

GESTALTUNGSPLAN BAHNHOFAREAL

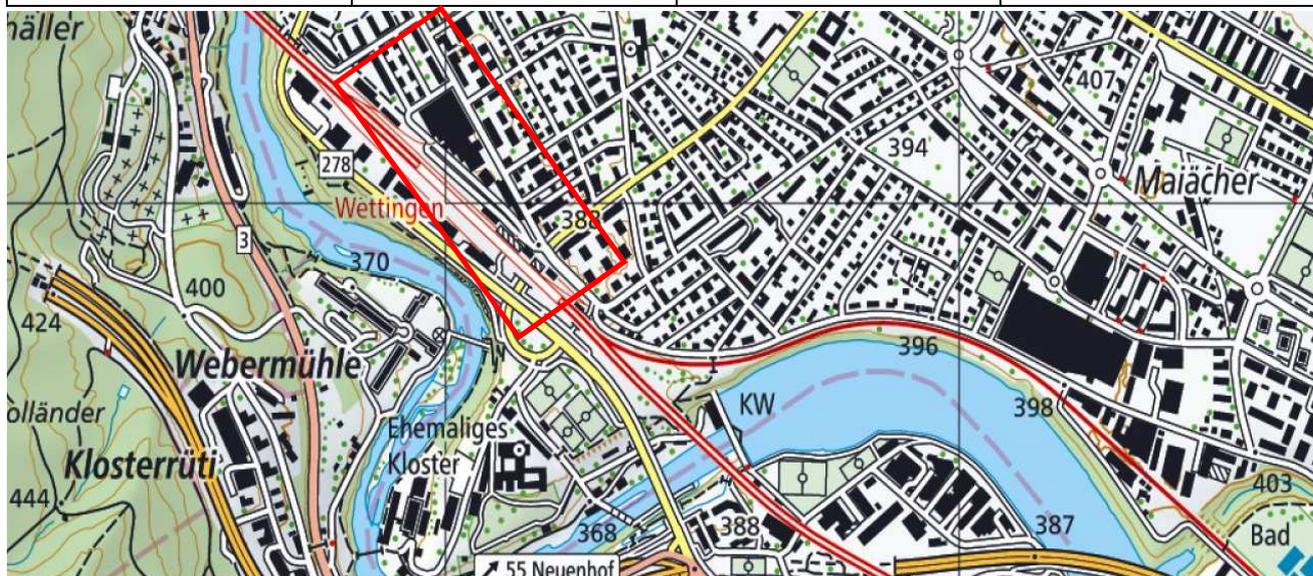
gemäss § 21 BauG

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 Auflage nach § 24 BauG

Vorprüfungsbericht vom 9. April 2018

Mitwirkungsbericht vom 23. Mai 2019

Öffentliche Auflage vom 03. Juni bis 02. Juli 2019

Beschlossen vom Gemeinderat am

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindeschreiber:

Genehmigung durch den Kanton:

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 (bis 30.11.2018) Ilko Müller, Leiter Bau- und Planungsabteilung (seit 01.04.2019) Thomas Berz, Stellvertretender Leiter 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 Stefan Frick, Debrunner Koenig Gruppe, Leiter Immobilienmanagement Hansjörg Pedrett, MMK Immobilientreuhand, Bauherrenberater Lägern-Plastic AG, 5430 Wettingen André Zehnder, Geschäftsleiter
Auftragnehmer:	Bauart Architekten und Planer AG Zimmerliststrasse 6, CH-8004 Zürich Peter C. Jakob Buchhofer AG Förllibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich Reto Porta Christina Kohl SKK Landschaftsarchitekten AG Lindenplatz 5, CH-5430 Wettingen Ingo Golz Schärer Rechtsanwälte Hintere Bahnhofstrasse 6, CH-5000 Aarau Felix Weber
Version	5.3
Datum	23.05.2019
Auftrags-Nr.	4045BZP045.800a
Dateiname	190523_GP Bahnhofareal Wettingen_PB_final.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	32
3.3	Siedlung und Verkehr	33
3.3.1	Erläuterung Richtkonzept	33
3.3.2	Nachweise	45
3.4	Umwelt und Naturgefahren.....	54
3.4.1	Abklärung UVP-Pflicht	54
3.4.2	Lärm.....	54
3.4.3	Luft.....	56
3.4.4	Nicht-ionisierende Strahlung (NIS)	57
3.4.5	Abfälle, Altlasten	57
3.4.6	Störfallvorsorge.....	58
3.4.7	Erschütterungen und abgestrahlter Körperschall	59
3.4.8	Grundwasser	59
3.4.9	Flora und Fauna	59
3.4.10	Nicht betroffene Umweltbereiche	60
4	Erläuterungen zu einzelnen Planungsinhalten	61
5	Interessensabwägung.....	73
6	Organisation und Beteiligte.....	74
7	Planungsablauf, Information und Mitwirkung.....	76
7.1	Mitwirkung gemäss § 3 BauG	77
7.1.1	Mitwirkungsaufgabe	77
7.1.2	Wichtigste Eingaben / Themen.....	77

