten dienen auch der Retention. Wird das richtige System gewählt (mit stehendem Wasserstand), muss kaum bewässert werden.

Die gewählte Vegetation vermittelt einen wildwüchsigen Charakter und ist - bei einer Substrathöhe von 20 cm bis 60 cm - mit Pflanzhöhen von 0.6 m – 2.0 m anzusiedeln. Leichte Bauelemente wie Pergolen können die Dachlandschaft ergänzen.



Abbildung 31: Dachlandschaft

3.2 Natur und Landschaft

Natur

Die Limmat ist massgeblich verantwortlich für die geomorphologische Situation im gesamträumlichen Zusammenhang von Wettingen.

Der Limmatraum ist ein Erholungsraum für Menschen sowie Lebensraum und wichtiger Korridor für Pflanzen und Tiere. Das historische Kloster Wettingen und die in Sichtweite liegende Klosterhalbinsel sind wertvolle Kulturträger und -räume. Das Nebeneinander von naturnahen und städtischen Abschnitten ist im nahen Umfeld des Projektgebietes besonders wertvoll und in einem ausgewogenen Verhältnis zu behalten. Teile der geplanten Überbauung liegen zudem auf dem Areal des ehemaligen Bahngüterumschlags, das sich als grossräumige Ruderalfläche mit verschiedensten Lebensräumen präsentiert. Bei diesen Flächen handelt es sich um besonders wertvolle Lebensräume, sowohl für Pflanzen als auch für Tiere. Der Minimierung der drohenden Beeinträchtigung muss besondere Sorge getragen werden, die Möglichkeit von ökologischen Ausgleichsflächen im Randbereich zwischen den Erschliessungsflächen des Gestaltungsplanes und den Gleisflächen ist zu prüfen.

Die Freiräume, Grünflächen und das Grünvolumen im Siedlungsgebiet mindern negative Stadtklima-Effekte, erhöhen das menschliche Wohlbefinden und dienen der Durchlässigkeit für Tiere und Pflanzen, Erhaltung und systematische Neuanlage von gut gestalteten und durchgrüneten Freiräumen unter Einbindung der bestehenden, gesicherten Freiflächen.

Der Grünflächenanteil ist zu sichern (Spiel- und Erholungsflächen sowie Hofflächen), die Durchlässigkeit zu gewährleisten (Frischluftkorridore und Vernetzungskorridore).

Die Sicherung, Erhaltung, Neuschaffung und Pflege naturnaher Umgebungsgestaltungen und Elemente (z.B. Bäume und Dachbegrünung) im Siedlungsgebiet ist zu gewährleisten.

3.3 Siedlung und Verkehr

3.3.1 Erläuterung Richtkonzept

Anschluss an das übergeordnete Strassennetz

Der Gestaltungsplanperimeter liegt zwischen dem SBB-Trasse und der Seminarstrasse. Die Erschliessung durch den motorisierten Verkehr ist demnach via Seminarstrasse gewährleistet. Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz erfolgt ebenfalls über die Seminarstrasse. Folgende Beziehungen sind möglich:

- via Seminarstrasse zur Schwimmbadstrasse (K273) in Richtung Baden bzw. in Richtung Neuenhof (Alternativroute zur Autobahn)
- via Seminarstrasse, Bahnhofstrasse und Etzelstrasse zur Alberich Zwysig-Strasse (K425) in Richtung Wettingen Zentrum
- via Seminarstrasse, Bahnhofstrasse und Etzelstrasse zur Alberich Zwysig-Strasse (K425) in Richtung Neuenhof (Autobahnanschlussstelle)

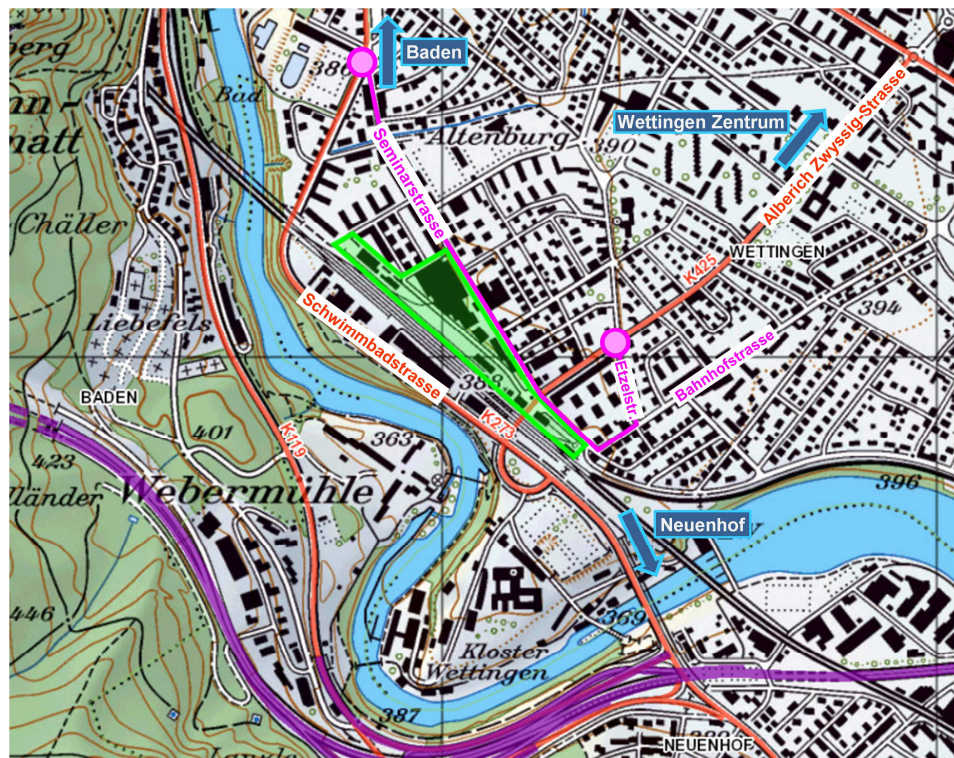


Abbildung 32: Erschliessung des Bahnhofareals an das übergeordnete Strassennetz

Verkehrsregime MIV

Das Verkehrsregime innerhalb des Perimeters ist in der nachfolgenden Abbildung 33 dargestellt. Die beiden Quartierstrassen Q1 und Q2 sind im Zweirichtungsverkehr befahrbar und für die Einführung von Tempo 30 vorgesehen. Für die Güterstrasse soll, in ihrer gesamten Länge, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h eingeführt werden. Damit werden die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung aus dem KGV umgesetzt [vgl. 2.2.2 - Abbildung 13]. Bezogen auf das Verkehrsregime werden zwei Abschnitte unterschieden. Entlang der Baubereiche III.B und III.C wird die Güterstrasse als Wohnstrasse gestaltet. Betrieben wird sie im Einrichtungsverkehr in Richtung Bahnhof, wobei der Velo-

verkehr in beiden Richtungen zugelassen ist. Die Fahrtrichtung wurde so gewählt, dass das Verkehrsaufkommen innerhalb des Perimeters so gering wie möglich ausfällt. Weiter trägt das gewählte Regime zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Tiefgaragenzufahrt zum Baubereich I.A bei, indem die Sichtbeziehungen deutlich verbessert werden. Ab der Tiefgaragenzufahrt vom Baubereich I.C/D über den Bahnhofplatz bis zur Seminarstrasse wird die Güterstrasse im Zweirichtungsverkehr betrieben und als Mischverkehrsfläche ausgestaltet.

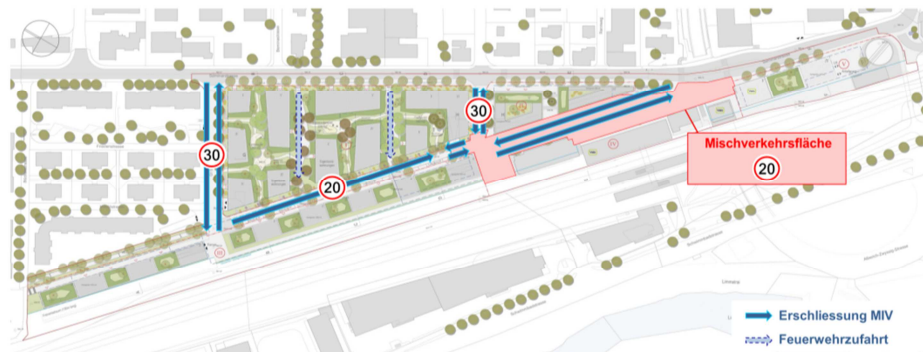


Abbildung 33: Verkehrsregime innerhalb des Gestaltungsplanperimeters

Notzufahrten

Zwischen den Baubereichen I.A und I.B sowie zwischen I.B und I.C wird jeweils eine Notzufahrt etabliert, die einerseits von den Bewohnern für ausserordentliche Be- und Entladevorgänge, wie z.B. Umzugsfahrten, genutzt werden dürfen und andererseits der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge dienen.

Erschliessung der Parkierungsanlagen

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anschlusspunkte der Parkierungsanlagen der einzelnen Baubereiche. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit mehrere Parkierungsanlagen zusammenzulegen. Im Rahmen des Richtkonzepts werden folgende Tiefgaragen zusammengeschlossen:

- Baubereiche I.A und I.B,
- Baubereiche III.B und III.C
- Baubereiche I.C, I.D und II.A

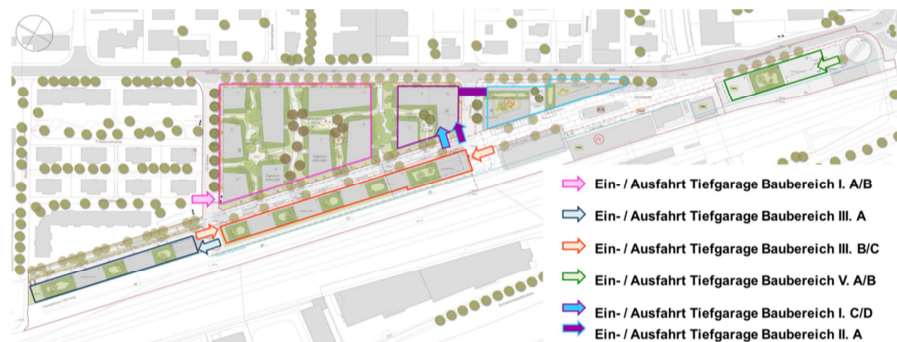


Abbildung 34: Erschliessung der Parkierungsanlagen

Nachfolgende Abbildungen zeigen detaillierte Abklärungen zur Erschliessung der Parkierungsanlagen.

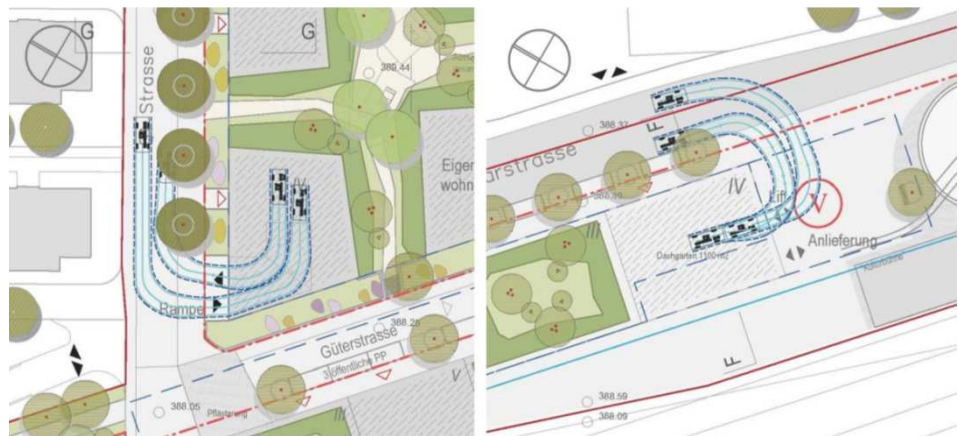


Abbildung 35: Erschliessung der Parkierungsanlagen

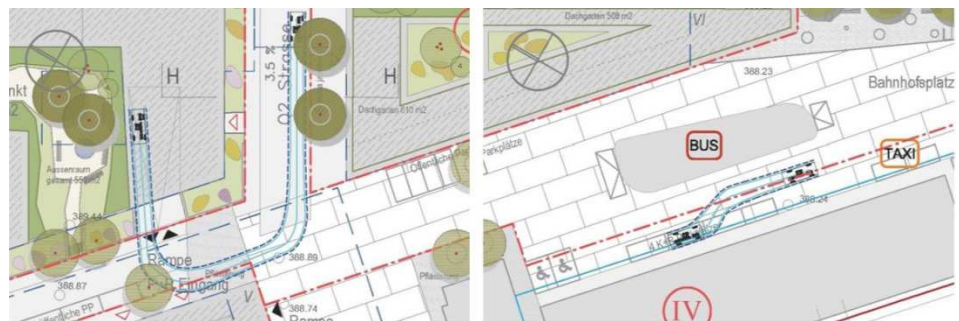


Abbildung 36: Erschliessung der Parkierungsanlagen

Anlieferung

Die Anlieferung der Baubereiche III.A/B/C wird rückwärtig organisiert um die Lärmbelastung gering zu halten. Die Anfahrt erfolgt über die Quartierstrasse Q1 und die Wegfahrt via Quartierstrasse Q2. Dementsprechend wird zwischen der Gebäudefassade und dem SBB-Trasse eine 6.50 m breite Fahrgasse etabliert. So werden ausfahrende Fahrzeuge nicht von den Haltenden behindert. Für den Baubereich II.A und die bestehende Nutzung im Baubereich IV.A/B kann der Lieferverkehr auch von der Seminarstrasse über den Bahnhofplatz geführt werden. Die Wegfahrt erfolgt entweder via Quartierstrasse Q2 oder via Bahnhofplatz zur Seminarstrasse. Für die Baubereiche V.A und V.B wird die Anlieferung seitlich (auf der Südostseite) organisiert. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt via Seminarstrasse. Anlieferungsvorgänge mit Fahrzeugen bis max. 3.5 t und ohne gebäudeseitige Anlieferungseinrichtungen (wie Rampen oder Hebebühnen an den Gebäuden etc.) sind für die Baubereiche III.B/C auch in der Güterstrasse zulässig. Anlieferereinrichtungen an den Gebäuden (wie Rampen, grosse Hebebühnen etc.) sind störend und würden das Erscheinungsbild des Gebäudekörpers III.B/C beeinträchtigen und könnten Anliefermeherverkehr mit entsprechenden Immissionen auslösen. Dies gilt es zu vermeiden. In der nachfolgenden Abbildung ist die Führung des Lieferverkehrs dargestellt. Details zur Anlieferung sind in Abbildung 38 und Abbildung 39 dargestellt.



Abbildung 37: Anlieferung

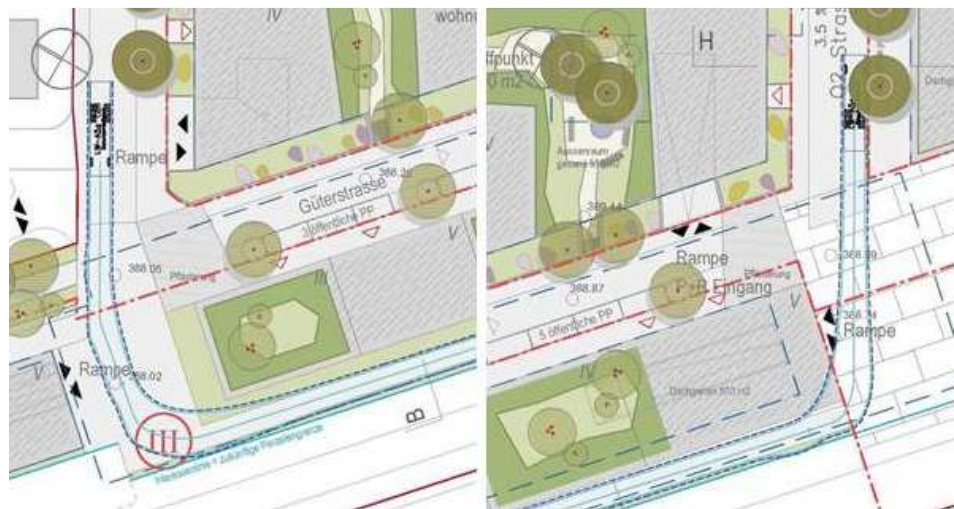


Abbildung 38: Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich III.B/C

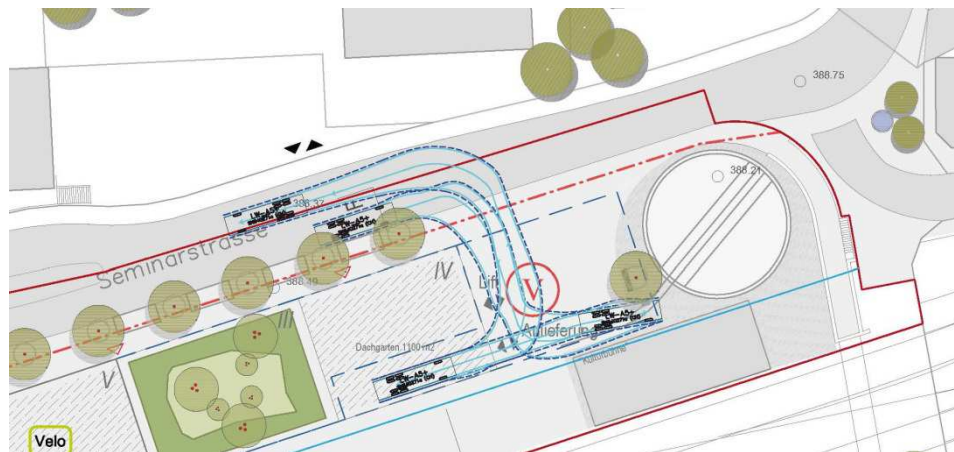


Abbildung 39: Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich V

Anlieferung Migrolino
(Güterschuppen)

Für die Anlieferung des Migrolino im Güterschuppen wurde ein Variantenstudium durchgeführt. Entscheidend für die Wahl der Bestvariante waren folgende Kriterien:

Verkehrssicherheit

- Möglichst direkte Zu- und Wegfahrt zur Andockstation
- Keine Retourfahrten im Bereich mit Personenströmen
- Keine Beeinträchtigung des zukünftigen Perronzugangs

Städtebau und Platzgestaltung

- Möglichst kleine Beeinträchtigung der Platzgestaltung durch die Anlieferung
- Möglichst geringe Eingriffe in die Gebäudesubstanz von Bestandsbauten

Unter Einbezug dieser Kriterien werden mit der Variante 1a die besten Resultate für den Endausbau (inkl. zusätzlichem Perronzugang) erzielt. Die Zufahrt erfolgt via Q1-Strasse und Anlieferungsgasse Baubereich III.B/C zur Andockstation. Die Wegfahrt erfolgt via Q2-Strasse. Die bestehende Rampe des Güterschuppens wird dabei unter Berücksichtigung der Anforderungen der Denkmalpflege [vgl. Anhang 4], auf eine Länge von 6.0 m bis 8.5 m verkürzt. Zum besseren Be- und Entladen wird eine Hebebühne an der Rampe etabliert.

Für den Zeitraum ohne zusätzlichen Perronzugang [vgl. Abbildung 45 – Zugang Gleis 1] kann am bestehenden Anlieferungsregime festgehalten werden [vgl. Variante 2]. Die Zufahrt erfolgt via Bahnhofplatz und die Wegfahrt via Q2-Strasse. Ohne den neuen Perronzugang halten sich im Bereich der Rampe keine Personen auf. Demnach ist das Retourfahrmanöver auf die Rampe, auch aus Sicht der Verkehrssicherheit zulässig. Somit kann entweder der zusätzliche Perronzugang oder die ebenerdige Wohnnutzung mit Vorgärten in den Baubereichen III.B/C realisiert werden. Es soll dem Grundeigentümer überlassen werden, was priorisiert wird. Bei einer Veräusserung des Teilbereichs III müsste somit eine ebenerdige Wohnnutzung in den Baubereichen III.B/C vertraglich ausgeschlossen werden, falls am zusätzlichen Perronzugang festgehalten wird.

Die Abbildung 40 gibt einen Überblick zu den beiden Varianten für die Anlieferung des Migrolino.

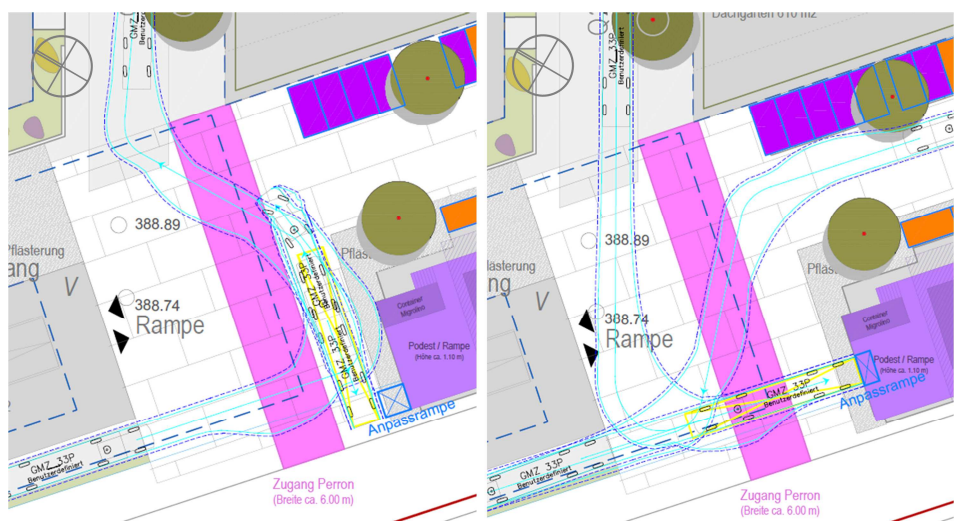


Abbildung 40: Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich IV (Migrolino)
(links: Variante 1a; rechts: Variante 2)

Freiverlad

Neben der Anlieferung der gewerblichen Nutzung ist ein Freiverladstandort der SBB zu berücksichtigen. Dazu ist im Baubereich III.A auf einer Länge von mindestens 110.00 m ein Mindestabstand von 9.50 m zum Gleis freizuhalten [vgl. Abbildung 41]. Im vorliegenden Richtkonzept wird ein Bereich von 130 x 9.50 m freigehalten, als möglicher Standort für einen Freiverlad berücksichtigt. Zusätzlich ist ein Wendehammer mit 25.00 m Durchmesser im nördlichen Teil des Baubereich III.A etabliert (Bemessungsfahrzeug nach Vorgabe SBB: Traktor mit Anhänger).