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1	Ermittlung des Parkfeldbedarfs MIV (angepasst auf die Nutzungsanteile gemäss Geschossflächen SNV).....	97
Anhang 2	Ermittlung des Stellplatzbedarfs Velo.....	98
Anhang 3	Ermittlung des Verkehrsaufkommens MIV für Richtkonzept.....	99
Anhang 4	Stellungnahme Denkmalpflege zur Rampe Güterschuppen	102
Anhang 5	Strassenlärm	104
Anhang 6	Parkierungslärm	109

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Richtwerte Parkfeldbedarf	40
Tabelle 2:	Reduktion Parkfeldbedarf für Bahnhofgebiet	41
Tabelle 3:	Vorgesehenes Parkfeldangebot in den einzelnen Parkieranlagen	42
Tabelle 4:	Richtwerte Stellplatzbedarf Veloparkierung	43
Tabelle 5:	Bedarfsermittlung Veloparkierung Bebauung (exkl. Bike + Ride).....	43
Tabelle 6:	Bedarfsermittlung Veloparkierung Bike + Ride	45
Tabelle 7:	Verkehrsdaten umliegendes Strassennetz	46
Tabelle 8:	Verkehrserzeugungsraten	47
Tabelle 9:	Spitzenstundenanteile ASP	47
Tabelle 10:	Verkehrserzeugung Kiss + Ride und Taxi.....	47
Tabelle 11:	Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkieranlagen – DTV	48
Tabelle 12:	Verkehrsaufkommen der einzelnen Parkieranlagen – ASP	48
Tabelle 13:	Querschnittsbelastungen innerhalb des Bahnhofareals (aufgerundet).....	49
Tabelle 14:	Verkehrsdaten für Kapazitätsnachweis.....	52
Tabelle 15:	Schadstoffemissionen der Seminarstrasse (Stand: Juli 2015)	56
Tabelle 16:	Übersicht der erlaubten vorspringenden Gebäudeteile.....	65
Tabelle 17:	Zonenvorschriften Regelbauweise und Arealüberbauung gemäss BNO.....	78

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:	Visualisierung Freifläche zwischen Baubereich I.A und I.B.....	30
Abbildung 31:	Visualisierung Freiraum im Bereich der Drehscheibe.....	30
Abbildung 32:	Südlicher Bereich.....	31
Abbildung 33:	Dachlandschaft.....	31
Abbildung 34:	Erschliessung des Bahnhofareals an das übergeordnete Strassennetz.....	33
Abbildung 35:	Verkehrsregime innerhalb des Gestaltungsplanperimeters.....	34
Abbildung 36:	Erschliessung der Parkieranlagen.....	34
Abbildung 37:	Erschliessung der Parkieranlagen.....	35
Abbildung 38:	Erschliessung der Parkieranlagen.....	35
Abbildung 39:	Anlieferung.....	36
Abbildung 40:	Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich III.B/C.....	36
Abbildung 41:	Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich IV (Migrolino).....	37
Abbildung 42:	Freiverlad.....	38