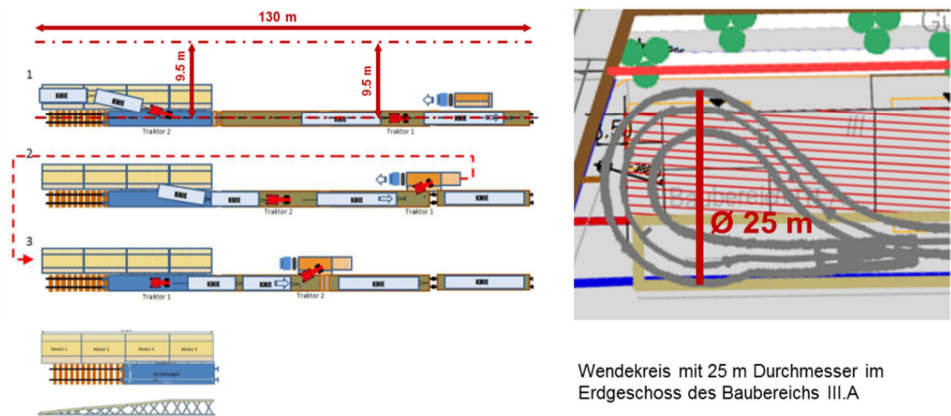


Abbildung 41: Freiverlad
(links: Ablaufschema Freiverlad; rechts: Wendehammer im Erdgeschoss des Baubereichs III.A)

Erschliessung
Öffentlicher Verkehr

Das Regime der Linienbusse bleibt, in seiner Systematik, wie im heutigen Zustand bestehen. Für die Anfahrt an die Haltekante müssen sich die Fahrwege der Busse nach wie vor überkreuzen. Lediglich die Zu- und Wegfahrt aus nordwestlicher Richtung (via Seminarstrasse) verändert sich und wird via Quartierstrasse Q2 organisiert [vgl. Abbildung 42].



Abbildung 42: Erschliessung ÖV

Provisoriumslösung
Güterstrasse

Die Realisierung der Quartierstrasse Q2 bedarf des Rückbaus eines Gebäudes, welches im Besitz der Post ist. Es gilt jedoch die Besitzstandsgarantie. Mit der Überbauung der Baubereiche I und III ist für die Güterstrasse Einrichtungsverkehr und Seitwärtsparkplätze vorgesehen. Wird die Q2-Strasse erst später realisiert, muss in der Güterstrasse im Sinne einer Provisoriumslösung das Kreuzen von 2 Bussen ermöglicht werden. Temporär kann daher auf die Parkplätze

und die Baumreihe entlang der Güterstrasse verzichtet und die Güterstrasse weiter in Zweirichtungsverkehr geführt werden.

Erschliessung
Fuss- und Veloverkehr

Für den Veloverkehr wird eine neue Verbindung mit regionaler Bedeutung entlang der Güterstrasse etabliert. Dies entspricht einer zentralen Massnahme des KGV im Bereich Veloverkehr [vgl. 2.2.2 - Abbildung 16]. Aufgrund des vorgesehenen Geschwindigkeitsregimes von 20 km/h ist keine separate Veloinfrastruktur notwendig. Lediglich im Bereich des Einbahnregimes wird ein Velostreifen (Mindestbreite 1.50 m) in Gegenverkehrsrichtung markiert. Die Längsparkierung für den Motorisierten Verkehr wird durch einen 0.75 m breiten Schutzstreifen von der Fahrbahn getrennt, so dass ein Höchstmass an Sicherheit für die Velofahrenden entsteht. Über die neue Quartierstrasse Q2 wird die Route mit dem kommunalen Velonetz (für Groberschliessung) verbunden. Detaillierte Abklärungen zur Veloführung auf der Güterstrasse (Übergang vom Veloweg zur Veloführung in der Einbahnstrasse) sowie am Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

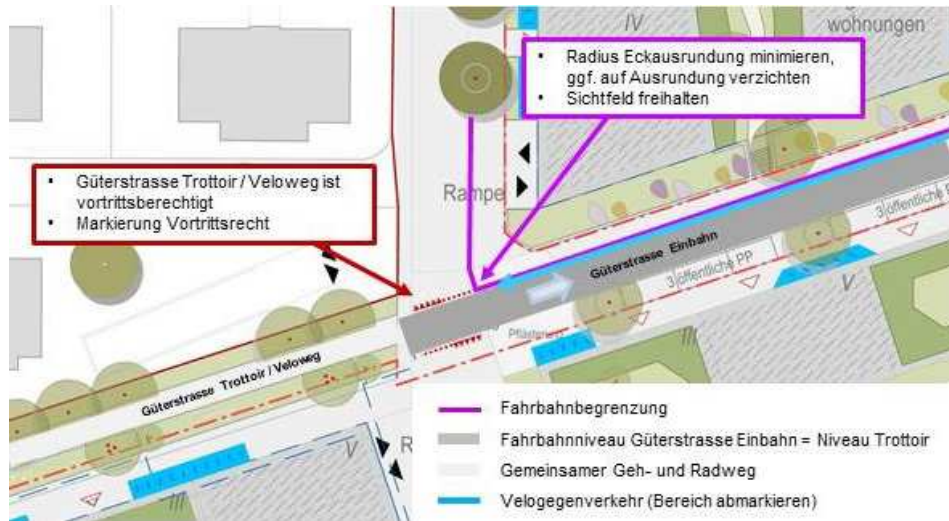


Abbildung 43: Veloführung Güterstrasse

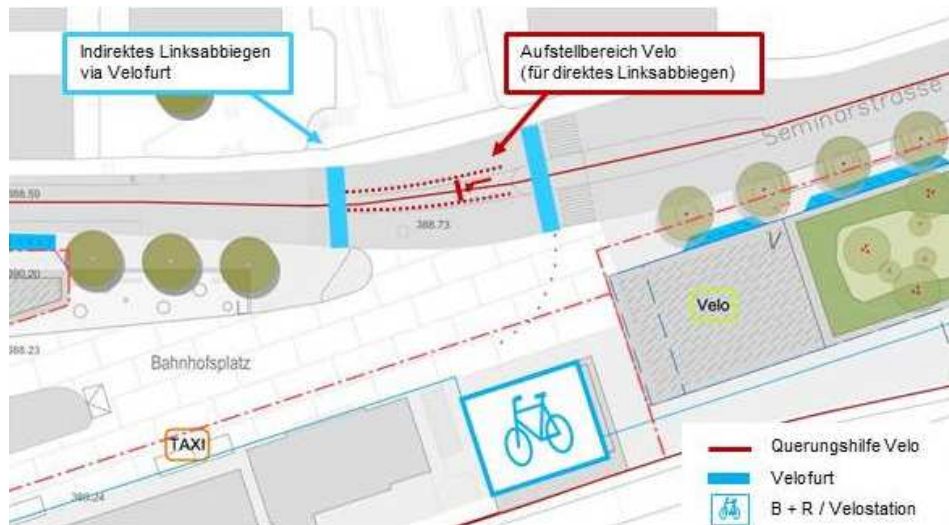


Abbildung 44: Veloführung Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz

Die Massnahmen für den Fussverkehr zielen vor allem auf eine höhere Durchlässigkeit des Bahnhofareals ab. Die neuen Fussverbindungen zwischen Seminar- und Güterstrasse verbessern die Durchwegung des Perimeters sowie die Erschliessung des Bahnhofs. Damit wird den Massnahmen zum Fussverkehr aus dem KGV Rechnung getragen [vgl. 2.2.2 - Abbildung 17]. Weiter wird in Verlängerung der Quartierstrasse Q2 ein 6.00 m breiter Korridor für einen direkten Zugang zum Gleis 1 freigehalten. Dieser Zugang wird jedoch erst mit einem allfälligen späteren Ausbau des Bahnhofs notwendig.

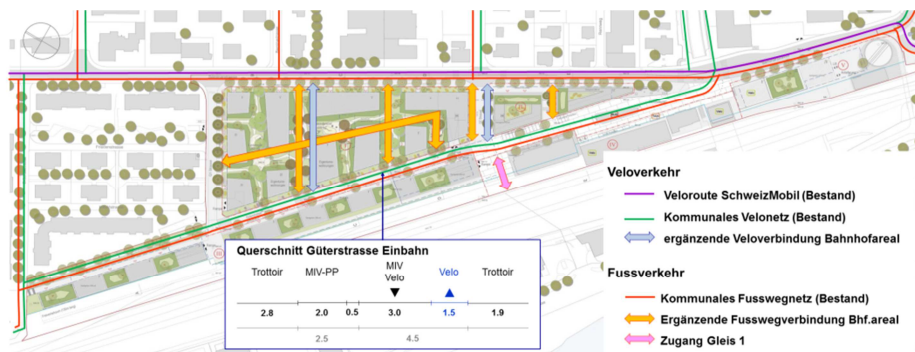


Abbildung 45: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Ruhender Verkehr

Der Normalbedarf für die Parkierung im Bahnhofareal wird gemäss SN 640 281 ermittelt. Die relevante Nutzfläche entspricht der erlaubten anrechenbaren Geschossfläche gemäss SNV § 7 und berücksichtigt die Nutzungsanteile des Richtprojekts (Stand August 2018). Die Lagerflächen werden wahlweise der Büro- bzw. Verkaufsnutzung zugeschlagen. Für die Flächen, die im heutigen Zustand der Veloparkierung dienen (Baubereiche IV.C und IV.D), wird kein zusätzlicher Parkplatzbedarf ermittelt. Die für die Berechnung zu verwendenden Richtwerte sind in Tabelle 1 dargestellt.

Nutzung	Bezugseinheit	Parkfeld-Angebot	
		Personal / Bewohner	Besucher / Kunden
Wohnen	pro 100 m ² BGF	1.0	0.1
Dienstleistung (Büro)	pro 100 m ² BGF	2.0	0.5
Verkauf intensiv	pro 100 m ² VF	2.0	8.0
Verkauf	pro 100 m ² VF	2.0	3.5
Archiv / Lager	pro 100 m ² BGF	0.1	0.01

Tabelle 1: Richtwerte Parkfeldbedarf [SN 640 281]

Für die Ermittlung der maximal bzw. minimal zulässigen Anzahl Parkplätze kommen die Faktoren aus der Teiländerung BNO zur Anwendung [vgl. Tabelle 2].

Nutzung	Reduktionsfaktoren nach BNO	
	Personal / Bewohner	Besucher / Kunden
Wohnen	70-100 %	20-40 %
Dienstleistung (Büro)	20-40 %	20-40 %
Verkauf	20-40 %	20-40 %

Tabelle 2: Reduktion Parkfeldbedarf für Bahnhofgebiet
 [Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse, BNO Wettingen Stand 26.04.2017]

Eine Übersicht zur Parkfeldberechnung ist im Anhang 1 dargestellt. Insgesamt sind für das gesamte Bahnhofareal (inkl. Park + Ride, exkl. Bahnhofplatz) im Minimum 457 Parkplätze und im Maximum 652 Parkplätze zulässig.

Neben dem berechneten Parkfeldbedarf ergibt sich weiterer Bedarf aus der Bahnhofnutzung heraus. Dementsprechend werden im Teilgebiet IV zusätzlich vier Kiss + Ride-Stellplätze sowie zwei Stellplätze für Taxi etabliert. Zudem werden fünf Car-Sharing-Stellplätze im Teilgebiet IV angeordnet sowie zwei Parkplätze (Verkauf) für Menschen mit Behinderung reserviert. Die bestehende Park + Ride-Anlage mit 100 Stellplätzen wird in die Parkierungsanlage vom Baubereich III.B/C integriert. Des Weiteren besteht die Möglichkeit die Car-Sharing-Stellplätze in die Park + Ride-Anlage zu integrieren. Eine Übersicht zu möglichen Standorten für die Parkierung im Strassenraum sind in Abbildung 46 dargestellt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um eine maximal mögliche Anzahl an Stellplätzen handelt. Im weiteren Planungsverlauf ist die Anordnung der Stellplätze im Bereich des Bahnhofplatzes zu überprüfen. Dabei sind neben platzgestalterischen Aspekten auch die Anforderungen des Busbetriebes zu berücksichtigen. Für den Fall, dass es durch das Ein- und Ausparkieren bei den Senkrechtstellplätzen zu Behinderungen der Linienbusse kommt, können diese auch als längsseitig angeordnet werden. Damit die Neuordnung nicht zulasten der Gesamtzahl an Kurzzeitstellplätzen geht, besteht die Möglichkeit die fünf Mobility-Stellplätze in die P+R-Anlage der SBB im Baubereich III.B/C zu integrieren.

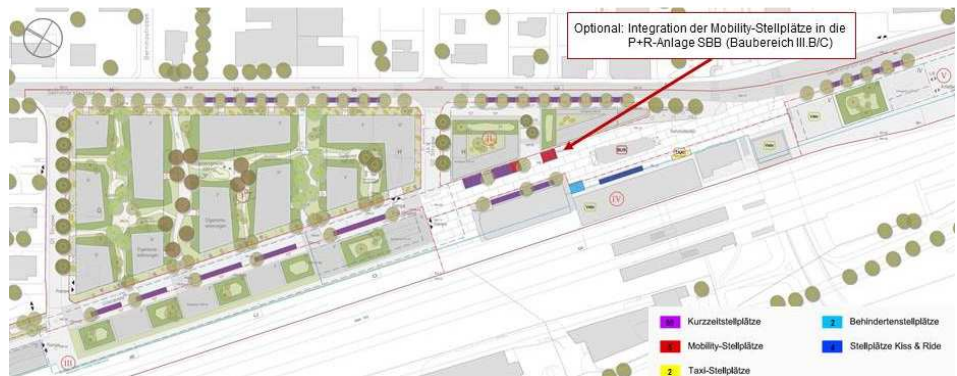


Abbildung 46: Mögliche Anordnung der Parkierung im Strassenraum

Der im Richtkonzept vorgesehene Parkfeldbedarf von 517 (ohne Kiss + Ride, Taxi und Mobility) resp. 528 (inkl. Kiss + Ride, Taxi und Mobility) für das gesamte Planungsgebiet liegt über dem Mindestbedarf von 457, aber unterhalb des Maximalwertes von 652 und ergibt sich unter Berücksichtigung der Vorstellungen der Grundeigentümer. Bezogen auf die einzelnen Baufelder wird einzig im Baufeld V.B der Maximalwert geringfügig überschritten. Diese Überschreitung wird jedoch durch die erhebliche Unterschreitung des Maximalwertes in den

anderen Baubereichen deutlich ausgeglichen. Es handelt sich im vorliegenden Fall eher um eine Worst-Case-Betrachtung. Dabei wird aufgezeigt, dass auch bei einem Parkfeldangebot, welches sich am maximal zulässigen Angebot orientiert, keine Probleme in Bezug auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit auftreten. Grundsätzlich ist jedoch darauf hinzuweisen, dass für den Perimeter auch ein weiter reduziertes Parkfeldangebot zulässig ist. Gemäss § 45^{bis} Abs. 1 BNO sind Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung zulässig. Der Umfang der Reduktion ist unter Einhaltung der Bewilligungsvoraussetzungen nach BNO gemäss Anhang 9.4 BNO möglich. In Tabelle 3 ist das momentan vorgesehene Parkfeldangebot der einzelnen Parkierungsanlagen zusammengefasst. Die Abbildung 47 gibt einen Überblick verschiedenen Parkierungsanlagen. Im Rahmen des Richtkonzepts werden für alle Teilgebiete in Summe 517 Parkplätze (inkl. Park + Ride und Bahnhofnutzung; exkl. Kiss + Ride, Car-Sharing und Taxi) erstellt. Der vorgesehene Parkfeldbedarf im Richtkonzept liegt 135 Parkplätze unterhalb der maximal zulässigen Anzahl.

Baubereich		I.A/B	I.C/D II. A	III.A	III.B/C	IV.A/B/ C/D	V.A/B
		[Anzahl Parkplätze PP]					
Wohnen	Bewohner	114	82	36	39	-	-
	Besucher	16	8	1	2	-	-
Büro	Personal	8	2	3	18	-	34
	Kunde	2	2	1	5	-	14
Verkauf	Personal	-	6	-	-	-	-
	Kunde	-	11	-	-	13	-
Park + Ride		-	-	-	100	-	-
Total		140	111	41	164	13	48
		517					

Tabelle 3: Vorgesehenes Parkfeldangebot in den einzelnen Parkierungsanlagen

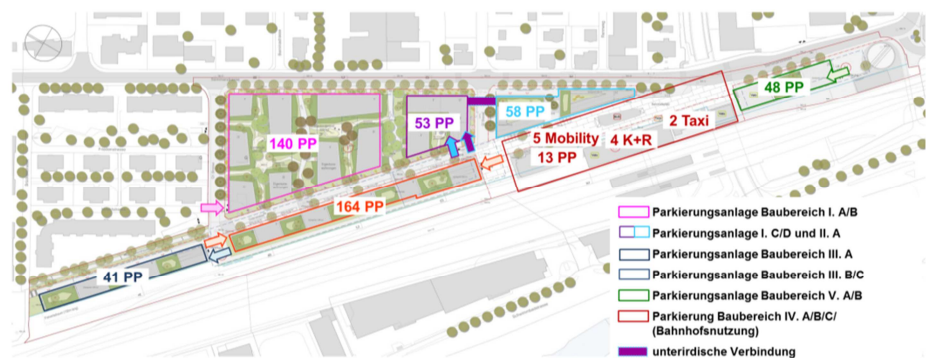


Abbildung 47: Übersicht Parkierungsanlagen

Veloparkierung

Der Bedarf für die Veloparkierung wird gemäss SN 640 065 und dem Handbuch für Veloparkierung des ASTRA ermittelt. Das so ermittelte Stellplatzangebot gilt als Minimum und sollte bei Bedarf weiter erhöht werden. Aufgrund der hervorragenden Lage, unmittelbar am Bahnhof, ist es möglich, dass der Hauptteil der Angestellten (Büronutzung) den öffentlichen Verkehr nutzt, so dass sich nur ein geringer Bedarf an Stellplätzen ergibt. Demnach darf hier das Minimum in begründeten Ausnahmefällen unterschritten werden. Im Gegensatz dazu, ist bei

der Wohn- und Verkaufsnutzung zu prüfen, ob der Mindestbedarf ausreichend ist oder eine Erhöhung der Stellplatzanzahl sinnvoll erscheint. Die entsprechenden Richtwerte für den Stellplatzbedarf sind in Tabelle 4 dargestellt. Eine Übersicht zur Ermittlung des Veloabstellbedarfs für die Neubebauung gibt die Tabelle 5. Detaillierte Informationen zur Berechnung der Veloparkierung sind im Anhang 2 dargestellt.

Nutzung	Bezugseinheit	Parkfeld-Angebot	
		Personal Bewohner	Besucher Kunden
Wohnen	pro Zimmer	0.7	0.3
Dienstleistung (Büro)	pro 100 m ² BGF	0.4	0.1
Verkauf	pro 100 m ² VF	1.0	2.0

Tabelle 4: Richtwerte Stellplatzbedarf Veloparkierung [SN 640 065]

Baubereich		I.A/B	I.C/D II.A	III.A	III.B/C	IV.A/B/C/D	V.A/B
		[Anzahl Veloabstellplätze]					
Wohnen	Bewohner	267	230	96	113	-	-
	Besucher	115	99	41	49	-	-
Büro	Personal	4	2	2	17	2	17
	Kunde	2	2	1	4	1	5
Verkauf	Personal	-	19	-	-	6	-
	Kunde	-	37	-	-	11	-
Total		388	389	140	183	20	22
		1'142					

Tabelle 5: Bedarfsermittlung Veloparkierung Bebauung (exkl. Bike + Ride)

Standorte Veloparkierung

Die Abstellplätze für Besucher und Kunden sollten ausserhalb der Gebäude (möglichst nah am Eingangsbereich) angeordnet werden, während für Angestellte und Bewohner auch Anlagen innerhalb der Gebäude zulässig sind.

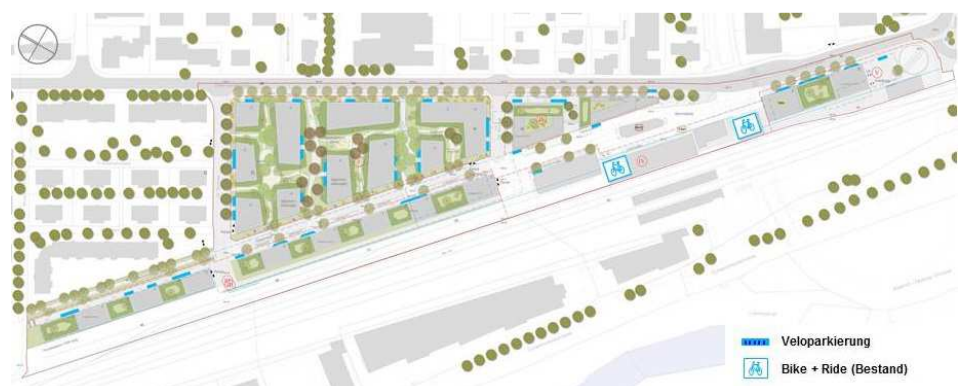


Abbildung 48: Mögliche Standorte für die Veloparkierung ausserhalb der Gebäude

Bike + Ride

Derzeit sind am Bahnhof Wettingen rund 380 kostenfreie Veloabstellplätze in zwei überdachten Abstellanlagen (Baubereiche IV.C und IV.D) vorhanden [vgl. Abbildung 49].



Abbildung 49: Veloparkierung Bahnhof Wettingen

Der zukünftige Bedarf wird nach SN 640 065 auf Basis der Entwicklung der Fahrgastzahlen bestimmt. Massgebend für die Bedarfsermittlung ist die Stufe B der SN 640 065 (Version 1996). Demnach sind 2 - 3 Veloabstellplätze pro 10 Wegreisende anzubieten. Gemäss SBB ist bis 2025 mit einer Zunahme der Fahrgastzahlen von 57 % und bis 2035 um weitere 17 % zu rechnen.

Für den Zeithorizont 2025 ist, unter Berücksichtigung der prognostizierten Fahrgastzahlen, mit einem Mindestbedarf in eine Spannweite von 500 (nach Angabe SBB) bis 600 Veloabstellplätzen [vgl. Tabelle 6] zu rechnen. Durch Aufstockung der bestehenden Parkieranlagen können 530 Veloabstellplätze realisiert werden. Der effektiv notwendige Bedarf ist während der weiteren Planung, in Abhängigkeit der effektiven Entwicklung der Fahrgastzahlen, zu bestimmen.