Abbildung 43:	Erschliessung ÖV	38
Abbildung 44:	Veloführung Güterstrasse	39
Abbildung 45:	Veloführung Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz	39
Abbildung 46:	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr.....	40
Abbildung 47:	Mögliche Anordnung der Parkierung im Strassenraum	41
Abbildung 48:	Übersicht Parkierungsanlagen	42
Abbildung 49:	Mögliche Standorte für die Veloparkierung ausserhalb der Gebäude	44
Abbildung 50:	Veloparkierung Bahnhof Wettingen.....	44
Abbildung 51:	Mögliche Standorte für Bike + Ride.....	45
Abbildung 52:	Übersicht Zählstellen und relevante Anschlussknoten.....	46
Abbildung 53:	Verkehrsverteilung vom Bahnhofareal auf die Seminarstrasse	49
Abbildung 54:	Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q1	50
Abbildung 55:	Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q2	50
Abbildung 56:	Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz.....	51
Abbildung 57:	Kapazitätsnachweis Knoten Schwimmbadstrasse / Seminarstrasse.....	52
Abbildung 58:	Kapazitätsnachweis Knoten Alberich Zwysig-Strasse / Etzelstrasse.....	53
Abbildung 59:	Strassen- und Wegenetzes – schematische Darstellung.....	61
Abbildung 60:	Teilgebiet I und Teilgebiet II – schematische Darstellung.....	62
Abbildung 61:	Teilgebiete III, IV und V – schematische Darstellung	62
Abbildung 62:	Zulässige vorspringende Gebäudeteile.....	64
Abbildung 63:	Übersichtsplan der erlaubten vorspringenden Gebäudeteile	65
Abbildung 64:	Beispiel erlaubte transparente Brüstungen	68
Abbildung 65:	Ausschnitt Bauzonenplan.....	78
Abbildung 66:	Gebäudehöhe Baubereich II.A und zulässige Höhe bei Arealüberbauung in gegenüberliegender WG4	80
Abbildung 67:	Gebäudehöhe Baubereich III.A und zulässige Höhe Arealüberbauung in gegenüberliegender W3	81
Abbildung 68:	Gleiserhalt Baubereich V.B	84
Abbildung 69:	Orientierung der Erdgeschossnutzungen zum öffentlich zugänglichen Freiraum.....	85
Abbildung 70:	Freiraumkonzept, Gestaltung Bereich Kindergarten sowie Spiel- und Erholungsflächen.....	86
Abbildung 71:	Berechnung des Parkfelderangebots (Q.: Anhang 9.2 BNO)	89
Abbildung 72:	Parkierungsanlagen.....	89

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 anzugehen, um ein modernes, lebendiges und attraktives Bahnhofsquartier 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 Bahnhofquartiers 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 der Baubereich vom Bahnhof entfernt liegt.

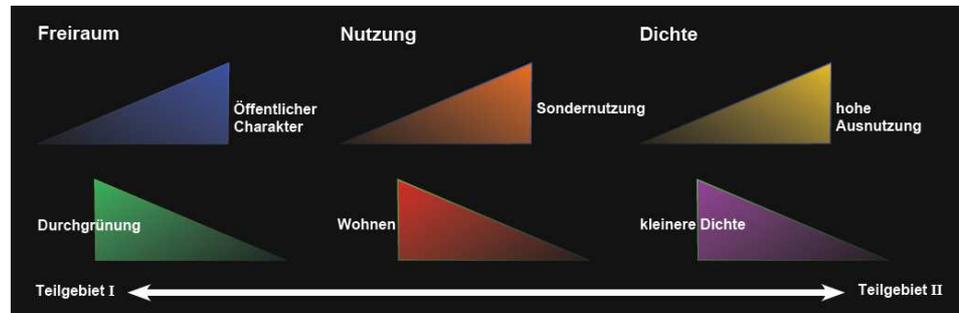


Abbildung 2: Konzeptschema für Teilgebiet I und II

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.