Sollte die Nachfrage bis 2025 den Bedarf von 530 Abstellplätzen übersteigen, so kann der zusätzliche Bedarf mit Provisorien ausserhalb der bestehenden Standorte gedeckt werden. Dabei sind sowohl funktionale (Überdachung, Diebstahlschutz, etc.) als auch gestalterische Anforderungen (Einpassung ins Ortsbild etc.) zu erfüllen. Die Flächen, die nach derzeitigem Planstand für allfällige Provisorien infrage kommen, sind in Abbildung 50 dargestellt. Vorzugweise ist ein notwendiges Provisorium im Baubereich V.B zu realisieren und später in die Bebauung zu integrieren. Im Rahmen der weiteren Planung können sich alternative Standorte aufdrängen. Diese sind zulässig, insofern sie den allgemeinen Anforderungen genügen (Entfernung zum Perron kleiner 100 m [vgl. Abbildung 50]).

Neben den kostenfreien Veloabstellplätzen besteht auch ein Bedarf für bewachte Abstellplätze in einer Velostation [vgl. Tabelle 6]. Hierfür ist in jedem Fall der entsprechende Raum (zusätzlicher Flächenbedarf für Vorzone / Eingangsbereich, Dienstleistungsangebote etc.) zu sichern.

	2015			2025			2035		
	Min	Mittel	Max	Min	Mittel	Max	Min	Mittel	Max
Bike + Ride	280	350	420	423	529	634	636	795	953
Velostation	120	150	180	181	227	272	272	341	409
Total	400	500	600	604	775	906	908	1'135	1'362

Tabelle 6: Bedarfsermittlung Veloparkierung Bike + Ride
 [Quelle: Kurzanalyse zur geplanten Velostation Wettingen, 14.05.2015, Büro für Mobilität]

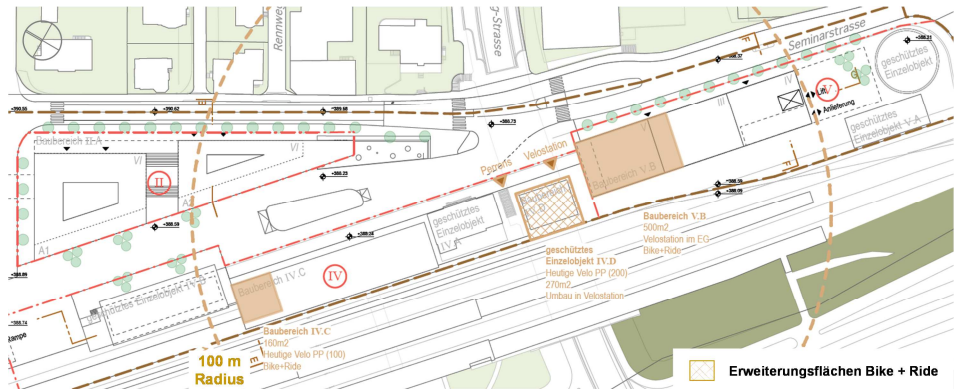


Abbildung 50: Mögliche Standorte für Bike + Ride
 [Quelle: Bauart]

Die Nachfrageberechnung für den Planungshorizont 2035 ist noch mit grossen Unsicherheiten behaftet (z.B. die Entwicklung der Fahrgastzahlen) und ist im konkreten Planungsfall (Bauprojekt Baubereich V.B) zu aktualisieren. Aus heutiger Sicht liegt der Abstellbedarf für das Jahr 2035 in einer Bandbreite von 900 – 1'400 Abstellplätzen [vgl. Tabelle 6]. Die SBB gibt ihrerseits eine Spannweite von 700 – 1'200 Veloabstellplätzen an. Davon wären zwischen 270 – 410 Abstellplätze in einer bewachten Velostation zu etablieren. Der zusätzliche Bedarf für 2035 ist im Baubereich V.B zu realisieren.

Das Bahnhofareal ist ein potentieller Standort für eine regionales Veloverleihsystem [vgl. 2.2.2 – KGV Wettingen]. Dieses kann in die Bike + Ride-Anlage oder in die Velostation integriert werden.

3.3.2 Nachweise

Methodik / Vorgehen

Für den Nachweis der Funktionsfähigkeit der Erschliessung bzw. des Verkehrsregimes wird zunächst die Leistungsfähigkeit die Arealerschliessung aufgezeigt. Zudem ist gemäss kantonaler Bauverordnung (§46 BauV) ein Kapazitätsnachweis für die Anschlüsse an das übergeordnete Strassennetz (kantonale Strassen) durchzuführen. Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick zu den relevanten Anschlussknoten für die Arealerschliessung und die übergeordnete Erschliessung.

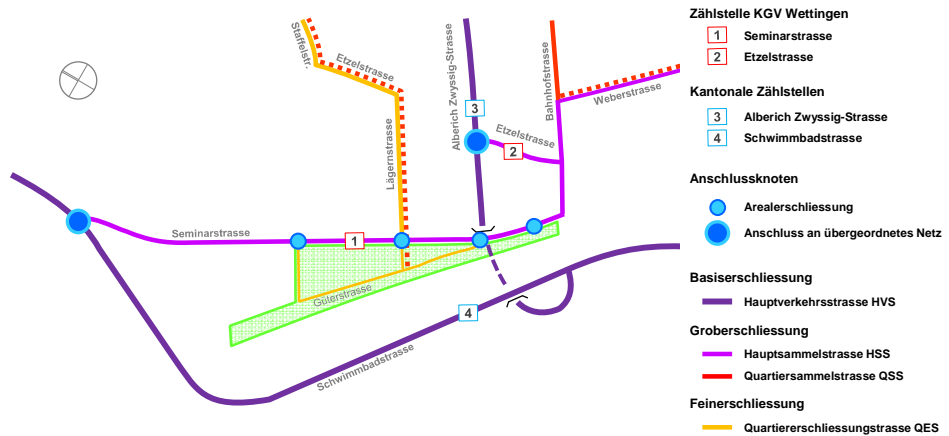


Abbildung 51: Übersicht Zählstellen und relevante Anschlussknoten

Beurteilungszeitraum

Bei der vorliegenden Planung handelt es sich um eine Sondernutzungsplanung. Demnach ist der Prognosehorizont Z0 + 10 Jahre für die Beurteilung heranzuziehen [vgl. §46 BauV]. Im vorliegenden Fall wird das Jahr 2025 der Beurteilung zugrunde gelegt.

Verkehrsaufkommen 2025

Nachfolgend ist die Netzauslastung im bestehenden Zustand und für den Beurteilungszeitraum 2025 dargestellt [vgl. Tabelle 7]. Grundlage dafür bilden Verkehrsdaten der kantonalen Zählstellen (2011) sowie von einer Verkehrserhebung aus dem Jahr 2011, die im Rahmen des KGV Wettingen durchgeführt wurde [vgl. Abbildung 51]. Die so erhobenen Verkehrsdaten werden unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme (in Abhängigkeit der Auslastung des jeweiligen Strassenquerschnitts) auf den Prognosehorizont 2025 hochgerechnet.

	Jährliche Zunahme *	DTV		MSP		ASP	
		2011	2025	2011	2025	2011	2025
		[Fz/Tag]		[Fz/Stunde]		[Fz/Stunde]	
Seminarstrasse	2 %	3'182	4'199	229	302	327	431
Etzelstrasse	2 %	3'085	4'071	276	364	379	500
Alberich Zwysig-Strasse	1 %	9'020	10'368	694	798	1'048	1'205
Schwimmbadstrasse	1 %	10'475	12'041	1'062	1'221	1'156	1'329
* ...jährliche Verkehrszunahme wird in Abhängigkeit der Netzauslastung bestimmt: <ul style="list-style-type: none"> • 2 % bei DTV < 10'000 Fz/Tag (ausreichend Kapazität – A) • 1 % bei DTV zwischen 10'000 und 15'000 Fz/Tag (ausgelastetes Netz – B) 							

Tabelle 7: Verkehrsdaten umliegendes Strassennetz

Verkehrsaufkommen
Gestaltungsplanperimeter

Das zukünftige Verkehrsaufkommen des Gestaltungsplanperimeters wird auf Basis der vorgesehenen Anzahl Parkplätze [vgl. 3.3.1], unter Berücksichtigung der SN 640 283 sowie eigener Erfahrungswerte ermittelt [vgl. Tabelle 8]. Die Anteile der Abendspitzenstunde am Gesamtverkehrsaufkommen sind in Tabelle 9 dargestellt.

Nutzung	Verkehrserzeugungsraten	
	Bewohner / Personal	Besucher / Kunde
	[PW- Fahrten pro Tag und Parkplatz]	
Wohnen	2.5	2.5
Dienstleistung (Büro)	2.5	4.0
Verkauf intensiv	2.5	17.0
Verkauf	2.5	6.0
Park + Ride	2.5	
Carsharing	6.0	

Tabelle 8: Verkehrserzeugungsraten

Nutzung		ASP 17 – 18 Uhr	
		Zufahrten	Wegfahrten
Wohnen	Bewohner	20 %	5 %
	Besucher	20 %	5 %
Dienstleistung (Büro)	Personal	5 %	22 %
	Kunden	5 %	22 %
Verkauf	Personal	12 %	11 %
	Kunden	12 %	11 %
Park + Ride		2 %	20 %
Carsharing		10 %	10 %

Tabelle 9: Spitzenstundenanteile ASP

Für die vier Kiss + Ride- und die zwei Taxi-Stellplätze auf dem Bahnhofplatz werden folgende Annahmen zugrunde gelegt:

- Intensive Nutzung der Stellplätze während der Spitzenstunden zwischen 7 – 9 Uhr und 17 – 19 Uhr
- Normale Nutzung der Stellplätze zwischen 6 – 22 Uhr
- Geringe Nutzung der Stellplätze zwischen 22 – 6 Uhr

Die durchschnittliche Anzahl Fahrten pro Stunde für die jeweilige Nutzungsintensität ist in Tabelle 10 zusammengefasst.

	Intensiv	Normal	Gering
	[Durchschnittliche Anzahl Fahrten pro Stunde]		
Kiss + Ride (4 PP)	100	30	5
Taxi (2 PP)	50	15	2.5

Tabelle 10: Verkehrserzeugung Kiss + Ride und Taxi

Nachfolgende Tabellen geben einen Überblick zum Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkierungsanlagen für den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) sowie für die Abendspitzenstunde (ASP). Eine detaillierte Zusammenstellung des Verkehrsaufkommens je Baubereich ist im Anhang 3 dargestellt.

Baubereich		I.A/B	I.C/D II. A	III.A	III.B/C	IV.A/B/ C/D	V.A/B
[Anzahl Fahrten pro Tag]							
Wohnen	Bewohner	285	205	90	98	-	-
	Besucher	40	21	3	6	-	-
Büro	Personal	20	6	8	43	-	85
	Kunde	8	8	4	20	-	56
Verkauf	Personal	-	15	-	-	-	-
	Kunde	-	66	-	-	78	-
Park + Ride		-	-	-	250	-	-
Taxi; Kiss + Ride; Carsharing		-	-	-	-	200; 800; 30	-
Total		353	321	104	417	1'108	141
2'444							

Tabelle 11: Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkierungsanlagen – DTV

Baubereich		I.A/B	I.C/D II. A	III.A	III.B/C	IV.A/B/ C/D	V.A/B
[Zufahrten pro Stunde / Wegfahrten pro Stunde]							
Wohnen	Bewohner	29 / 8	21 / 7	9 / 3	9 / 3	-	-
	Besucher	4 / 2	2 / 2	1 / 1	2 / 1	-	-
Büro	Personal	2 / 4	2 / 2	1 / 2	2 / 6	-	4 / 11
	Kunde	1 / 2	1 / 2	1 / 1	1 / 3	-	2 / 7
Verkauf	Personal	-	1 / 1	-	-	-	-
	Kunde	-	4 / 4	-	-	5 / 4	-
Park + Ride		-	-	-	3 / 25	-	-
Taxi, Kiss + Ride, Carsharing		-	-	-	-	78 / 78	-
Total		36 / 16	32 / 18	12 / 7	17 / 38	83 / 82	6 / 18
185 / 179							

Tabelle 12: Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkierungsanlagen – ASP

Verkehrsverteilung
innerhalb des Perimeters

Für die Arealerschliessung wird das ermittelte Verkehrsaufkommen auf das Strassennetz innerhalb des Perimeters umgelegt. Dabei entfallen folgende Fahrten auf die jeweiligen Strassenquerschnitte:

Quartierstrasse Q1

- Zu- und Wegfahrten Baubereiche I.A, I.B und III.A
- Zufahrten Anlieferung Baubereiche III.A bis III.C
- Zufahrten allgemein zugängliche Parkplätze Gewerbe entlang der Güterstrasse

Quartierstrasse Q2

- Zu- und Wegfahrten Baubereiche I.C/D, II.A und III.B/C
- Wegfahrten allgemein zugängliche Parkplätze Gewerbe entlang der Güterstrasse
- Wegfahrten Anlieferung Baubereiche II.A und III.A/B/C
- 1/3 der Zu- und Wegfahrten Baubereiche IV.A/B/C/D
- Busbetrieb Bhf. Wettingen

Güterstrasse Bahnhofplatz

- 2/3 der Zu- und Wegfahrten Baubereiche IV.A/B/C/D
- Zu- und Wegfahrten Anlieferung Baubereiche IV.A/B/C/D
- Zufahrten Anlieferung Baubereich II.A
- Busbetrieb Bhf. Wettingen

In Abbildung 52 sind die Annahmen zur Verkehrsverteilung vom Bahnhofareal auf die Seminarstrasse dargestellt. Dabei wird für die Wohn- und Büronutzung davon ausgegangen, dass sich das Verkehrsaufkommen zu je 50 % auf der Seminarstrasse verteilen. An den Knoten, über die die Bahnhofsnutzung sowie die Park + Ride-Anlage erschlossen werden, nimmt der Anteil der Fahrzeuge, die aus südlicher Richtung und aus Wettingen kommen, zu.

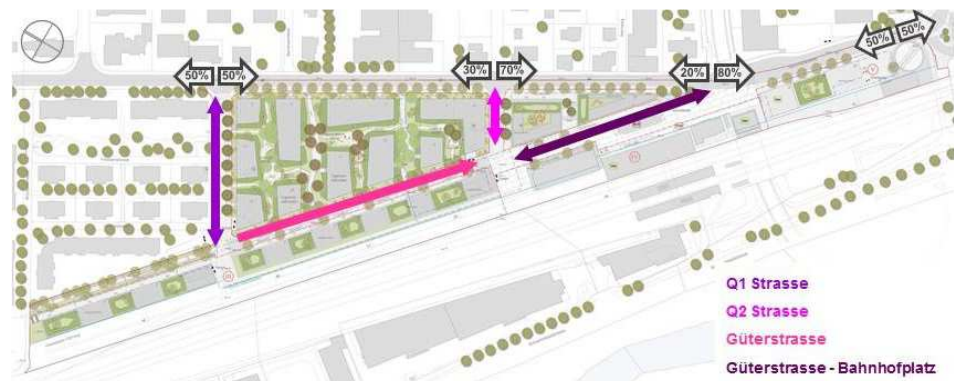


Abbildung 52: Verkehrsverteilung vom Bahnhofareal auf die Seminarstrasse

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den relevanten Querschnittsbelastungen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters (DTV aufgerundet auf ein Vielfaches von 100; MSP/ASP aufgerundet auf ein Vielfaches von 10).

	Quartierstrasse Q1		Quartierstrasse Q2		Güterstrasse / Bahnhofplatz	
DTV [Fz/Tag]	500		1'600		1'100	
	Zufahrten	Wegfahrten	Zufahrten	Wegfahrten	Zufahrten	Wegfahrten
MSP [Fz/Stunde]	20	50	100	80	100	80
ASP [Fz/Stunde]	50	30	90	110	120	140

Tabelle 13: Querschnittsbelastungen innerhalb des Bahnhofareals (aufgerundet)

Arealerschliessung

Für den Nachweis der Funktionsfähigkeit der Arealerschliessung werden nachfolgende Knoten, unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens im Gestaltungsplanperimeter sowie der Verkehrsbelastung der Seminarstrasse, für den Prognosehorizont 2025 betrachtet [vgl. Tabelle 7 und Tabelle 13]. Die Verkehrsqualität des gesamten Knoten entspricht dabei der Verkehrsqualität des schlechtesten Knotenarmes.

Nachfolgende Abbildungen geben einen Überblick zu den jeweiligen Knotenströmen sowie der Stufe der Verkehrsqualität (Level of Service – LOS). Bis auf den Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q2 erreichen alle Anschlussknoten zur Seminarstrasse die Qualitätsstufe A. Aufgrund des Linkseinbiegers aus der Lägerstrasse wird hier nur die Qualitätsstufe B erreicht, da mit mittleren Wartezeiten zwischen 10 und 15 s zu rechnen ist. Insgesamt ist der Verkehrszustand für die Arealerschliessung als stabil zu beurteilen.

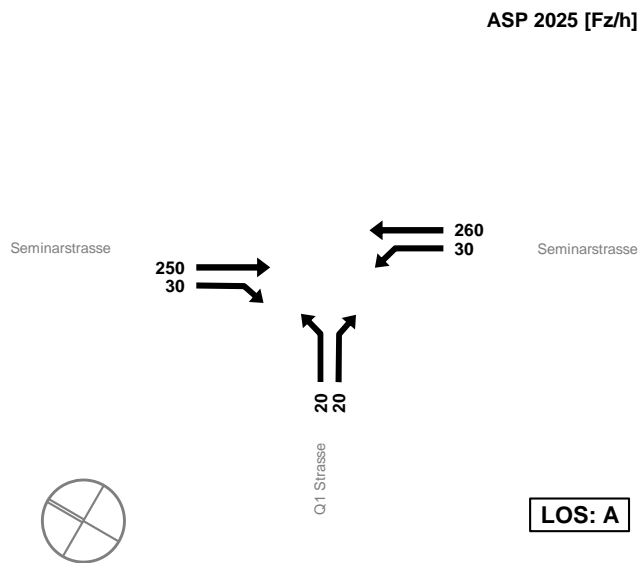


Abbildung 53: Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q1

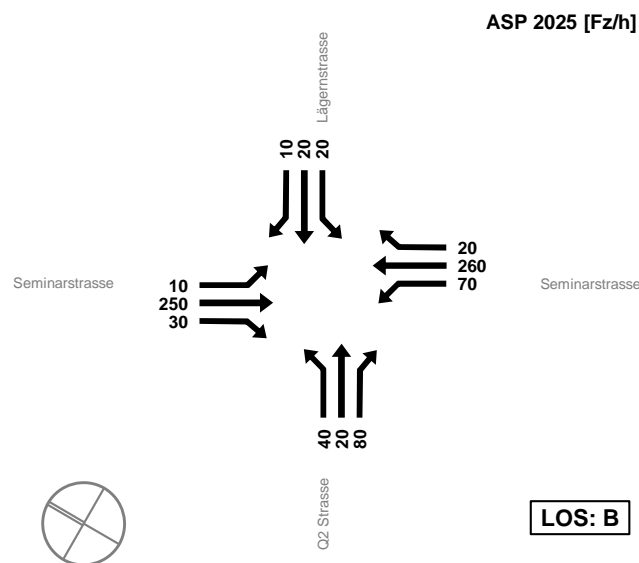


Abbildung 54: Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q2

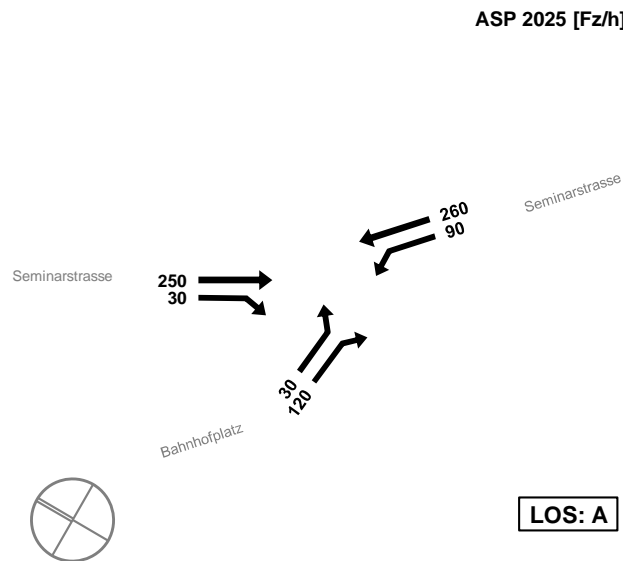


Abbildung 55: Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz

Anschluss an das übergeordnete Strassennetz

Der Anschluss an das übergeordnete Strassennetz erfolgt über die beiden Knoten Seminarstrasse / Schwimmbadstrasse nördlich und Etzelstrasse / Alberich Zwysig-Strasse südöstlich des Perimeters [vgl. Abbildung 51]. Unter Berücksichtigung der Netzauslastung für die Prognose kann der Anforderungstyp für den Kapazitätsnachweis bestimmt werden, der wiederum den zu untersuchenden Einflussbereich definiert. Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Anforderungstypen I und II. Demnach sind die Knoten zu untersuchen an denen der projektinduzierte Verkehr während der massgebenden Spitzenstunde einen Anteil von mindestens 10 % ausmacht.

Projektinduzierter Verkehr

Für den Kapazitätsnachweis wird ausschliesslich der projektinduzierte Verkehr berücksichtigt, da das Verkehrsaufkommen der heutigen Nutzung bereits in den Prognosedaten integriert ist. Der projektinduzierte Verkehr ist der Verkehr, der auf die neu etablierten Nutzungen zurückzuführen ist. Er ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Verkehrsaufkommen der einzelnen Baubereiche im Endzustand und dem Verkehrsaufkommen des Bahnhofareals von heute. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich das Verkehrsaufkommen im Teilgebiet IV mit Umsetzung des Projekts nicht verändert. Die Anzahl Abstellplätze für den motorisierten Verkehr sowie deren zugeordnete Nutzung bleiben unverändert. Weiter ist derzeit auf der Güterstrasse eine Park + Ride-Anlage der SBB mit 100 Stellplätzen vorhanden. Diese Anlage wird neu im Baubereich III.B/C angeordnet (und muss demnach nicht als projektinduzierter Verkehr berücksichtigt werden). Darüber hinaus stehen für die heutige Nutzung (Gewerbe / Industrie / Post) ca. 160 Stellplätze im Bahnhofareal zu Verfügung. Eine genaue Unterscheidung zwischen Stellplätzen für Kunden und für Personal ist nicht möglich. Unter Berücksichtigung der Annahmen zum Verkehrsaufkommen [vgl. Tabelle 8] ist davon auszugehen, dass dadurch mindestens 400 Fahrten pro Tag erzeugt werden. Während der Abendspitzenstunde entspricht das etwa 10 Zu- und 45 Wegfahrten. Dabei ist zu bedenken, dass dieses Verkehrsaufkommen die untere Grenze darstellt, da zusätzlich mit Fahrten des Lieferverkehrs zu rechnen ist. Zudem ist davon auszugehen, dass der Besucherverkehr der Poststelle Bahnhof Wettingen höher ausfällt als angenommen. Berücksichtigt man das heutige Verkehrsaufkommen wie beschrieben, ergibt sich ein projektinduzierter Verkehr von rund 700 Fahrten pro Tag. Im Sinne eine Worst-case-

Betrachtung wird darauf verzichtet, das Verkehrsaufkommen der heute bestehenden 160 Stellplätze vom projektinduzierten Verkehr abzuziehen. Demnach wird für den Kapazitätsnachweis von einem projektinduziertem Verkehr von 1'100 Fahrten pro Tag ausgegangen [vgl. Tabelle 14].

	Verkehrsaufkommen DTV
	[Fahrten pro Tag]
Gestaltungsplanperimeter	2'600
Bahnhofsnutzung (<i>Bestand</i>)	1'250
100 PF Park + Ride (<i>Bestand</i>)	250
Projektinduzierter Verkehr <i>Annahme für Kapazitätsnachweis</i>	1'100
160 PF (Gewerbe / Industrie) (<i>Bestand</i>)	400
Projektinduzierter Verkehr	700

Tabelle 14: Verkehrsdaten für Kapazitätsnachweis (aufgerundet auf Vielfaches von 50)

Kapazitätsnachweis

Der projektinduzierte Verkehr wird zu je 50 % auf die Verkehrsbelastungen der Seminar- und Etzelstrasse aufgeschlagen. Der Kapazitätsnachweis wird dann für die Knoten Seminarstrasse / Schwimmbadstrasse und Etzelstrasse / Alberich Zwysig-Strasse durchgeführt. Nachfolgende Abbildungen geben einen Überblick zu den Verkehrsdaten beider Knoten.

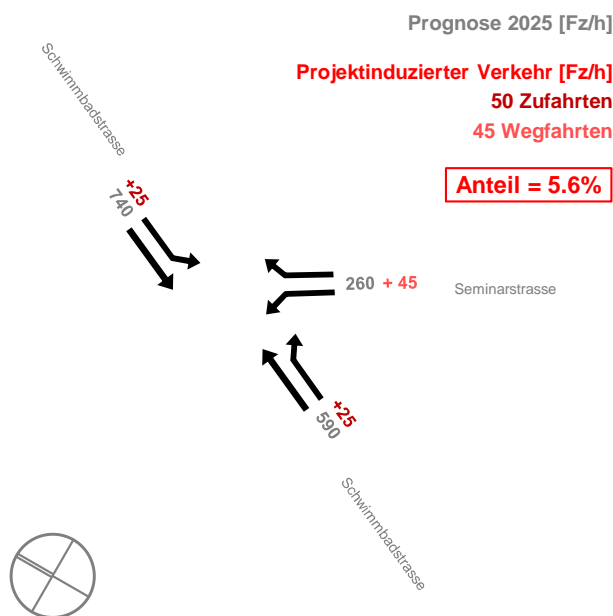


Abbildung 56: Kapazitätsnachweis Knoten Schwimmbadstrasse / Seminarstrasse

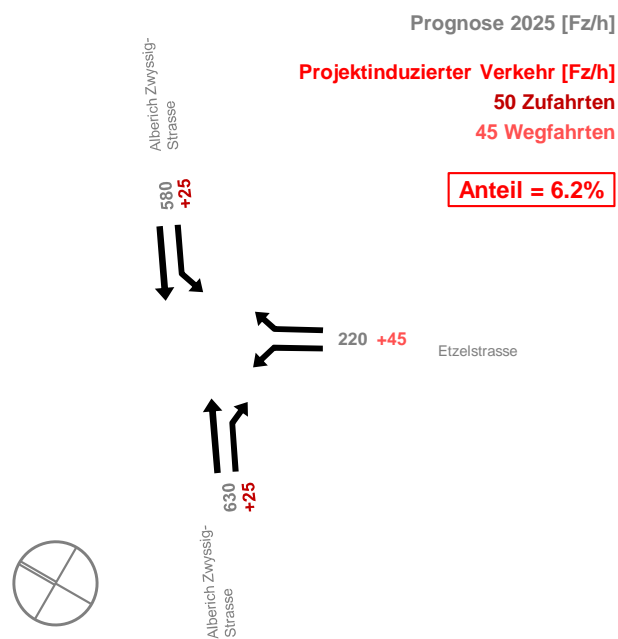


Abbildung 57: Kapazitätsnachweis Knoten Alberich Zwysig-Strasse / Etzelstrasse

Der Anteil des projektinduzierten Verkehrs beträgt für beide Knoten weniger als 7 % während der Abendspitzenstunde und kann damit als verträglich eingestuft werden. Auch wenn sich der prognostizierte Verkehr zu 80 % auf einen der beiden Anschlussknoten verteilen würde, lägen die Anteile des projektinduzierten Verkehrs unter 10 %.

3.4 Umwelt und Naturgefahren

3.4.1 Abklärung UVP-Pflicht

Parkhäuser	Aufgrund der Situation und den geplanten Nutzungen wäre einzig die Anzahl der vorgesehenen Parkplätze auf dem Areal ein Kriterium, um allenfalls eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) abzuleiten. Keine der gemäss Gestaltungsplan möglichen Tiefgaragen [vgl. 3.3.1] erreicht nur annähernd den Schwellenwert von 500 Parkplätzen gemäss Anh. 1 UVPV Ziff. 11.4.
Keine UVP-Pflicht	Das Vorhaben ist daher nicht UVP-pflichtig.

3.4.2 Lärm

Empfindlichkeitsstufen	Dem Gestaltungsplangebiet ist heute überall die ES III zugeordnet. Diese Zuordnung wird durch den Gestaltungsplan nicht geändert.
Massgebende Grenzwerte	Das Gestaltungsplangebiet ist bereits heute komplett erschlossen. Es sind daher die Immissionsgrenzwerte (IGW) für von aussen auf das Gebiet einwirkenden Lärmquellen massgebend.
Strassenlärm extern	<p>Die Emissionen des projektinduzierten Gesamtverkehrs auf der Seminarstrasse sind im Anhang 5 aufgeführt. Entlang der Seminarstrasse liegen die durch den projektinduzierten Verkehr verursachten Immissionen [vgl. Anhang 5] deutlich unterhalb der Planungswerte von 60 dB (Tag) bzw. 50 dB (Nacht).</p> <p>Detaillierte Lärmimmissionsberechnungen haben ergeben, dass die Immissionen entlang der Seminarstrasse im Betriebszustand 2025 (mit Vorhaben) max. 65.1 dB (Tag) bzw. 53.6 dB (Nacht) betragen [vgl. Anhang 5]. Die für das Wohnen massgebenden Immissionsgrenzwerte von 65 dB (Tag) bzw. 55 dB (Nacht) werden somit eingehalten.</p>
Strassenlärm intern	An den Fassaden entlang der Areal-internen Strassen können die Planungswerte überall eingehalten werden (auch bei den nordwestlich angrenzenden bestehenden Liegenschaften, die in der ES II liegen) [vgl. Anhang 5]. ¹
Eisenbahnlärm	Die Emissionen der südöstlich des Gestaltungsplangebiets liegenden SBB-Linie betragen gemäss Emissionsplan 2015+ des BAV (Stand Januar 2014) für die

¹ Die Berechnungen zum Strassenlärm extern / intern basieren auf dem Projektstand Juli 2015. Der aktuelle Projektstand weist geringfügig kleinere Verkehrszahlen auf (-3 % projektinduzierter Verkehr), da die geplante P+R-Anlage auf 100 Parkplätze reduziert wird (-60 Parkplätze) aber andererseits an der Seminarstrasse neue Längsparkplätze geplant sind (+11 Parkplätze). Die Lärmberechnungen haben im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung dennoch weiterhin Gültigkeit.

relevanten Streckenabschnitte 76.1 bis 92.7² dB am Tag bzw. 72.3 bis 88.5² dB in der Nacht (Linie Zürich – Baden). Die Emissionen der Linie Zürich Oerlikon – Mellingen betragen 51.9 bis 58.9 dB am Tag bzw. 34.4 bis 45.3 dB in der Nacht.

Auf den an die Bahnlinie angrenzenden Baubereichen liegen folgende maximale IGW-Überschreitungen vor (Wohnen):

- Baubereich III.A, NW-Fassade: bis +2.4 dB (Nacht)
- Baubereich III.A, SW-Fassade: bis +4.2 dB (Nacht)
- Baubereich III.B, SW-Fassade: bis +3.5 dB (Nacht)
- Baubereich III.C, SW-Fassade: bis +3.3 dB (Nacht)
- Baubereich V.B, NW-Fassade: bis +1.4 dB (Nacht)
- Baubereich V.B, SW-Fassade: bis +3.8 dB (Nacht)
- Baubereich V.B, SO-Fassade: bis +1.0 dB (Nacht)

Werden die SW-Fassaden in den Baubereichen III.A, III.B und III.C auf die heutige Baulinien der Eisenbahn gestellt, weisen die maximalen IGW-Überschreitungen folgende Werte auf (Wohnen):

- Baubereich III.A, NW-Fassade: bis +1.0 dB (Nacht)
- Baubereich III.A, SW-Fassade: bis +2.6 dB (Nacht)
- Baubereich III.B, SW-Fassade: bis +1.9 dB (Nacht)
- Baubereich III.C, SW-Fassade: bis +1.7 dB (Nacht)
- Baubereich V.B, NW-Fassade: bis +1.4 dB (Nacht)
- Baubereich V.B, SW-Fassade: bis +3.8 dB (Nacht)
- Baubereich V.B, SO-Fassade: bis +1.0 dB (Nacht)

Bei Räumen mit Betriebsnutzung im Sinne der LSV können die massgebenden Immissionsgrenzwerte überall eingehalten werden. Die übrigen Baubereiche sind nicht von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffen, selbst dann nicht, wenn die Baubereiche III.A, III.B und III.C unbebaut bleiben.

Parkierungslärm

Für den Parkierungslärm werden zwei unterschiedliche Szenarien betrachtet:

- Szenario 1: In diesem sehr wahrscheinlichen Fall wird angenommen, dass die Parkierung über mehrere Tiefgarageneinfahrten erfolgt.
- Szenario 2: In diesem eher unwahrscheinlichen Fall erfolgt die Zu- / Wegfahrt über eine einzige Tiefgarageneinfahrt für die Teilgebiete I bis III zusammen. Es werden alle möglichen Lagen für diese eine Tiefgarageneinfahrt untersucht. Baubereich V.B weist auch im Szenario 2 eine eigene Tiefgarageneinfahrt auf.

Im Szenario 1 werden folgende Tiefgarageneinfahrten untersucht:

- Erschliessung Baubereiche I.A und I.B
- Erschliessung Baubereiche I.C, I.D und II.A
- Erschliessung Baubereich III.A
- Erschliessung Baubereiche III.B und III.C
- Erschliessung Baubereich V.B

² Streckenabschnitt Limmatbrücke

Beim Szenario 1 werden die Planungswerte in der Nacht überall eingehalten, sofern die Tiefgarageneinfahrten auf den ersten 10 m ab Einfahrt eine absorbierende Auskleidung der Wände und Decken aufweisen [vgl. Anhang 6].

Beim Szenario 2 werden - unter Einbezug der absorbierenden Auskleidung der Wände und Decken der Tiefgarageneinfahrten - die Planungswerte entweder beim Empfangspunkt P_I_Imfeldstr_07 oder beim Empfangspunkt P_III_B_2 überschritten [vgl. Anhang 6]. Falls eine zentrale Tiefgarage für die Baubereiche I bis III zusammen vorgesehen ist, dann kann die Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage nicht im südwestlichen Bereich des Baubereichs I.A angeordnet werden.

3.4.3 Luft

Immissionen 2013

Anhand der durch das BAFU publizierten schweizweiten Immissionskarten kann sehr grob die durchschnittliche Schadstoffbelastung für Wettingen abgeschätzt werden. Die Auswertungen für das Jahr 2013 ergeben folgende Werte:

- Stickoxide NO_x: ca. 18 - 27 µg/m³
- Ozon O₃: ca. 150 - 180 µg/m³ (maximales monatliches 98 %-Perzentil)
- Feinpartikel PM10: ca. 17 - 20 µg/m³

Nutzungen innerhalb Gestaltungsplangebiet

Innerhalb des Gestaltungsplangebiets sind keine Nutzungen vorgesehen, mit welchen wesentliche Luftschadstoffemissionen einhergehen.

Seminarstrasse

Aufgrund der neu erzeugten Fahrten werden die NO_x- und VOC-Emissionen der Seminarstrasse bis zum Jahre 2025 weniger stark abnehmen als wenn die heutigen Nutzungen unverändert weitergeführt werden [vgl. Tabelle 15]. Für PM10 ist anstatt einer leichten Reduktion von einer leichten Zunahme der Emissionen im 2025 auszugehen. Die CO₂-Emissionen verbleiben auf dem heutigen Niveau, wenn die im Gestaltungsplan vorgesehene Bebauung realisiert wird.³

Beurteilungszustand	Emissionen PW und LW			
	NO _x [kg/Jahr]	PM10 [kg/ Jahr]	VOC [kg/ Jahr]	CO ₂ [t/Jahr]
2015: Ist-Zustand	756 (100%)	122 (100%)	34 (100%)	339 (100%)
2025: ohne GP	297 (39%)	114 (93%)	17 (50%)	293 (86%)
2025: mit GP	340 (45%)	131 (107%)	20 (58%)	342 (101%)

Tabelle 15 Schadstoffemissionen der Seminarstrasse (Stand: Juli 2015)

³ Die Berechnungen zum Parkierungslärm basieren auf dem Projektstand Juli 2015. Der aktuelle Projektstand weist geringfügig kleinere Verkehrszahlen auf (-3% projektinduzierter Verkehr), da die geplante P+R-Anlage auf 100 Parkplätze reduziert wird (-60 Parkplätze) aber andererseits an der Seminarstrasse neue Längsparkplätze geplant sind (+11 Parkplätze). D.h. der Parkierungslärm der Tiefgarageneinfahrt von Baubereich III.B/C wurde mit überhöhten Verkehrszahlen berechnet (+28% tags, +30% nachts). Die Lärmberechnungen haben im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung dennoch weiterhin Gültigkeit.

3.4.4 Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)

Eisenbahnlinie	Die 15 kV-Fahrleitungen der südwestlich des Gestaltungsplangebiets liegenden Eisenbahnlinie emittieren NIS. Zu unterscheiden sind Emissionen der elektrischen Felder und der magnetischen Felder.
Elektrische Felder	Der in der Schweiz geltende Immissionsgrenzwert für elektrische 16.7-Hz-Felder von 10'000 V/m wird an allen Bahnlinien – unabhängig vom Fahrbetrieb – sicher eingehalten.
Magnetische Felder	Der Anlagegrenzwert für magnetische Felder von 1 µT wird bei typischen Doppelspurstrecken mit Erdseil in der Schweiz ab einer Distanz von ca. 15 m ab Mitte der Doppelspurtrasse eingehalten. Im vorliegenden Falle beträgt der Abstand ca. 32 m. Es ist somit davon auszugehen, dass der Immissionsgrenzwert erfüllt wird und dass die rechtlichen Vorgaben zu keinen Problemen in den nachfolgenden Planungen führen werden.
Revidierte NIS-Verordnung	Nach dem Entscheid des Bundesrates über die Revision der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) gilt wie bisher einzig der Ausbau auf mehr elektrifizierte Streckengleise als Änderung einer Anlage im Sinne der NISV. Die revidierte NISV, welche per 01.07.2016 in Kraft tritt, hat damit keine relevanten Änderungen betreffend der Beurteilung der SBB-Projekte.

3.4.5 Abfälle, Altlasten

Historische Untersuchung	Gemäss der historischen Untersuchung des Bahnhofareals [Ecosens AG, 23.05.2012] befinden sich auf allen Baubereichen Flächen, bei denen ein Verdacht auf Belastungen des Untergrunds besteht. Die möglichen Belastungen stammen aus den früheren gewerblichen Tätigkeiten (u. a. Öl- / Benzin- / Kohle-Umschlag / -Lagerung, Fahrzeugreinigungen), unterirdischen Tankanlagen (Heizöl, Tankstellen) und künstlichen Auffüllungen. Die in der historischen Untersuchung aufgezeigten Verdachtsflächen liegen teilweise ausserhalb der im Kataster der belasteten Standorte (KBS) eingetragenen Belastungsstandorte.
Technische Untersuchung	Die Ende 2017 abgeschlossenen technischen Untersuchungen haben gezeigt, dass schwach bis stark verschmutztes Untergrundmaterial vorhanden ist. Bei einem Aushub ist das verschmutzte Material auf Grundlage eines Entsorgungskonzepts zu triagieren und geeignet zu entsorgen. Die notwendigen Massnahmen werden mit der Baubewilligung verfügt.
Belastete Gebäudesubstanz	Aufgrund des Alters der bestehenden Gebäude ist mit belasteter Gebäudesubstanz zu rechnen. Vereinzelt liegen bereits Untersuchungen vor, bei denen zum Teil geringfügige Belastungen festgestellt wurden. Es besteht jedoch derzeit kein Handlungsbedarf. Fehlende Untersuchungen werden im Rahmen des jeweiligen Baugesuchs durchgeführt und sind im Rahmen des Gestaltungsplans noch nicht notwendig.

3.4.6 Störfallvorsorge

Risikobericht	<p>Das Planungsareal ist einem Störfallrisiko ausgehend vom Bahntransport von gefährlichen Gütern und von der südwestlich der Bahnlinie gelegenen Hydrior AG ausgesetzt. Hierzu wurde ein Risikobericht⁴ erstellt, in welchem der Ist-Zustand sowie eine zukünftige Überbauung und Nutzung gemäss Gestaltungsplan untersucht wurde.</p>
Bahntransport von gefährlichen Gütern	<p>Der Bahntransport von gefährlichen Gütern wurde – wie bei der Beurteilung der Risiken nach Störfallverordnung auf Stufe Kurzbericht üblich – mittels der Screening-Methode bezüglich der Leitstoffe Benzin, Propan und Chlor im Hinblick auf den Schadenindikator Todesopfer untersucht.</p> <p>Gemäss dem Risikobericht liegen die Risikokurven bezüglich des Bahntransportes von gefährlichen Gütern sowohl heute als auch in Zukunft innerhalb des akzeptablen Bereichs.</p>
Hydrior AG	<p>Die Hydrior AG, welche Gefahrgüter auf ihrem Betriebsareal lagert und verarbeitet, liegt in rund 100 m Entfernung südwestlich des Gestaltungsplangebiets. Das grösste Gefahrenpotential geht von der auf dem Firmenareal gelagerten Chlorsulfonsäure aus. Im Fall einer Freisetzung kann nicht ausgeschlossen werden, dass Personen im Umkreis bis zu 100 m um das Betriebsareal exponiert sind.</p> <p>Der Dampfdruck von Chlorsulfonsäure ist so gering, dass selbst im Fall einer grossen Freisetzungsmenge nicht damit gerechnet werden muss, dass relevante Mengen an Chlorsulfonsäure über die Grenzen des Betriebsareals gelangen. Kritisch zu bewerten ist ein Austritt von Chlorsulfonsäure bei Anwesenheit von Wasser, d. h. bei hoher Luftfeuchtigkeit bzw. Regen. Ein Austritt hätte die Reaktion zu Salz- und Schwefelsäure zur Folge, welche sich bei ungünstigen Windsituationen die Gebäude auf den Baubereichen III.A, III.B und III.C erreichen können.</p> <p>Eine detaillierte Störfallbetrachtung (inkl. worst-case Szenario, welches den Austritt sowie die Auswirkungen von Chlorsulfonsäure beschreibt) liegt derzeit nicht vor. Nach Einschätzung der Störfallexperten von Ernst Basler + Partner AG kann davon ausgegangen werden, dass ausserhalb des Betriebsareals der Hydrior AG keine massgebenden Auswirkungen gemäss Störfallverordnung zu erwarten sind. Bei einem Störfall wären Personen, welche sich auf Balkonen aufhalten, voll betroffen bzw. exponiert.</p>
Massnahmen	<p>Im Gestaltungsplangebiet sind bezüglich der Gefahrenstoffe aus dem Bahntransport und der Hydrior AG nach derzeitigem Wissensstand keine baulichen oder betrieblichen Schutzmassnahmen notwendig. Auch wenn das Risiko tragbar wäre, so sind verhältnismässige Massnahmen im Baubewilligungsverfahren zur Risikominimierung zu prüfen, wie die Ausgestaltung und Anordnung der Fluchtwege, die Anordnung von Ansaugstutzen von Lüftungsanlagen und Klimageräten, die Anordnung von Balkonen sowie die Organisation der Fassadenöffnungen.</p>

⁴ Risikobericht „Gestaltungsplan Bahnhof Wettingen“, Ermittlung der Störfallrisiken und Empfehlungen zu risikomindernden Massnahmen, aktualisierter Bericht“ Ernst Basler + Partner AG, 29.06.2015

3.4.7 Erschütterungen und abgestrahlter Körperschall

Aufgrund der Nähe der Baubereiche III.A, III.B, III.C, IV.C, IV.D und V.B zum Eisenbahntrasse ist mit Erschütterungen und damit verbundenen Körperschall zu rechnen. Gemäss Art. 21 Umweltschutzgesetz (USG) muss bei Gebäuden, welche dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, ein angemessener Schutz gegen Aussen- und Innenlärm sowie gegen Erschütterungen vorgesehen werden. Der Bundesrat bestimmt durch Verordnung den Mindestschutz. Da die „Verordnung über den Schutz vor Erschütterungen (VSE)“ noch nicht erstellt wurde, wird zur Beurteilung des angemessenen Schutzes gegen Erschütterungen die „Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (BEKS)“ vom 20. Dezember 1999 herangezogen. Der Nachweis über die Einhaltung ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen.

3.4.8 Grundwasser

Grundwasserspiegel	Gemäss der Grundwasserkarte liegt der mittlere Grundwasserspiegel ca. 30 m unter der Oberfläche. Es sind daher keine speziellen Massnahmen erforderlich.
Versickerbarkeit	Die Versickerungskarte weist aus, dass grundsätzlich eine gute Versickerbarkeit vorliegt und keine rechtlichen Einschränkungen bestehen.
Gefährdung durch Verunreinigungen	Aufgrund der gemäss Gestaltungsplan vorgesehenen Nutzungen ist keine spezielle Gefährdung des Grundwassers durch Verunreinigungen zu erwarten.

3.4.9 Flora und Fauna

Versiegelung	Das Gestaltungsplangebiet ist heute grösstenteils versiegelt.
Habitate	Es sind einzelne Mikro-Habitate (Ruderal- und Trockenstandorte) im Bereich der Gleise und der Drehscheibe vorhanden. Es sind jedoch keine schützens- oder besonders erhaltenswerte Lebensräume vorhanden.
Schutzinventare	Das Areal weist keine Eintragungen bezüglich Natur- oder Landschaftsschutz auf.
Zukünftige Situation	Die im Gestaltungsplan vorgesehenen Grünflächen führen zu einer deutlichen Zunahme dieser Flächen im Vergleich zu heute. Insgesamt wird die Situation für Flora und Fauna dadurch verbessert.

3.4.10 Nicht betroffene Umweltbereiche

Die untenstehenden Umweltbereiche sind überprüft worden, jedoch haben diese für das Gestaltungsplangebiet keine oder vernachlässigbare Relevanz.

Wald	Weder ist im Gestaltungsplangebiet Wald vorhanden noch grenzt dieses an Wald an.
Fliessgewässer	Durch das Areal fliessen keine ober- oder unterirdischen Gewässer.
Naturgefahren	Gemäss der Gefahrenkarte des Kantons Aargau weist das Areal keine spezielle Gefährdung durch Naturgefahren (z. B. Hochwasser) auf.
Nutzung Erdwärme	Gemäss der Erdwärmekarte sind Erdwärmesonden grundsätzlich möglich.

4 Erläuterungen zu einzelnen Planungsinhalten

Die wichtigsten Festlegungen im Gestaltungsplan sind wie folgt zu erläutern:

Bestandteile (§ 2)

Im Richtkonzept werden die wesentlichen Grundstrukturen festgelegt, die bei entsprechender Umsetzung zu einer qualitativ hochwertigen räumlichen Situation führen. Das Richtkonzept ist hinsichtlich Typologie und Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume massgebend. Es dient der Gemeinde als Leitlinie bei künftigen Bauvorhaben und Planungen und als Beurteilung allfälliger Qualitätssichernden Verfahren.

Geltungsbereich (§ 3)

Der vorliegende Gestaltungsplan betrifft die Parzellen:

- Kat.-Nr. 2675 (Baubereiche I.A, I.B);
- Kat.-Nr. 5013 (Baubereich I.C);
- Kat.-Nr. 4109 (Bauberieche I.D und II.A);
- Kat.-Nr. 6314 (Baubereiche III.A bis III.C);
- Kat.-Nr. 6315 (Baubereiche IV.A bis IV.D);
- Kat.-Nr. 3252 (Baubereiche V.A, V.B und Drehscheibe);
- Kat.-Nr. 3251 (öffentlich zugängliche Freifläche/ Weg);
- sowie den Strassen Kat.-Nr. 4202, 3545, 306 (Güterstrasse und Seminarstrasse).

Das gesamte Gebiet umfasst eine Fläche von rund 37'500 m².

Teilgebiete (§ 3)

Abs. 1: Der Geltungsbereich ist wie folgt gegliedert:

- Öffentliches Strassen- und Wegenetz, umfassend Teile der Seminarstrasse, die Güterstrasse einschliesslich Veloweg, die Quartierstrassen Q1 und Q2 sowie Teile des Gleisfeldes;

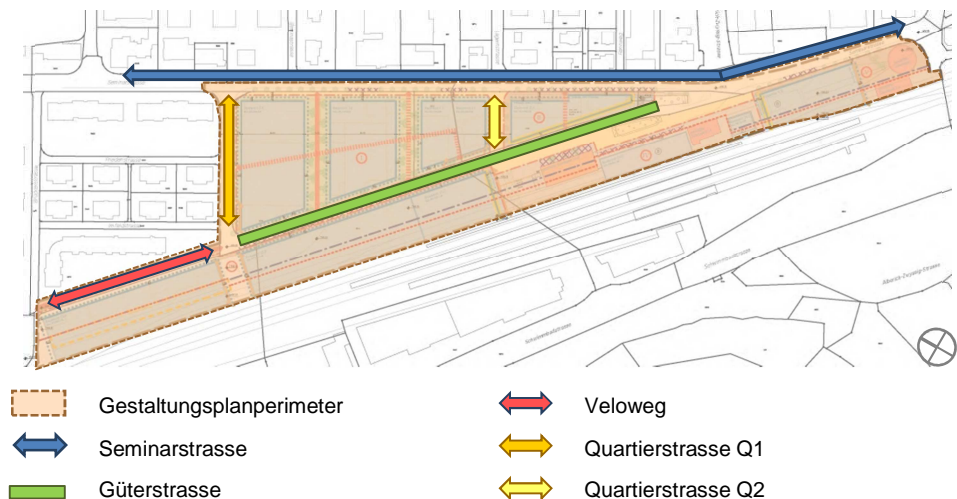


Abbildung 58: Strassen- und Wegenetzes – schematische Darstellung

- Teilgebiet I und II

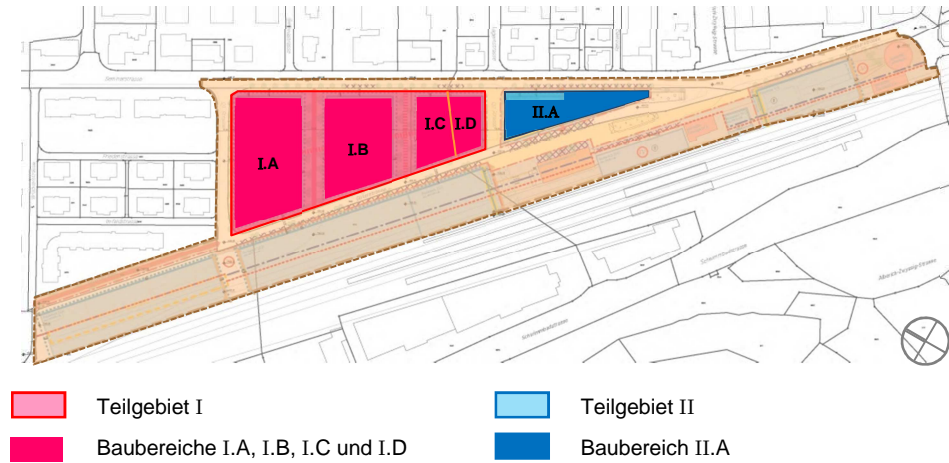


Abbildung 59: Teilgebiet I und Teilgebiet II – schematische Darstellung

- Teilgebiet III, IV und V

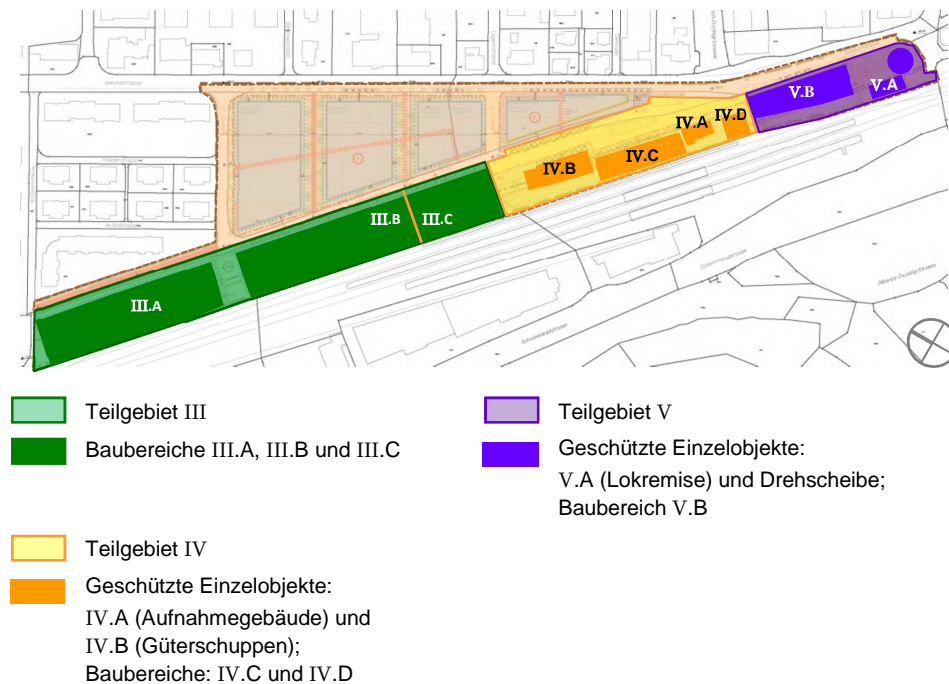


Abbildung 60: Teilgebiete III, IV und V – schematische Darstellung

Nutzweise (§ 5)

Abs. 2: Im gesamten Gestaltungsplanperimeter sind Wohnungen, Handels- und Dienstleistungsbetriebe sowie mässig störende Betriebe zulässig. Bei Mischnutzungen, mit Wohnnutzung und Dienstleistung, können die gewerblich dienenden Anteile wie Büroräume bei betreuten Alterswohnungen, dem Gewerbeanteil zugerechnet werden. Bei betreutem Wohnen mit ansässigem Pflegepersonal, zählt die gesamte Fläche zum Gewerbeanteil. In Abweichung von der Definition „gewerbliche Nutzung“ im Sinne der Lärm-schutzverordnung (LSV) gelten für die Berechnung des minimalen Gewerbeanteils gemäss § 7 Abs. 1 SNV die Abweichungen gemäss § 5 Abs. 2. Für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte gilt die Definition im Sinne der LSV.

Abs. 3: Als "publikumsorientierte Nutzungen" gelten Nutzungen mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad wie Betriebe für den Detailhandel (z.B. Lebensmittel- oder Haushaltgeschäfte), für Gastronomie und Dienstleistungen (z.B. Optiker, Coiffure) sowie für das Kleingewerbe mit Laufkundschaft (z.B. Druckerei) aber auch die Velostation.

Abs. 4: Publikumsorientierte Nutzungen sollen gegen den Bahnhofplatz orientiert werden. Im Teilgebiet II sind daher im Erdgeschoss Wohnnutzungen nicht zulässig. Um die Passanten entlang der Seminarstrasse anzuziehen und aufgrund des stark abfallenden Geländes zwischen Seminarstrasse und Bahnhofplatz, kann das 1. Obergeschoss ebenfalls publikumsorientierte Nutzungen aufweisen. Für den Fall dass mittels eines qualitätssichernden Verfahrens die städtebauliche und architektonische Qualität nachgewiesen werden kann, sind im 1. Obergeschoss auch Wohnräume zulässig.

Abs. 5: Aufgrund des direkten Bezugs zum Bahnhofplatz können Künstler, Designer u. dgl. im Baubereich III.C ihre Werke und Dienstleistungen in Ateliers anbieten. Dabei sind in den Ateliernutzungen untergeordnete Wohnanteile zulässig.

Abs. 6: Aufgrund des grösseren Wohnanteils im Teilgebiet I sind Kindergarten und Kinderhorte dort vorzusehen.

Baubereiche (§ 6)

Abs. 1: Im Gestaltungsplan werden Teilgebiete und Baubereiche festgelegt. Die Begrenzungen der Baubereiche ersetzen die zonengemässen Grenzabstände sowie die gesetzlichen Strassenabstände. Wo Baubereiche aneinandertreffen, ist die geschlossene Bauweise zulässig. Die Baubereiche I.C und I.D sowie die Baubereiche III.C und III.B stossen aneinander. Die Anzahl zu erstellende Gebäude innerhalb der Baubereiche richtet sich nach § 7 Abs. 1 SNV. Im Teilgebiet II ist der Baubereich II.A durch einen öffentlichen Durchgang von mind. 10.0 m Breite gemäss §13 Abs. 4 SNV in zwei Teil-Baubereiche zu unterteilen. Blockrandbebauungen strahlen Introvertiertheit aus. Eine gute Orientierung im Bahnhofareal soll durch Durchlässigkeit und gute Sichtbezüge erzielt werden. Daher ist die geschlossene Bauweise nur zwischen anstossenden Baubereichen zulässig. Innerhalb der Baubereiche sind oberirdische Hauptgebäude bis zur maximalen Gebäudehöhe zulässig.

Abs. 3: Die Pflichtbaulinien sind als besondere Art von Begrenzungslinien zu verstehen. Mit Hilfe der Pflichtbaulinien soll die Fassung der wichtigsten städtebaulichen Räume garantiert werden. In den Baubereichen II.A, III.C und V.B ist der Pflichtbaulinie eine Baulinie vorgelagert. Dort kann die Fassade ab 2. Obergeschoss über die Pflichtbaulinie bis an die Baulinie gestellt werden. Wenn die Gestaltungs-, Erschliessungs- und Nutzungsanforderungen gewährleistet sind, dürfen diese „Auskragungen“ abgestützt werden. Die Pflichtbaulinien sollen aber den Spielraum für die Gestaltung der Gebäudevolumen nicht unnötig einengen. Daher sind geringfügige Rücksprünge für Loggien, Hauseingänge und Garageneinfahrten in allen Geschossen grundsätzlich zulässig. Unterbrüche des obersten Geschosses sind zulässig und sollen die eher monotone Volumetrie der Längsbauten etwas aufbrechen.

Abs. 4: Um den Bahnhofplatz städtebaulich zu fassen, ist in den Baubereichen III.C und V.B eine Gebäudeauskragung ab dem 2. Obergeschoss möglich. Die Auskragung kann bis maximal zur Baulinie reichen. Untergeordnete Gebäudeteile (Vordächer, Treppen, Erker, Balkone) über die Pflichtbaulinien und Baulinien, sind nur zulässig solange die Qualität des Richtkonzepts hinsichtlich Städtebau und Freiraum nicht beeinträchtigt wird. Untergeordnete Gebäudeteile müssen in allen Teilgebieten mindestens 2.50 m über dem gestalteten Terrain liegen, um die Lichtraumprofile gemäss VSS Norm 640 201 (§ 41 Abs. 1 lit.h BauV) zu gewährleisten. Aus gestalterischen Gründen soll über öffentlichen Erschliessungsanlagen und öffentlich zugänglichen Freiflächen ein höheres Mass

als 2.50 m gewählt werden. Balkone sind hinsichtlich der projizierten Fassadenfläche in der vollen Geschosshöhe anzurechnen.

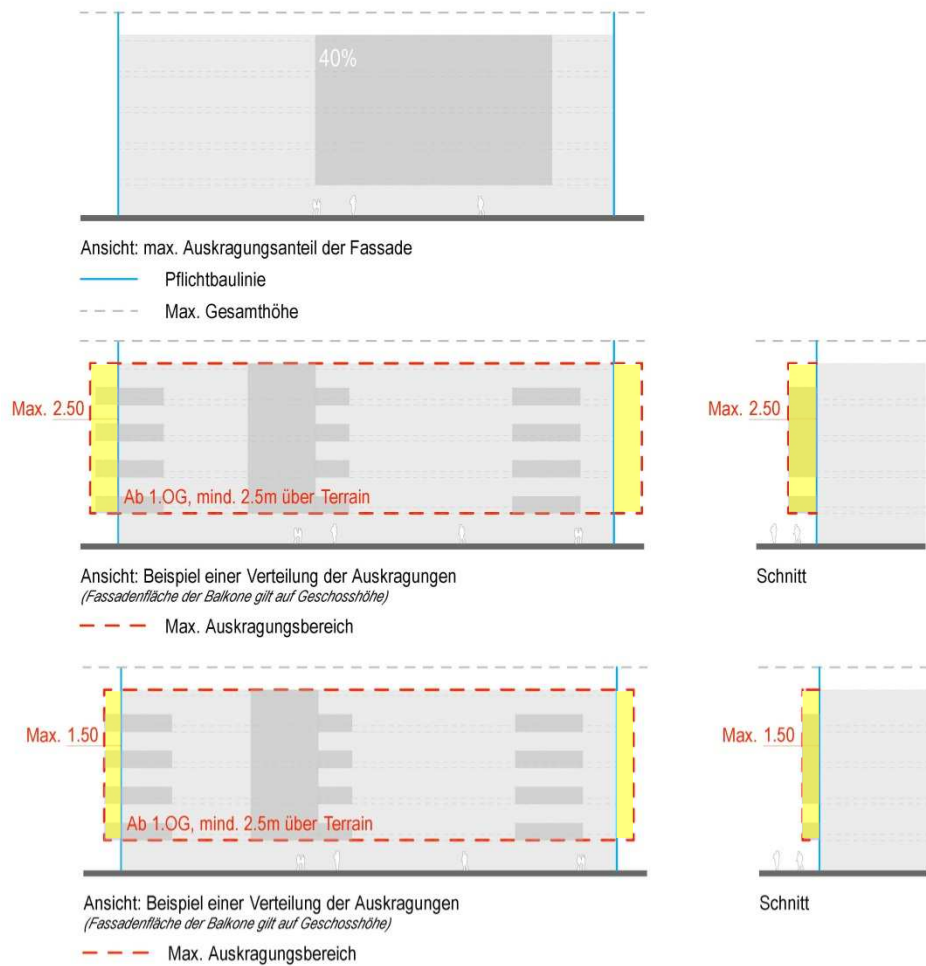


Abbildung 61: Zulässige vorspringende Gebäudeteile
(vorspringende Gebäudeteile von max. 2.50 m und 1.50 m)



Abbildung 62: Übersichtsplan der erlaubten vorspringenden Gebäudeteile





Fassaden	Vorspringende Gebäudeteile	Anteil der projizierten Fassade	Ausmass	Auskragung ab	Bemerkung
	ja	40 %	max. 2.50 m	min. 2.50 m über dem gestalteten Terrain	Balkone in der vollen Geschosshöhe anzurechnen.
	ja	40 %	max. 1.50 m	min. 2.50 m über dem gestalteten Terrain	Balkone in der vollen Geschosshöhe anzurechnen
	ja	-	bis max. Baulinie	2. OG	Auskragungen dürfen abgestützt werden.
	nein	-	-	-	-

Tabelle 16: Übersicht der erlaubten vorspringenden Gebäudeteile (Vordächer, Treppen, Erker, Balkone usw.)

Abs. 5: Im Teilgebiet II soll mit der Sicherstellung eines öffentlichen Durchgangs eine fussläufige Verbindung zwischen Seminarstrasse und Bahnhofplatz entstehen. Um einen grösseren Planungsspielraum zu ermöglichen, ist der öffentliche Fussweg im Baubereich II.A nach links oder rechts parallel verschiebbar. Die Pflichtbaulinien entlang der Seminarstrasse folgen dem Versatz. Die genaue Lage des öffentlichen Durchgangs kann erst nach Vorliegen eines Bauprojektes festgelegt werden.

Abs. 7: Betreffend Abstandsvorschriften sind im Baubewilligungsverfahren Ausnahmeregelungen gemäss §§ 67 und 67a BauG möglich, sofern die entsprechenden Bedingungen gemäss Baugesetz erfüllt sind.

Grundmasse (§ 7)

Abs. 1: Die Baubereiche und die zulässigen Gebäudehöhen sichern die wichtigsten räumlichen Abmessungen und Proportionen des Richtkonzepts.

Über die maximale anrechenbare Geschossfläche wird die bauliche Dichte geregelt. Die Flächen für die einzelnen Baubereiche basieren auf dem Richtkonzept und wurden so bestimmt, dass die Dichte mit der Nähe zum Bahnhof zu-

nimmt. Eine Überbauung des gesamten Baubereichs bis zur maximalen Gebäudehöhe wird durch diese Regelung nicht zugelassen.

Für die Teilgebiete I und II wird eine minimale Anzahl Gebäude pro Baubereich vorgeschrieben. Dies dient der Durchlässigkeit und der Körnigkeit. In den Teilbaugebieten III bis V ist jeweils nur ein Gebäude pro Baubereich erlaubt. Insbesondere im Teilbaugebiet III wird damit auf das Gleisfeld Bezug genommen und ein Lärmschutz für die dahinter liegenden Gebiete gewährleistet.

Um in Bezug auf das abfallende Gelände in Richtung Bahngleise einen Spielraum geltend machen zu können, werden keine Geschosszahlen festgesetzt. Die Geschosszahl ist im Gestaltungsplan frei. Die zulässigen Gebäudehöhen für die einzelnen Baubereiche werden in den Sondernutzungsvorschriften geregelt.

Da im Untergeschoss ein gewisser Anteil Gewerbe vorgesehen ist, ist die max. anrechenbare Geschossfläche ausgewiesen.

Für das Teilbaugebiet I wird ein Anteil an der Baubereichsfläche vorgeschrieben, der nicht überbaut werden darf. Diese Fläche dient als Hofffläche. Analog zum Konzept mit einer steigenden Durchgrünung bei zunehmender Distanz zum Bahnhof nimmt dieser Prozentwert von Teilbaugebiet I.D bis I.A zu.

Abs. 2: Zusätzlich über die Gebäudehöhe ragende Attikageschosse sind in keinem der Teilgebiete zulässig. Durch den Verzicht auf ein zusätzliches Attikageschoss soll nicht nur die städtebauliche Wirkung bewahrt, sondern auch die gegenseitige Gebäudeverschattung und Sichteinschränkung minimiert werden.

Abs. 3: Eine Übertragung der anrechenbaren Geschossflächen (aGF) in andere Teilgebiete und Baubereiche ist zulässig, wobei in den empfangenen Baubereichen die max. anrechenbare Geschossfläche um höchstens 5 % erhöht werden darf. Aufgrund der definierten Baubereiche und der max. zulässigen aGF kann durch die Übertragung der anrechenbaren Geschossflächen keine städtebaulich relevante Ungleichverteilung der aGF resultieren.

Abs. 5: Laut BNO hat die Grösse der Spiel- und Erholungsflächen gesamthaft mindestens 15 % der anrechenbaren Geschossfläche für das Wohnen zu betragen. Wird der Anteil der Spiel- und Erholungsfläche in einen andern Baubereich übertragen, so muss diese einen örtlichen Bezug haben.

Abs. 6: Um die minimal nicht überbaubaren Hoffflächen im Teilbereich zu sichern, ist eine Übertragung auf andere Teilbereiche nicht zugelassen.

Dachgestaltung (§ 8)

Abs. 1: Für alle Baubereiche, mit Ausnahme der geschützten Einzelobjekte, sind nur Flachdächer oder flach geneigte Dächer bis 5° Neigung zulässig. Damit wird verhindert, dass Besonnung, Durchsichten und Aussichten stark eingeschränkt werden.

Abs. 2: Technisch bedingte Aufbauten wie z.B. Liftüberfahrten, Treppenaufgänge, Kamine etc. dürfen über die maximale Gebäudehöhe hinausragen. Werden Flachdächer als Terrassen genutzt, dürfen Absturzsicherungen wie Brüstungen über der max. Gebäudehöhe angebracht werden. Diese müssen aber als transparente Brüstung ausgebildet werden [vgl. Abbildung 63]. Dadurch soll verhindert werden, dass die Hauptgebäude zu massiv in Erscheinung treten und den Nachbargebäuden die Sicht einschränkt.

Abs. 3: Die Spiel- und Erholungsflächen dürfen sowohl auf den bewohnbaren Terrassen als auch auf der extensiv begrünten Fläche angeordnet werden.



Abbildung 63: Beispiel erlaubte transparente Brüstungen
Staketengelände, Glasbrüstung [Quelle: Internet]

Freiraum (§ 9)

Abs. 1: Das Richtkonzept setzt die wichtigsten Grundstrukturen fest, die unter anderem eine qualitativ hochwertige Freiraumgestaltung sichern soll. Das Richtkonzept ist hinsichtlich der Gestaltung der Freiräume massgebend.

Abs. 2: Im Situationsplan werden verschiedene Freiflächen unterschieden, welche sich auf das Freiraumkonzept abstützen. Der Grünraum soll als halböffentliche und private Flächen gestaltet werden, welche in erster Linie dem Teilgebiet I mit sehr hohem Wohnanteil zugeordnet wurden. Unter dem Begriff öffentlicher Strassenraum sind Verkehrsflächen zusammengefasst und beinhalten Strassenflächen, Trottoirflächen und Platzflächen und haben öffentlichen Charakter. Öffentlich zugängliche Freiflächen haben einen öffentlichen Charakter. Dabei kann es sich um Vorplatzzonen und gestaltete Plätze handeln. Sie dienen dem Aufenthalt und als Zirkulationsfläche vorwiegend für den Langsamverkehr. Die privaten Umgebungflächen sollen nach den Bedürfnissen der Grundeigentümer gestaltet werden können und haben in erster Linie privaten Charakter. Für die öffentlich zugänglichen SBB-Freiflächen gelten die Bestimmungen nach § 5 Abs. 8 SNV.

Abs. 4: Im Rahmen der Projektentwicklung sind möglichst grosszügige Grünräume, wie Spiel- und Erholungsräume zu schaffen. Das Unterbauen der Grünflächen sollte auf ein Minimum reduziert werden. Zudem setzt das Unterbauen eine ausreichende Überdeckung voraus, um die vorgesehenen Gehölzpflanzungen und eine gute Begrünung erreichen zu können.

Motorisierter Individualverkehr (§ 10)

Abs. 1: Die Güterstrasse soll entlang der Baubereiche III.B und III.C als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche (Begegnungszone) betrieben werden. Entlang des Baubereichs III.B ist auf der Güterstrasse ein Einbahnregime vorgesehen. Die Quartierstrassen Q1 und Q2 sollen mit Tempo 30 signalisiert werden.

Abs. 2: Die Parkierung ist weitgehend in unterirdischen Parkierungsanlagen vorzusehen. Die möglichen Ein- und Ausfahrten sind im Gestaltungsplan markiert.

Abs. 3: Durch die schallabsorbierende Auskleidung der Ein- und Ausfahrtrampen sowie der Portalbereiche bei Tiefgargagen, soll als immissionsmindernde Massnahme wirken und eine lärmreduzierende Wirkung auf die umgebenden Gebäude haben.

Abs. 4: Beim Zusammenschliessen von Parkierungsanlagen ist darauf zu achten, dass in den unterbauten Freiräumen eine ausreichende Erdüberdeckung für die Bepflanzungen mit Gehölzen und Stauden gewährleistet ist.

Abs. 6: Sämtliche allgemein zugängliche Parkplätze, mit Ausnahme derjenigen für Wohnnutzungen, sind zu bewirtschaften.

- Anlieferung (§11)
- Abs. 1:** Die LKW-Anlieferung soll über das öffentliche Strassennetz erfolgen. Auf der Güterstrasse sind dabei nur Fahrzeuge bis 3.5 t zulässig. In dem Teilgebiet III erfolgt die LKW-Anlieferung daher über die Baubereiche entlang des Gleisfeldes.
- Abs. 2:** Es ist eine rückwärtige Anlieferung im Teilgebiet III und eine seitliche im Teilgebiet V In den Teilgebieten III und V vorgesehen. Deshalb wird eine Anlieferung über die Baubereiche erlaubt.
- Abs. 3:** Die Lärmbelastung soll auf ein minimales Niveau reduziert werden. Daher ist die Anlieferung im Teilgebiet III nur gleisseitig zulässig. Die Anlieferung durch Fahrzeuge bis 3.5 t und ohne gebäudeseitige Anlieferungseinrichtungen soll für die Baubereiche B und C aber auch ab Güterstrasse möglich sein.
- Veloverkehr (§ 12)
- Abs. 1:** Da der Bahnhof ein stark frequentierter öffentlicher Räum ist, sind Verkehrswege im Bahnhofsgelände so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangswege entstehen.
- Für die privaten Nutzungen (Wohnen, Büros) sind in der Nähe von Hauszugängen oder in Gebäuden ausreichend Stellplätze vorzusehen.
- Fussgängerkehr (§ 13)
- Abs. 1:** Der Bahnhof ist ein stark frequentierter öffentlicher Raum. Deshalb sind die Verkehrswege im Bahnhofsgelände so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangswege entstehen. Es ist eine gute Vernetzung der Zone Bahnhof mit den bestehenden Wohngebieten nordöstlich des Gestaltungsplanperimeters vorgesehen.
- Abs. 2:** Die im Plan bezeichnete öffentliche Fuss- und Velowegverbindung zwischen den Baubereichen I.A, I.B und die Fusswegverbindung zwischen den Baubereichen I.B und I.C dienen der arealinternen Durchlässigkeit. Es ist darauf zu achten, dass die Fusswegverbindungen gut und sicher gestaltet werden.
- Abs. 5:** Rund um den Bahnhof wird in den Teilgebieten III, IV und V die Zugänglichkeit zu den Gleisen gesichert.
- Abs. 6:** Für einen zukünftig ebenerdigen öffentlichen Perronzugang wird zusätzlich im Teilgebiet IV ein 6.0 m breiter Korridor sichergestellt. Dieser ist dauerhaft von Einbauten freizuhalten.
- Energie (§ 14)
- Abs. 1:** Die Energieanforderungen sind in den Sondernutzungsvorschriften festgelegt. Sie sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.
- Für Neubauten gilt als Mindestanforderung der zum Zeitpunkt des Baugesuchs gültige Minergie-Standard oder der gleichwertige DGNB-Standard. Davon kann abgewichen werden, sofern sie höchstens 80 % des zulässigen Heizwärmebedarfs gemäss § 5 Abs. 4 Winterlicher Wärmeschutz der jeweils gültigen kantonalen Energieverordnung (EnergieV) benötigen und den Wärmebedarf für das Warmwasser mehrheitlich mit erneuerbarer Energie decken oder ausschliesslich erneuerbare Energien oder Abwärme nutzen.
- Störfallvorsorge (§ 15)
- Abs. 1:** Durch die direkte Nähe zu den Bahngleisen und zum Gewerbegebiet im Südwesten, müssen die Gebäude entlang der Bahngleise so geplant werden, dass im Störfall in Richtung Güterstrasse / Seminarstrasse über die normalen Hauszugänge geflüchtet wird. Demnach sind die Hauszugänge der neu erstellten Bauten mind. auf der gleisabgewandten Seite, Richtung Nordosten zu erstellen. Die Anordnung von untergeordneten Zugängen ist frei.

Erschütterungen und abgestrahlter Körperschall (§ 16)

Abs. 1: Der Nachweis der Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und der Immissionsgrenzwerte muss nur für reine Wohnnutzungen erbracht werden.

Gestaltung (§ 17)

Abs. 1: Angesichts der grossen städtebaulichen Bedeutung um den Bahnhof wird von Bauten und Anlagen eine besonders gute gestalterische Gesamtwirkung verlangt.

Abs. 2: Unter dem Kriterium „Stellung und Gliederung der Baukörper“ ist die Integration in die Ortsbauliche Situation, die Bildung attraktiver und grosszügiger Freiräume auf Strassen- oder/und Dachniveau, eine angemessene Körnigkeit / Kleinteiligkeit, die Durchlässigkeit des Areals mit entsprechenden Sichtbezügen sowie der Lärmschutz zu beurteilen. Das zweite Kriterium betrifft eine auf die jeweilige Örtlichkeit abgestimmte, differenzierte Gliederung, Gestaltung, Materialisierung und Farbgebung der Fassaden. Darin enthalten ist auch die Gestaltung der vor- und rückspringenden Gebäudeteile. Mit dem dritten Kriterium ist die Abstimmung der Bebauungsstruktur und der einzelnen Bauten auf die geschützten Einzelobjekte zu beurteilen. Besonders der Baubereich V.B ist sorgfältig einzupassen.

Abs. 3: Unter dem ersten Kriterium ist die abgestimmte, differenzierte Gestaltung und Materialisierung der verschiedenen Freiräume respektive Freiraumtypen zu beurteilen. Die Gestaltung und Materialisierung hat sich auf die jeweilige Örtlichkeit, auf die Nutzung und die Bebauung und Bedeutung des Raumes zu richten. Die sorgfältige Gestaltung der Übergänge von öffentlichem zu halböffentlichem zu privatem Freiraum ist ebenfalls in die Beurteilung einzubeziehen. Die Aufenthaltsqualität und die vielfältige Nutzbarkeit sind auf die jeweiligen Nutzergruppen abzustimmen und beinhalten auch den Freiraum „Dachlandschaft“. Die Raumwirksamkeit der Begrünung ist bezüglich erwünschter Raumbildung, Gebäudevolumen und Sichtbezügen abzustimmen und zu beurteilen.

Abs. 2/3: Neben den unter § 17 Abs. 2 und 3 SNV aufgeführten Beurteilungskriterien bezwecken auch die restlichen §§ in den SNV die Qualitätssicherung des Richtkonzeptes. Im Speziellen sind unter § 1 Abs. 2 SNV die Ziele aufgelistet, welche mit dem Gestaltungsplan verfolgt werden. Diese Ziele sind in Ergänzung zu den Beurteilungskriterien ebenfalls zu berücksichtigen.

Verfahren (§ 18)

Abs. 1: Die Umsetzung des Richtkonzeptes für den GP soll mittels qualitätssichernder Verfahren sichergestellt werden. Damit soll die städtebauliche und architektonische Qualität gesichert werden. Das Vorgehen richtet sich nach § 8 Abs. 8 - 10 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO).

Abs. 2: Der Gemeinderat kann von bauwilligen Grundeigentümern gestützt auf die BNO ein qualitätssicherndes Verfahren verlangen. Als qualitätssichernde Verfahren werden insbesondere Wettbewerbe und Studienaufträge nach den Grundsätzen der einschlägigen SIA-Ordnungen 142 und 143 verstanden. Diese Ordnungen haben orientierenden Charakter. Die Gemeinde ist in angemessener Weise wie folgt in solche Verfahren miteinzubeziehen: Ablauf, Umfang, Inhalt und Detaillierungsgrad solcher Verfahren sind in Zusammenarbeit mit der Bau- und Planungsabteilung zu definieren. Bevor der Entwurf des Wettbewerbs- bzw. Studienauftragsprogramms dem Preisgericht bzw. dem Beurteilungsgremium zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt wird, ist der Programm-Entwurf dem Gemeinderat zuhanden der Ortsbildkommission einzureichen. Die Ortsbildkommission nimmt im Auftrag des Gemeinderats Stellung zum Programm-Entwurf und formuliert Empfehlungen zur Qualitätssicherung. Die Empfehlungen der Ortsbildkommission sind zu berücksichtigen bzw. in zweckmässiger Weise umzusetzen.

Abstimmung auf die
Gesamtüberbauung
(§ 19)

Abs. 1 + 3: Die Erstellung der Gebäude kann in beliebiger Etappierung realisiert werden, solange die zukünftige Fortsetzung der Gesamtüberbauung gesichert bleibt. Mit dem Bauprojekt sind die Etappierung der Gebäude inkl. Freiraumgestaltung und Erschliessung aufzuzeigen. Die Abhängigkeit des Bauprojektes von den benachbarten Baubereichen ist nachzuweisen.

Verwaltungsrechtlicher
Vertrag (§ 20)

Abs. 1: Der aus der vorliegenden Planung für die Grundeigentümer resultierende Vorteil soll ausgeglichen werden. Gemäss § 8 Abs. 7 der Bau- und Nutzungsordnung ist ein verwaltungsrechtlicher Vertrag zwischen der Einwohnergemeinde Wettingen und den Grundeigentümern vorgesehen. Dieser beinhaltet im Wesentlichen die Regelung der (unentgeltlichen) Landabtretung und Dienstbarkeitseinräumung sowie der Realisierung und des Unterhalts von Infrastrukturanlagen. Der Vertrag wird nach Abschluss des Mitwirkungsverfahrens, aber vor der Durchführung der Einwendungsaufgabe unterzeichnet.

Orientierungsinhalt

Die „SBB-Interessenslinien“ sowie die SBB-Baulinie sind im Situationsplan als Orientierungsinhalt im Sinne einer zusätzlichen Information eingetragen. Die „SBB-Interessenslinie“ und die SBB-Baulinie entsprechen gemäss Rechtsdienst des Bundesamtes für Verkehr lediglich mehr oder weniger konkreten, internen Planungsvorstellungen der SBB für kurz-, mittel- bis langfristige Ausbauten ihrer Betriebsanlagen. Die SBB-Interessenslinie zeigt auf, welche SBB-Division über welche Flächen SBB-intern verfügen kann. Die SBB-Baulinie bestimmt die Bauabstände welche SBB-intern durch Gebäude gegenüber der SBB-Interessenslinie einzuhalten sind.

5 Interessensabwägung

Allgemein

Das Bahnhofareal bietet aufgrund des direkten Zugangs zum Bahnhof, der Nähe zur Limmat und der Klosterhalbinsel mit dem Kloster Potential zur Entwicklung eines attraktiven Bahnhofquartiers mit Aufenthaltsqualität.

Mit dem direkten Anschluss an das öffentliche Bahnnetz und den bereits vorhandenen Strassennetz ist die übergeordnete Infrastruktur bereits vorhanden. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan „Bahnhofareal“ werden die verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen aufeinander abgestimmt. Der vorliegende Gestaltungsplan nimmt Rücksicht auf die geschützten Einzelobjekte. Eine etappenweise Umsetzung mit ausreichenden Projektierungsspielräumen ist möglich.

Gemäss gültiger Bau- und Nutzungsordnung besteht für die Zentrumszone „Bahnhof“ eine Gestaltungsplanpflicht. Mit der Teiländerung des Nutzungsplans (Bauzonenplan) und der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) wird diese Gestaltungsplanpflicht ausgedehnt; sie umfasst die gesamte neue Zone "Bahnhofareal". Damit werden die für die Realisierung dieses Projektes notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen. Eine Problematik betreffend der Planbeständigkeit besteht nicht.

Der vorliegende Gestaltungsplan leistet einen wichtigen Beitrag zur der Aufwertung des Bahnhofareals.

Fazit

Mit dem Gestaltungsplan Bahnhofareal werden die Anforderungen gemäss § 21 Abs. 2 BauG und § 8 Abs. 3 BauV erfüllt sowie eine stufengerechte gestalterische Qualitätssicherung für die Weiterentwicklung des Gebietes erreicht. Mit dem Gestaltungsplan werden eine dem Ort gerechte, bauliche Dichte sowie die wichtigsten städtebaulichen Regeln festgelegt. Die Erschliessung des Gebietes wird öffentlich-rechtlich gesichert sowie ein guter Umgang mit der Mobilität gewährleistet und die Ansprüche an qualitätsvolle Frei- und Umgebungsräume erfüllt.

Die Gemeinde Wettingen und die Grundeigentümer sind überzeugt, mit dem vorliegenden Gestaltungsplan ein qualitativ hohes und langfristig orientiertes Planungsinstrument zu haben, welches eine qualitätsvolle Entwicklung des Gebietes Bahnhofareal Wettingen in den nächsten Jahrzehnten ermöglicht.

6 Organisation und Beteiligte

Der Gestaltungsplan Bahnhofareal wurde von folgenden Personen erarbeitet und begleitet:

Auftraggeberin: Einwohnergemeinde Wettingen, 5430 Wettingen

- Mitglieder Planungs-
kommission:
- Dr. Markus Dieth (Gemeindeammann, Vorsitz) (bis 31.12.2016)
 - Roland Kuster (Gemeindeammann, Vorsitz) (ab 1.01.2017)
 - Jürg Baumann
 - Christian Casparis (bis 23.03.2016)
 - François Chapuis (bis 31.12.2017)
 - Dr. Dacfeý Dzung-Amacher
 - Daniel Frautschi (bis 31.12.2017)
 - Christoph Gähler
 - Marco Kaufmann-Baumberger (seit 01.01.2018)
 - Paul Koller (bis 31.12.2017)
 - Kristin Lamprecht (ab 01.06.2016)
 - Marie-Louise Reinert (bis 31.12.2017)
 - Stefan Meier-Keller (seit 01.01.2018)
 - Christian Wassmer-Biland (seit 01.01.2018)
 - Markus Zoller (seit 01.01.2018)
- Bauverwaltung und
Planung:
- Urs Heimgartner, Leiter
 - Martin Valencak
 - Thomas Berz
- Externe Fachberatung:
- Planpartner AG, Zürich:
- Heinz Beiner
- Ballmer + Partner AG, Aarau:
- Stefan Ballmer

**Private
Grundeigentümer:**

Schweizerische Bundesbahnen SBB,
Roger Ochsner, Leiter Anlageobjekte Ost
Rahel Minder, Projektleiterin Immobilien Development

Die Schweizerische Post, Immobilien,
Portfoliomanagement Süd /Ausland
Michael Heim, Portfoliomanagement

Debrunner Acifer AG, 5430 Wettingen
Willi Gredig, Geschäftsleiter Aargau
Hansjörg Pedrett, MMK Immobilientreuhand AG, Zürich (Bauherrenvertretung)

Lägern-Plastic AG, 5430 Wettingen
André Zehnder, Geschäftsleiter

Auftragnehmer:

Richtkonzept	Buart Architekten und Planer AG Hardturmstrasse 173, CH-8005 Zürich Peter Jakob Pier-Mael Anezo
Raumplanung / Verkehr und Umwelt	Buchhofer AG Förrlibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich Reto Porta Erich Faes Christina Kohl
Freiraumkonzept	SKK Landschaftsarchitekten AG Lindenplatz 5; CH-5430 Wettingen Ingo Golz
Juristische Beratung	Schärer Rechtsanwälte Hintere Bahnhofstrasse 6; CH-5000 Aarau Felix Weber

7 Planungsablauf, Information und Mitwirkung

Für das Gestaltungsplanverfahren ist folgender Ablauf vorgesehen:

Pos	Inhalt	Wer	Termin
1.	Verabschiedung der Entwürfe für die kantonale Vorprüfung	Gemeinderat	29.10.2015
2.	Kantonale Vorprüfung (§ 23 BauG) a) Entwurf Vorprüfung; Besprechung fachliche Stellungnahme mit Gemeinde b) Workshop mit Grundeigentümern c) Bereinigung der Planungsentwürfe aufgrund fachlicher Stellungnahme	Kanton, Projektteam	Okt. 2015 – März 2018
3.	Abschliessende kantonale Vorprüfung (§ 23 BauG)	Kanton	März – April 2018
4.	Beratung in Planungskommission; Verabschiedung des bereinigten + vorgeprüften Planungsentwurfs durch Gemeinderat zu Händen Mitwirkungsaufgabe.	Gemeinderat	28.06.2018
5.	Mitwirkung der Bevölkerung während 30 Tagen (§ 3 BauG)	Bevölkerung	22.08 – 27.09.2018
6.	Behandlung der Mitwirkungseingaben	Projektteam	
7.	Bereinigung der Planungsentwürfe	Planerteam	
8.	Beratung in Planungskommission; Verabschiedung der bereinigten Entwürfe zu Händen öffentliche Auflage	Planungskommission, Gemeinderat	
9.	Öffentliche Auflage während 30 Tagen (Einwendungsverfahren gem. § 24 BauG) Vorinformation der Grundeigentümer		
10.	Behandlung allfälliger Einwendungen a) Prüfung, Klärung Handlungsbedarf b) Einigungsverhandlungen c) Ev. Anpassung der Planungsentwürfe	Gemeinde	
11.	Entscheid über Einwendungen	Gemeinderat	
12.	Beschlussfassungen: a) Teilrevision Nutzungsplanung b) Gestaltungsplan	Einwohnerrat, Gemeinderat	
13.	Zustellung der Einspracheentscheide und Beschlusses an allfällige Einwender; Bei Änderungen gegenüber öffentlicher Auflage: Information der Betroffenen	Gemeinderat	
14.	Publikation der Beschlüsse mit Beschwerdemöglichkeit (§ 26 BauG) <i>Wer schutzwürdiges eigenes Interesse hat, kann innert 30 Tagen seit amtlicher Publikation Beschwerde beim Regierungsrat (Nutzungsplanung) resp. Der Rechtsabteilung BVU (Gestaltungsplan) führen.</i>	Gemeinderat	
15.	Einreichung der Genehmigungsakten an BVU		
16.	Genehmigung der Planungen a) Teilrevision Nutzungsplanung b) Gestaltungsplan	Regierungsrat Dep. BVU	

Anhang

Anhang 1 Ermittlung des Parkfeldbedarfs MIV (angepasst auf die Nutzungsanteile gemäss Geschossflächen SNV)

relevante Nutzflächen [m ²]		Nutzung bleibt im Vergleich zum Bestand unverändert													
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
	Wohnen	7'885	7'885	2'850	3'325	5'760	5'130	4'795	940						460
	Büro	415	415	150	175		270	305	2'160	430				240	3'440
	Verkauf					1'140					290	250			
	Archiv / Lager					700		1'000	500						400
	Veloparkierung												190		
Total		8'300	8'300	3'000	3'500	7'600	5'400	6'100	3'600	430	290	250	190	240	4'300
Anzahl PF nach SN 640 281 - Richtwert															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	78.9	78.9	28.5	33.3	57.6	51.3	48.0	9.4	-	-	-	-	-	4.6
	Besucher	7.9	7.9	2.9	3.3	5.8	5.1	4.8	0.9	-	-	-	-	-	0.5
Dienstleistung (Büro)	Personal	8.3	8.3	3.0	3.5	-	5.4	26.1	53.2	8.6	-	-	-	4.8	69.2
	Kunden	2.1	2.1	0.8	0.9	-	1.4	6.5	13.3	2.2	-	-	-	1.2	17.2
Verkauf	Personal	-	-	-	-	23.5	-	-	-	-	5.8	5.0	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	40.0	-	-	-	-	23.2	8.8	-	-	-
Park and Ride (P+R)								100							
Total		98	98	36	41	127	64	186	77	11	29	14	-	6	92
879															
Anzahl PF unter Berücksichtigung der Abminderung nach BNO-Teilrevision - Maximum PF															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	78.9	78.9	28.5	33.3	57.6	51.3	48.0	9.4	-	-	-	-	-	4.6
	Besucher	3.2	3.2	1.1	1.3	2.3	2.1	1.9	0.4	-	-	-	-	-	0.2
Dienstleistung (Büro)	Personal	3.3	3.3	1.2	1.4	-	2.2	10.4	21.3	3.4	-	-	-	1.9	27.7
	Kunden	0.8	0.8	0.3	0.4	-	0.5	2.6	5.3	0.9	-	-	-	0.5	6.9
Verkauf	Personal	-	-	-	-	9.4	-	-	-	-	2.3	2.0	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	16.0	-	-	-	-	9.3	3.5	-	-	-
Park and Ride (P+R)								100							
Total		87	87	32	37	86	57	163	37	5	12	6	-	3	40
652															
Anzahl PF unter Berücksichtigung der Abminderung nach BNO-Teilrevision - Minimum PF															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	55.2	55.2	20.0	23.3	40.3	35.9	33.6	6.6	-	-	-	-	-	3.2
	Besucher	1.6	1.6	0.6	0.7	1.2	1.0	1.0	0.2	-	-	-	-	-	0.1
Dienstleistung (Büro)	Personal	1.7	1.7	0.6	0.7	-	1.1	5.2	10.6	1.7	-	-	-	1.0	13.8
	Kunden	0.4	0.4	0.2	0.2	-	0.3	1.3	2.7	0.4	-	-	-	0.2	3.4
Verkauf	Personal	-	-	-	-	4.7	-	-	-	-	1.2	1.0	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	8.0	-	-	-	-	4.6	1.8	-	-	-
Park and Ride (P+R)								100							
Total		59	59	22	25	55	39	142	21	3	6	3	-	2	21
457															

Anhang 2 Ermittlung des Stellplatzbedarfs Velo

relevante Nutzflächen [m ²]		Nutzung bleibt im Vergleich zum Bestand unverändert													
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Nutzung	Wohnen	7'885	7'885	2'850	3'325	5'760	5'130	4'795	940	-	-	-	-	-	460
	Dienstleistung	415	415	150	175	-	270	305	2'160	430	-	-	-	240	3'440
	Verkauf	-	-	-	-	1'140	-	-	-	-	290	250	-	-	-
	Archiv / Lager	-	-	-	-	700	-	1'000	500	-	-	-	-	-	400
	Veloparkierung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	190	-	-
Total		8'300	8'300	3'000	3'500	7'600	5'400	6'100	3'600	430	290	250	190	240	4'300
Anzahl Wohnungen	1.5 Zimmer	17	8	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.5 Zimmer	22	17	8	11	24	14	14	-	-	-	-	-	-	-
	3.5 Zimmer	22	12	15	6	20	29	28	-	-	-	-	-	-	-
	4.5 Zimmer	13	5	-	5	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-
	5 Zimmer	-	9	-	5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anzahl Veloabstellplätze															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	152	115	56	69	105	96	94	19	-	-	-	-	-	-
	Besucher	65	50	24	30	45	41	40	9	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	2	2	1	1	-	2	6	11	2	-	-	-	1	16
	Kunden	1	1	1	1	-	1	1	3	1	-	-	-	1	4
Verkauf	Personal	-	-	-	-	19	-	-	-	-	3	3	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	37	-	-	-	-	6	5	-	-	-
Total		220	168	82	101	206	140	141	42	3	9	8	-	2	20
1'142															

Flächenverbrauch Veloparkierung [m ²] (Abstellplätze für Bewohner und Personal innerhalb der Gebäude anordnen, Kunden und Besucher ausserhalb)															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	456	345	168	207	315	288	282	57	-	-	-	-	-	-
	Besucher	130	100	48	60	90	82	80	18	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	6	6	3	3	-	6	18	33	6	-	-	-	3	48
	Kunden	2	2	2	2	-	2	2	6	2	-	-	-	2	8
Verkauf	Personal	-	-	-	-	57	-	-	-	-	9	9	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	74	-	-	-	-	12	10	-	-	-
Total innerhalb des Gebäudes		462	351	171	210	372	294	300	90	6	9	9	-	3	48
2'325															
Total ausserhalb des Gebäudes		132	102	50	62	164	84	82	24	2	12	10	-	2	8
734															

Anhang 3 Ermittlung des Verkehrsaufkommens MIV für Richtkonzept

Verkehrsaufkommen der Baubereiche unter Berücksichtigung der Anzahl Parkplätze gemäss Bedürfnis Grundeigentümer im durchschnittlich täglichem Verkehr (DTV)

Anzahl PF unter Berücksichtigung der Angaben der Grundeigentümer als Grundlage für das Richtkonzept															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	58	56	20	23	39	36	34	5	-	-	-	-	-	-
	Besucher	8	8	3	3	2	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	4	4	1	1	-	3	6	12	-	-	-	-	1	33
	Kunden	1	1	1	1	-	1	2	3	-	-	-	-	1	13
Verkauf	Personal	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	11	-	-	-	-	9	4	-	-	-
Park and Ride (P+R)								100							
Total Richtkonzept		71	69	25	28	58	41	143	21	-	9	4	-	2	46
															517
Kiss + Ride												4			
Taxi												2			
Mobility												5			
Total															528
Anzahl Fahrten DTV [Fahrten pro Tag] (unter Berücksichtigung des PF-Bedarfs nach Angaben der Grundeigentümer)															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	145	140	50	57	98	90	85	13	-	-	-	-	-	-
	Besucher	20	20	8	8	5	3	3	3	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	10	10	3	3	-	8	13	30	-	-	-	-	2	83
	Kunden	4	4	4	4	-	4	8	12	-	-	-	-	4	52
Verkauf	Personal	-	-	-	-	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	66	-	-	-	-	54	24	-	-	-
Park and Ride (P+R)								250							
Kiss + Ride												800			
Taxi												200			
Mobility												30			
Total		179	174	65	72	184	104	359	58	-	54	1'054	-	6	135
															2'444

Verkehrsaufkommen der Baubereiche unter Berücksichtigung der Anzahl Parkplätze gemäss Bedürfnis Grundeigentümer während der Morgenspitzenstunde (MSP)

Anzahl <u>Wegfahrten</u> MSP 7-8 Uhr [Fahrten pro Stunde]															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	15	14	5	6	10	1	9	1	-	-	-	-	-	-
	Besucher	2	2	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	1	1	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	3
	Kunden	-	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2
Verkauf	Personal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	1	-	-	-	-	0	0	-	-	-
Park and Ride (P+R)								3							
Kiss + Ride												50			
Taxi												25			
Mobility												2			
Total		18	18	7	9	12	3	13	4	-	0	77	-	-	5
															165
Anzahl <u>Zufahrten</u> MSP 7-8 Uhr [Fahrten pro Stunde]															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	2	2	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
	Besucher	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	2	2	1	1	-	2	2	4	-	-	-	-	1	10
	Kunden	1	1	1	1	-	1	1	2	-	-	-	-	1	6
Verkauf	Personal	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	1	-	-	-	-	3	1	-	-	-
Park and Ride (P+R)								25							
Kiss + Ride												50			
Taxi												25			
Mobility												1			
Total		6	6	4	4	4	5	30	7	-	3	77	-	2	16
															164

Die Zahlen in der Tabelle sind gerundet. Daher stimmen die Summen der einzelnen Zahlen nicht zwingend mit der in der Tabelle angegebenen Summe der ungerundeten Zahlen überein.

Verkehrsaufkommen der Baubereiche unter Berücksichtigung der Anzahl Parkplätze gemäss Bedürfnis Grundeigentümer während der Abendspitzenstunde (ASP)

Anzahl Wegfahrten ASP 17-18 Uhr [Fahrten pro Stunde]															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	4	4	2	2	3	3	2	1	-	-	-	-	-	-
	Besucher	1	1	0	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	2	2	1	1	-	2	2	4	-	-	-	-	1	10
	Kunden	1	1	1	1	-	1	1	2	-	-	-	-	1	6
Verkauf	Personal	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	4	-	-	-	-	3	1	-	-	-
Park and Ride (P+R)								25							
Kiss + Ride												50			
Taxi												25			
Mobility												3			
Total		8	8	4	5	9	7	31	7	-	3	79	-	2	16
															179
Anzahl Zufahrten ASP 17-18 Uhr [Fahrten pro Stunde]															
Baubereich		I.A	I.B	I.C	I.D	II.A	III.A	III.B	III.C	IV.A	IV.B	IV.C	IV.D	V.A	V.B
Wohnen	Bewohner	15	14	5	6	10	9	8	1	-	-	-	-	-	-
	Besucher	2	2	1	1	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-
Dienstleistung (Büro)	Personal	1	1	1	1	-	1	1	1	-	-	-	-	1	3
	Kunden	-	1	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	1	1
Verkauf	Personal	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Kunden	-	-	-	-	4	-	-	-	-	3	1	-	-	-
Park and Ride (P+R)								3							
Kiss + Ride												50			
Taxi												25			
Mobility												3			
Total		18	18	7	9	16	12	13	4	-	3	79	-	2	4
															185

Anhang 4 Stellungnahme Denkmalpflege zur Rampe Güterschuppen

Entwicklungsplanung Bahnhofareal Wettingen

Aktennotiz Ortsbegehung über die Kürzung der Laderampe Güterschuppen

Fassung vom 15.03.2016 (Ergänzungen in roter Schrift)

Ort, Datum, Zeit	Bahnhof Wettingen Güterstrasse 8, am 09. März 2016, 9:00 – 10:00 Uhr	
Teilnehmende	Heiko Dobler	Kanton Aargau, Bauberater Kantonale Denkmalpflege
	Martin Valencak	Gemeinde Wettingen, Bau- und Planungsabteilung
	Pier-Meal Anezo	Bauart Architekten und Planer AG
	Ekaterina Nozhova	SBB AG, Bauberaterin Fachstelle für Denkmalpflege
	Saied Rahmani	SBB AG, Senior Projektleiter Immobilien Development Anlageobjekte
Verteiler	Teilnehmende	
Kopie an	Tibor Turek, SBB AG Portfoliomanagement	
Anlagen	Gestaltungsplan Bahnhofareal Wettingen, Ansichtsfoto Güterschuppen	
Ablage	Z:\800_DV\600_Projekte\300_AOE.B6182\Wettingen_Baufeld E+F_1141543\ID Kommunikation\ID2 Protokolle\DMP-Rampe	

Ausgangslage:

Am Standort Wettingen ist ein Gestaltungsplan am Bahnhofareal im Gange.
Die SBB Immobilien ist Grundeigentümerin der Parzelle 3252, 6314 und 6315 an dem Entwicklungsgebiet und mitbeteiligt an dem Gestaltungsplanverfahren.
Die erste kantonale Vorprüfung sowie SBB interne Vernehmlassung sind abgeschlossen.

Auf der Parzelle 3252 westlich des Aufnahmegebäudes steht parallel zu den Gleisen der freistehende, geschützte „Güterschuppen“ mit der Bauinventar Nummer WET915B.
Über einem Natursteinsockel erhebt sich das Gebäude und an der nordwestlichen Stirnseite geht dieser Sockel in eine Laderampe über, welche aber auf eine spätere Verlängerung als der Sockelbau hin deutet. Diese Laderampe überragt in das Baufeld IIIC des Gestaltungsplanes Bahnhofareal Wettingen und verhindert einen erforderlichen hindernisfreien Bahnzugangs zwischen Baufeld IIIC und dem Güterschuppen IV.B. Vor diesem Hintergrund muss diese Laderampe verkürzt bzw. zurückgebaut werden (siehe Plan im Anhang).

In einer ersten schriftlichen Anfrage per Mail am 09. Februar 2016 seitens SBB Fachstelle für Denkmalpflege bei kantonaler Denkmalpflege Kanton Aargau Herrn Heiko Dobler wurde eine Kürzung der Rampe in Aussicht gestellt.

Am 09. März 2016 hat eine Ortsbegehung mit den o. g. Anwesenden an dem Standort Bahnhof Wettingen Güterschuppen stattgefunden.

SBB AG

Anlageobjekte Ost
Hohlstrasse 532 · 8021 Zürich · Schweiz
Mobil +41 76 239 57 24
saied.rahmani@sbb.ch · www.sbb.ch

Beschluss:

Die Anwesenden haben gemeinsam die Sachlage Vorort erörtert und hinsichtlich der Anforderungen seitens SBB Infrastruktur betreffend freien Bahnzugang und der späteren Anlieferung des Güterschuppens (derzeitige Nutzung Migrolino-Shop) wurde folgendes mit der kantonalen Denkmalpflege festgehalten:

1. Die Laderampe kann zurückgebaut werden.
2. Ein ausgreifendes Sockelbauwerk zur Erhebung des Güterschuppens muss ausgebildet werden.
3. Beim Rückbau der Laderampe und dem Ausbau des Sockels ist ein Mindestabstand von 6.0 Meter ab der Gebäudekante Güterschuppen nordwestliche Stirnseite einzuhalten, siehe Foto im Anhang.
4. Beim Abbruch der Laderampe sollen die vorhandenen Steinblöcke zur Verkleidung der neu ausgebildeten Sockelansicht weiter verwendet werden.
5. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Gestaltungsplanes ist drauf zu achten, dass mehr Länge als Mindestmass (vereinbart 6.0 Meter, optimal bis 8.50 Meter) für den Sockelbau mit Rücksichtnahme auf die verkehrstechnische Anforderungen und den notwendigen Freiraum für den Bahnzugang gewährleistet werden kann.

Es ist zu erwähnen, dass zusätzlich zu den oben erwähnten 8,5 m auch ein "historisch begründbares", an den Steinblöcken ablesbares Ausmass von ca. 12 m Länge herleitbar wäre (vgl. beiliegende Foto).

Voraussetzung: Kompatibilität einer solchen "historischen" Rampen-/Sockellänge mit den noch weiterzuentwickelnden Anforderungen an diesen Raum seitens Gestaltungsplans (u.a. Sicherung Perronzugang, Anlieferung III.C und Migrolino).

6. Sollte das jetzige Entsorgungshäuschen von Migrolino aufgrund der Rampenverkürzung oder der künftigen Anliefersituation (oder anderer Gründe) angepasst werden, so wäre aus Sicht Denkmalpflege, Städtebau und Gestaltung eine bahnseitige Platzierung und eine kleinere, weniger prominente Ausbildung sehr wünschenswert. Damit käme die schöne Stirnfassade des Güterschuppens vom erweiterten Bahnhofplatz / Q2-Knoten her besser zur Geltung.

Zürich, 10. März 2016 / ergänzt 15. März 2016

Für die Aktennotiz:

Saied Rahmani, SBB Immobilien

Hinweis: Bei den in roter Schrift gehaltenen Textteilen handelt es sich um Ergänzungen und Präzisierungen gestützt auf die E-Mail von Herren Valencak Gemeinde Wettingen und Herrn Dobler Kantonale Denkmalpflege Kanton Aargau vom 11.03.2016.



Anhang 5 Strassenlärm

Stand Berechnungen: Juli 2015

Emissionen (projektinduzierter Verkehr auf Seminarstrasse)

Strassenabschnitt		Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Betriebszustand 2025					
Nr.	Bezeichnung	Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Tag			Nacht		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	i	Nt	Nt2	Lre,t	Nn	Nn2	Lre,n
		[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB]	[Fz/h]	[%]	[dB]
1	Seminarstrasse (westlich Q1-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	22.1	1.0	56.0	2.7	0.0	46.3
2	Seminarstrasse (zw. Q1- und Q2-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	39.2	0.8	59.3	7.9	0.0	51.0
3	Seminarstrasse (zw. Q2-Str. Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	82.1	0.9	65.8	10.3	0.0	52.1
4	Seminarstrasse (östlich Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	82.1	0.9	65.8	10.3	0.0	52.1

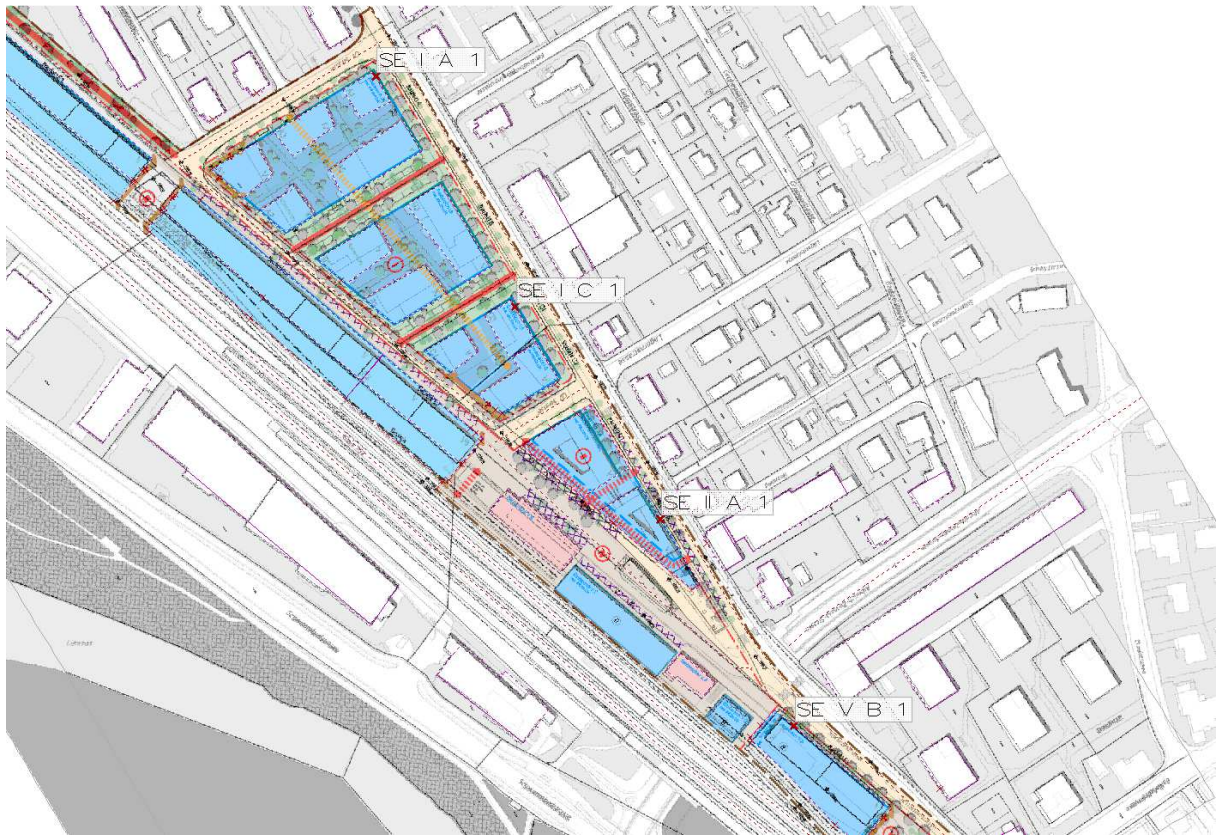
Emissionen (Gesamtverkehr)

Strassenabschnitt		Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Ist-/Ausgangszustand 2011					
Nr.	Bezeichnung	Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Tag			Nacht		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	i	Nt	Nt2	Lre,t	Nn	Nn2	Lre,n
		[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB]	[Fz/h]	[%]	[dB]
1	Seminarstrasse (westlich Q1-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	195.8	4.4	71.9	27.1	6.5	59.1
2	Seminarstrasse (zw. Q1- und Q2-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	195.8	4.4	71.9	27.1	6.5	59.1
3	Seminarstrasse (zw. Q2-Str. Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	195.8	4.4	71.9	27.1	6.5	59.1
4	Seminarstrasse (östlich Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	195.8	4.4	71.9	27.1	6.5	59.1
5	Alberich Zwyszigstrasse	50	50	1.0	1.0	0	541.7	3.3	75.9	73.6	4.7	66.5

Strassenabschnitt		Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Referenzzustand 2025					
Nr.	Bezeichnung	Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Tag			Nacht		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	i	Nt	Nt2	Lre,t	Nn	Nn2	Lre,n
		[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB]	[Fz/h]	[%]	[dB]
1	Seminarstrasse (westlich Q1-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	258.3	4.4	73.1	35.8	6.5	60.8
2	Seminarstrasse (zw. Q1- und Q2-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	258.3	4.4	73.1	35.8	6.5	60.8
3	Seminarstrasse (zw. Q2-Str. Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	258.3	4.4	73.1	35.8	6.5	60.8
4	Seminarstrasse (östlich Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	258.3	4.4	71.9	35.8	6.5	60.8
5	Alberich Zwyszigstrasse	50	50	1.0	1.0	0	622.7	3.3	76.5	84.6	4.7	67.7

Strassenabschnitt		Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Betriebszustand 2025					
Nr.	Bezeichnung	Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Tag			Nacht		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht	i	Nt	Nt2	Lre,t	Nn	Nn2	Lre,n
		[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB]	[Fz/h]	[%]	[dB]
1	Seminarstrasse (westlich Q1-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	267.5	4.1	73.2	36.7	6.0	60.9
2	Seminarstrasse (zw. Q1- und Q2-Str.)	50	50	1.0	1.0	0	284.7	3.9	73.4	41.9	5.3	61.8
3	Seminarstrasse (zw. Q2-Str. Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	327.5	3.5	73.8	44.3	5.0	62.2
4	Seminarstrasse (östlich Bahnhofplatz)	50	50	1.0	1.0	0	327.5	3.5	73.8	44.3	5.0	62.2
5	Alberich Zwyszigstrasse	50	50	1.0	1.0	0	622.7	3.3	76.5	84.6	4.7	67.7

Lage der Empfangspunkte



Immissionen (projektinduzierter Verkehr auf Seminarstrasse)

Empfangspunkt	Nutzung	ES	Höhe [m]	Etage	Immissionen		IGW		Diff. zu IGW	
					Lr_t	Lr_n	Tag	Nacht	Tag	Nacht
SE_II_A_1	Wohnen	III	16.9	4	55.0	43.1	60	50	-5.0	-6.9
SE_II_A_1	Wohnen	III	13.1	3	55.5	42.5	60	50	-4.5	-7.5
SE_II_A_1	Wohnen	III	9.3	2	56.4	43.1	60	50	-3.6	-6.9
SE_II_A_1	Wohnen	III	5.5	1	57.2	43.8	60	50	-2.8	-6.2
SE_II_A_1	Betrieb	III	1.7	0	57.5	44.0	65	-	-7.5	-
SE_I_A_1	Wohnen	III	11.8	2	46.2	37.5	60	50	-13.8	-12.5
SE_I_A_1	Wohnen	III	6.7	1	46.7	38.1	60	50	-13.3	-11.9
SE_I_A_1	Wohnen	III	1.7	0	46.5	38.0	60	50	-13.5	-12.0
SE_I_C_1	Wohnen	III	13.7	4	48.6	39.3	60	50	-11.4	-10.7
SE_I_C_1	Wohnen	III	10.7	3	48.7	39.5	60	50	-11.3	-10.5
SE_I_C_1	Wohnen	III	7.7	2	48.8	39.6	60	50	-11.2	-10.4
SE_I_C_1	Wohnen	III	4.7	1	48.8	39.7	60	50	-11.2	-10.3
SE_I_C_1	Wohnen	III	1.7	0	48.4	39.4	60	50	-11.6	-10.6
SE_V_B_1	Wohnen	III	14.5	4	57.3	47.3	60	50	-2.7	-2.7
SE_V_B_1	Wohnen	III	11.3	3	56.8	46.3	60	50	-3.2	-3.7
SE_V_B_1	Wohnen	III	8.1	2	56.9	46.1	60	50	-3.1	-3.9
SE_V_B_1	Wohnen	III	4.9	1	57.2	46.3	60	50	-2.8	-3.7
SE_V_B_1	Betrieb	III	1.7	0	56.9	45.7	65	-	-8.1	-

Immissionen (Gesamtverkehr)

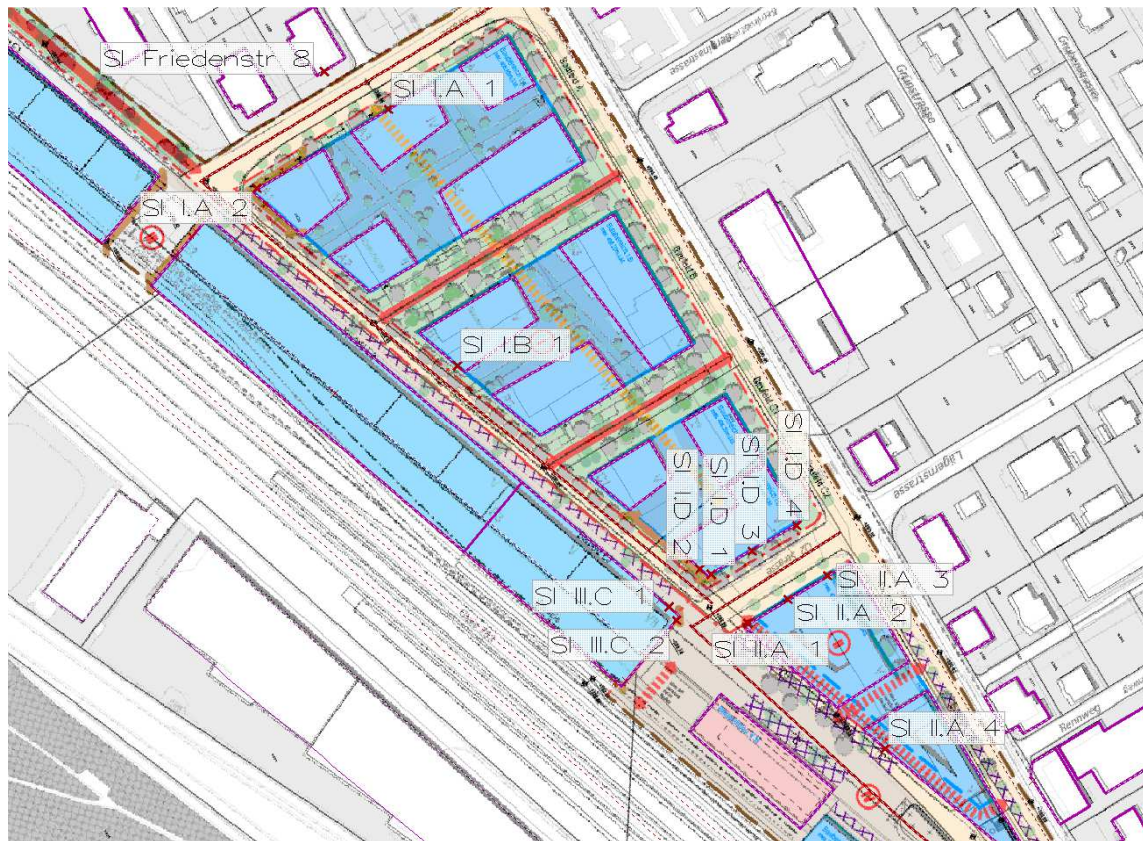
Empfangspunkt	Nutzung	ES	Höhe [m]	Etage	Immissionen		IGW		Diff. zu IGW	
					Lr_t	Lr_n	Tag	Nacht	Tag	Nacht
SE_II_A_1	Wohnen	III	16.9	4	62.2	50.8	65	55	-2.8	-4.2
SE_II_A_1	Wohnen	III	13.1	3	63.4	51.8	65	55	-1.6	-3.2
SE_II_A_1	Wohnen	III	9.3	2	64.3	52.8	65	55	-0.7	-2.2
SE_II_A_1	Wohnen	III	5.5	1	65.1	53.6	65	55	0.1	-1.4
SE_II_A_1	Betrieb	III	1.7	0	65.5	53.9	70	-	-4.5	-
SE_I_A_1	Wohnen	III	11.8	2	60.7	48.9	65	55	-4.3	-6.1
SE_I_A_1	Wohnen	III	6.7	1	61.3	49.5	65	55	-3.7	-5.5
SE_I_A_1	Wohnen	III	1.7	0	61.1	49.3	65	55	-3.9	-5.7
SE_I_C_1	Wohnen	III	13.7	4	61.0	49.4	65	55	-4.0	-5.6
SE_I_C_1	Wohnen	III	10.7	3	61.6	50.0	65	55	-3.4	-5.0
SE_I_C_1	Wohnen	III	7.7	2	61.9	50.3	65	55	-3.1	-4.7
SE_I_C_1	Wohnen	III	4.7	1	62.0	50.4	65	55	-3.0	-4.6
SE_I_C_1	Wohnen	III	1.7	0	61.7	50.1	65	55	-3.3	-4.9
SE_V_B_1	Wohnen	III	14.5	4	62.0	51.2	65	55	-3.0	-3.8
SE_V_B_1	Wohnen	III	11.3	3	62.5	51.4	65	55	-2.5	-3.6
SE_V_B_1	Wohnen	III	8.1	2	63.0	51.8	65	55	-2.0	-3.2
SE_V_B_1	Wohnen	III	4.9	1	63.3	52.1	65	55	-1.7	-2.9
SE_V_B_1	Betrieb	III	1.7	0	63.2	51.9	70	-	-6.8	-

Areal-interne Strassen

Emissionen

Strassenabschnitt		Betriebszustand 2035										
Nr.	Bezeichnung	Geschwindigkeit		Belagskorr.		Steigung	Tag			Nacht		
		Tag	Nacht	Tag	Nacht		i	Nt	Nt2	Lre,t	Nn	Nn2
		[km/h]	[km/h]	[dB]	[dB]	[%]	[Fz/h]	[%]	[dB]	[Fz/h]	[%]	[dB]
1	Q1 Strasse	30	30	1.0	1.0	0	28.4	0.7	54.8	4.2	0.0	46.1
2	Güterstrasse (Einbahn)	30	30	1.0	1.0	0	5.4	0.0	47.2	0.5	0.0	36.6
3	Q2 Strasse	30	30	1.0	1.0	0	82.9	0.3	63.4	42.2	0.0	57.3
4	Güterstrasse Bahnhofplatz	30	30	1.0	1.0	0	50.7	0.9	59.5	5.1	0.0	46.9

Lage der Empfangspunkte



Immissionen

Empfangspunkt	Nutzung	ES	Höhe [m]	Etage	Immissionen		PW		Diff. zu PW	
					Lr_t	Lr_n	Tag	Nacht	Tag	Nacht
SI_Friedenstr_8	Wohnen	II	10	2	43.9	35.1	60	50	-16.1	-14.9
SI_Friedenstr_8	Wohnen	II	10	2	44.4	35.7	60	50	-15.6	-14.3
SI_Friedenstr_8	Wohnen	II	10	2	44.8	36.1	60	50	-15.2	-13.9
SI_Friedenstr_8	Wohnen	II	10	2	44.9	36.2	60	50	-15.1	-13.8
SI_I.A_1	Wohnen	III	10	2	42.9	34.2	60	50	-17.1	-15.8
SI_I.A_1	Wohnen	III	5.8	1	43.7	35.0	60	50	-16.3	-15.0
SI_I.A_1	Wohnen	III	1.7	0	43.9	35.2	60	50	-16.1	-14.8
SI_I.A_2	Wohnen	III	10	2	42.5	33.8	60	50	-17.5	-16.2
SI_I.A_2	Wohnen	III	5.8	1	43.3	34.5	60	50	-16.7	-15.5
SI_I.A_2	Wohnen	III	1.7	0	43.5	34.8	60	50	-16.5	-15.2
SI_I.B_1	Wohnen	III	7.3	2	40.4	30.9	60	50	-19.6	-19.1
SI_I.B_1	Wohnen	III	4.5	1	40.7	31.1	60	50	-19.3	-18.9
SI_I.B_1	Wohnen	III	1.7	0	40.7	30.9	60	50	-19.3	-19.1
SI_I.D_1	Wohnen	III	13.7	4	47.2	40.0	60	50	-12.8	-10.0
SI_I.D_1	Wohnen	III	10.7	3	47.8	40.7	60	50	-12.2	-9.3
SI_I.D_1	Wohnen	III	7.7	2	48.5	41.3	60	50	-11.5	-8.7
SI_I.D_1	Wohnen	III	4.7	1	48.9	41.7	60	50	-11.1	-8.3
SI_I.D_1	Wohnen	III	1.7	0	48.9	41.8	60	50	-11.1	-8.2
SI_I.D_2	Wohnen	III	13.7	4	50.8	44.3	60	50	-9.2	-5.7
SI_I.D_2	Wohnen	III	10.7	3	51.4	45.0	60	50	-8.6	-5.0
SI_I.D_2	Wohnen	III	7.7	2	52.1	45.6	60	50	-7.9	-4.4
SI_I.D_2	Wohnen	III	4.7	1	52.6	46.1	60	50	-7.4	-3.9
SI_I.D_2	Wohnen	III	1.7	0	52.7	46.2	60	50	-7.3	-3.8
SI_I.D_3	Wohnen	III	13.7	4	51.2	45.0	60	50	-8.8	-5.0
SI_I.D_3	Wohnen	III	10.7	3	51.9	45.7	60	50	-8.1	-4.3
SI_I.D_3	Wohnen	III	7.7	2	52.6	46.3	60	50	-7.4	-3.7
SI_I.D_3	Wohnen	III	4.7	1	53.0	46.8	60	50	-7.0	-3.2
SI_I.D_3	Wohnen	III	1.7	0	53.1	46.9	60	50	-6.9	-3.1
SI_I.D_4	Wohnen	III	13.7	4	50.8	44.6	60	50	-9.2	-5.4
SI_I.D_4	Wohnen	III	10.7	3	51.5	45.3	60	50	-8.5	-4.7
SI_I.D_4	Wohnen	III	7.7	2	52.2	46.0	60	50	-7.8	-4.0
SI_I.D_4	Wohnen	III	4.7	1	52.8	46.6	60	50	-7.2	-3.4
SI_I.D_4	Wohnen	III	1.7	0	53.0	46.8	60	50	-7.0	-3.2
SI_II.A_1	Wohnen	III	13.7	4	51.1	44.7	60	50	-8.9	-5.3
SI_II.A_1	Wohnen	III	10.7	3	51.9	45.5	60	50	-8.1	-4.5
SI_II.A_1	Wohnen	III	7.7	2	52.7	46.4	60	50	-7.3	-3.6
SI_II.A_1	Wohnen	III	4.7	1	53.4	47.1	60	50	-6.6	-2.9
SI_II.A_1	Betriebe	III	1.7	0	53.7	47.4	65	-	-11.3	-
SI_II.A_2	Wohnen	III	13.7	4	51.4	45.2	60	50	-8.6	-4.8
SI_II.A_2	Wohnen	III	10.7	3	52.2	45.9	60	50	-7.8	-4.1
SI_II.A_2	Wohnen	III	7.7	2	52.9	46.7	60	50	-7.1	-3.3
SI_II.A_2	Betriebe	III	4.7	1	53.5	47.3	65	-	-11.5	-
SI_II.A_2	Wohnen	III	1.7	0	53.7	47.5	60	50	-6.3	-2.5
SI_II.A_3	Wohnen	III	13.7	4	50.5	44.3	60	50	-9.5	-5.7
SI_II.A_3	Wohnen	III	10.7	3	51.3	45.1	60	50	-8.7	-4.9
SI_II.A_3	Wohnen	III	7.7	2	52.0	45.8	60	50	-8.0	-4.2
SI_II.A_3	Wohnen	III	4.7	1	52.6	46.5	60	50	-7.4	-3.5
SI_II.A_3	Betriebe	III	1.7	0	52.8	46.7	65	-	-12.2	-
SI_II.A_4	Wohnen	III	15.3	4	45.5	33.5	60	50	-14.5	-16.5
SI_II.A_4	Wohnen	III	11.9	3	46.3	34.1	60	50	-13.7	-15.9
SI_II.A_4	Wohnen	III	8.5	2	47.0	34.8	60	50	-13.0	-15.2
SI_II.A_4	Wohnen	III	5.1	1	48.1	35.9	60	50	-11.9	-14.1
SI_II.A_4	Betriebe	III	1.7	0	48.4	36.4	65	-	-16.6	-
SI_III.C_1	Wohnen	III	15.3	4	47.7	41.3	60	50	-12.3	-8.7
SI_III.C_1	Wohnen	III	11.9	3	48.3	41.9	60	50	-11.7	-8.1
SI_III.C_1	Wohnen	III	8.5	2	49.0	42.6	60	50	-11.0	-7.4
SI_III.C_1	Wohnen	III	5.1	1	49.5	43.1	60	50	-10.5	-6.9
SI_III.C_1	Betriebe	III	1.7	0	49.5	43.2	65	-	-15.5	-
SI_III.C_2	Wohnen	III	15.3	4	49.3	42.0	60	50	-10.7	-8.0
SI_III.C_2	Wohnen	III	11.9	3	50.1	42.9	60	50	-9.9	-7.1
SI_III.C_2	Wohnen	III	8.5	2	51.1	43.8	60	50	-8.9	-6.2
SI_III.C_2	Wohnen	III	5.1	1	52.2	44.9	60	50	-7.8	-5.1
SI_III.C_2	Betriebe	III	1.7	0	52.9	45.5	65	-	-12.1	-

Anhang 6 Parkierungslärm

Stand Berechnungen: Juli 2015

Empfangspunkte



Immissionen Szenario 1 (mit schallabsorbierend verkleideten Portalöffnungen)

Empfangspunkt	Nutzung	ES	Höhe	Etage	Quellen	Immissionen		PW		Diff. zu PW	
			H[m]			Lr_t	Lr_n	Tag	Nacht	Tag	Nacht
P_I_Imfeldstr_07	Wohnen	II	7.3	2	I_A-B	43.3	43.5	55	45	-11.7	-1.5
P_I_Imfeldstr_07	Wohnen	II	4.5	1	I_A-B	43.9	44.1	55	45	-11.1	-0.9
P_I_Imfeldstr_07	Wohnen	II	1.7	0	I_A-B	44.2	44.4	55	45	-10.8	-0.6
P_III_B_1	Wohnen	III	16	4	III_A	36.5	36.0	60	50	-23.5	-14.0
P_III_B_1	Wohnen	III	12.6	3	III_A	37.5	37.0	60	50	-22.5	-13.0
P_III_B_1	Wohnen	III	9.2	2	III_A	38.3	37.8	60	50	-21.7	-12.2
P_III_B_1	Wohnen	III	5.8	1	III_A	39.1	38.6	60	50	-20.9	-11.4
P_III_B_1	Wohnen	III	1.7	0	III_A	40.0	39.5	60	50	-20.0	-10.5
P_III_B_2	Wohnen	III	16	4	I_A-B	42.5	42.7	60	50	-17.5	-7.3
P_III_B_2	Wohnen	III	12.6	3	I_A-B	43.8	44.0	60	50	-16.2	-6.0
P_III_B_2	Wohnen	III	9.2	2	I_A-B	44.9	45.1	60	50	-15.1	-4.9
P_III_B_2	Wohnen	III	5.8	1	I_A-B	46.1	46.3	60	50	-13.9	-3.7
P_III_B_2	Wohnen	III	1.7	0	I_A-B	47.2	47.4	60	50	-12.8	-2.6
P_III_A_1	Wohnen	III	16	4	III_B-C	42.5	42.7	60	50	-17.5	-7.3
P_III_A_1	Wohnen	III	12.6	3	III_B-C	43.8	44.0	60	50	-16.2	-6.0
P_III_A_1	Wohnen	III	9.2	2	III_B-C	44.9	45.1	60	50	-15.1	-4.9
P_III_A_1	Wohnen	III	5.8	1	III_B-C	46.1	46.3	60	50	-13.9	-3.7
P_III_A_1	Wohnen	III	1.7	0	III_B-C	47.2	47.4	60	50	-12.8	-2.6
P_III_C_1	Wohnen	III	19.4	5	I_C-D+II_A	42.6	39.5	60	50	-17.4	-10.5
P_III_C_1	Wohnen	III	16	4	I_C-D+II_A	43.6	40.5	60	50	-16.4	-9.5
P_III_C_1	Wohnen	III	12.6	3	I_C-D+II_A	44.7	41.6	60	50	-15.3	-8.4
P_III_C_1	Wohnen	III	9.2	2	I_C-D+II_A	45.9	42.8	60	50	-14.1	-7.2
P_III_C_1	Wohnen	III	5.8	1	I_C-D+II_A	47.0	43.9	60	50	-13.0	-6.1
P_III_C_1	Betrieb	III	1.7	0	I_C-D+II_A	48.0	44.9	65	-	-17.0	-
P_V_A-B_Etzel matt_2	Wohnen	III	15.5	4	I_C-D+II_A	30.2	23.9	60	50	-29.8	-26.1
P_V_A-B_Etzel matt_2	Wohnen	III	12.5	3	I_C-D+II_A	30.6	24.3	60	50	-29.4	-25.7
P_V_A-B_Etzel matt_2	Wohnen	III	9.5	2	I_C-D+II_A	30.9	24.6	60	50	-29.1	-25.4
P_V_A-B_Etzel matt_2	Wohnen	III	6.5	1	I_C-D+II_A	31.1	24.8	60	50	-28.9	-25.2
P_V_A-B_Etzel matt_2	Wohnen	III	3.5	0	I_C-D+II_A	30.6	24.3	60	50	-29.4	-25.7

Immissionen Szenario 2 (mit schallabsorbierend verkleideten Portalöffnungen)

Empfangspunkt	Nutzung	ES	Höhe H[m]	Etage	Quellen	Immissionen		PW		Diff. zu PW	
						Lr_t	Lr_n	Tag	Nacht	Tag	Nacht
P_I_Imfeldstr_07	Wohnen	II	7.3	2	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.0	47.0	55	45	-5.0	2.0
P_I_Imfeldstr_07	Wohnen	II	4.5	1	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.6	47.6	55	45	-4.4	2.6
P_I_Imfeldstr_07	Wohnen	II	1.7	0	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.9	47.9	55	45	-4.1	2.9
P_III_B_1	Wohnen	III	16	4	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	48.1	45.1	60	50	-11.9	-4.9
P_III_B_1	Wohnen	III	12.6	3	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	49.1	46.1	60	50	-10.9	-3.9
P_III_B_1	Wohnen	III	9.2	2	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	49.9	46.9	60	50	-10.1	-3.1
P_III_B_1	Wohnen	III	5.8	1	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.7	47.7	60	50	-9.3	-2.3
P_III_B_1	Wohnen	III	1.7	0	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	51.6	48.6	60	50	-8.4	-1.4
P_III_B_2	Wohnen	III	16	4	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	49.3	46.3	60	50	-10.7	-3.7
P_III_B_2	Wohnen	III	12.6	3	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.5	47.5	60	50	-9.5	-2.5
P_III_B_2	Wohnen	III	9.2	2	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	51.7	48.7	60	50	-8.3	-1.3
P_III_B_2	Wohnen	III	5.8	1	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	52.8	49.8	60	50	-7.2	-0.2
P_III_B_2	Wohnen	III	1.7	0	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	54.0	51.0	60	50	-6.0	1.0
P_III_A_1	Wohnen	III	16	4	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	48.1	45.1	60	50	-11.9	-4.9
P_III_A_1	Wohnen	III	12.6	3	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	51.3	48.3	60	50	-8.7	-1.7
P_III_A_1	Wohnen	III	9.2	2	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	49.9	46.9	60	50	-10.1	-3.1
P_III_A_1	Wohnen	III	5.8	1	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.7	47.7	60	50	-9.3	-2.3
P_III_A_1	Wohnen	III	1.7	0	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	51.5	48.5	60	50	-8.5	-1.5
P_III_C_1	Wohnen	III	19.4	5	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	48.1	45.1	60	50	-11.9	-4.9
P_III_C_1	Wohnen	III	16	4	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	49.1	46.1	60	50	-10.9	-3.9
P_III_C_1	Wohnen	III	12.6	3	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	50.2	47.2	60	50	-9.8	-2.8
P_III_C_1	Wohnen	III	9.2	2	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	51.4	48.4	60	50	-8.6	-1.6
P_III_C_1	Wohnen	III	5.8	1	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	52.5	49.5	60	50	-7.5	-0.5
P_III_C_1	Betrieb	III	1.7	0	I_A-B, I_C-D, II_A, III_A, III_B-C	53.5	50.5	65	-	-11.5	-