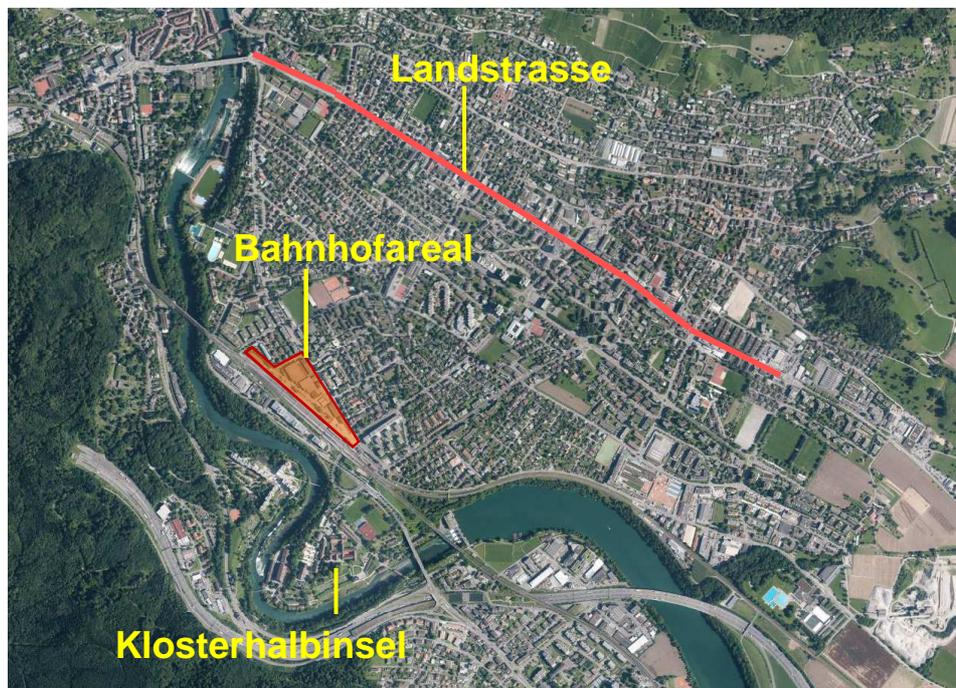


Abbildung 4: Luftbild Wettingen
[Quelle: Google Maps, Stand Juni 2015]

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, Verladerampen und Zufahrten;
- Kat.-Nr. 4202, 3545, 306: Strassen im Besitz der Gemeinde Wettingen
- Kat.-Nr 3251 Weg- und Freifläche im Besitz der Gemeinde Wettingen

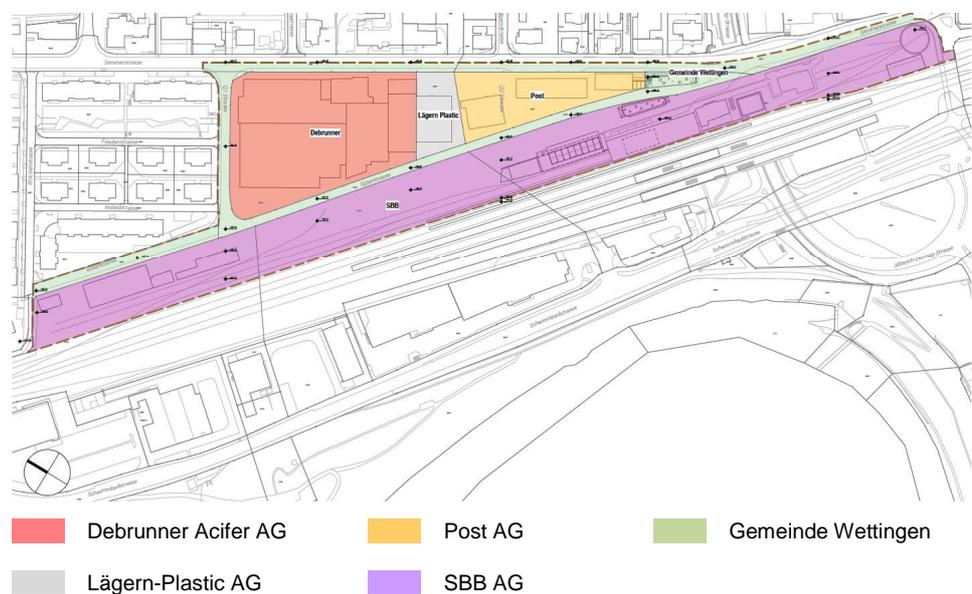


Abbildung 5: Planungsgebiet mit Eigentümerverhältnissen

2.2 Rahmenbedingungen

2.2.1 Übergeordnete Grundlagen

Raumplanungsverordnung (RPV)

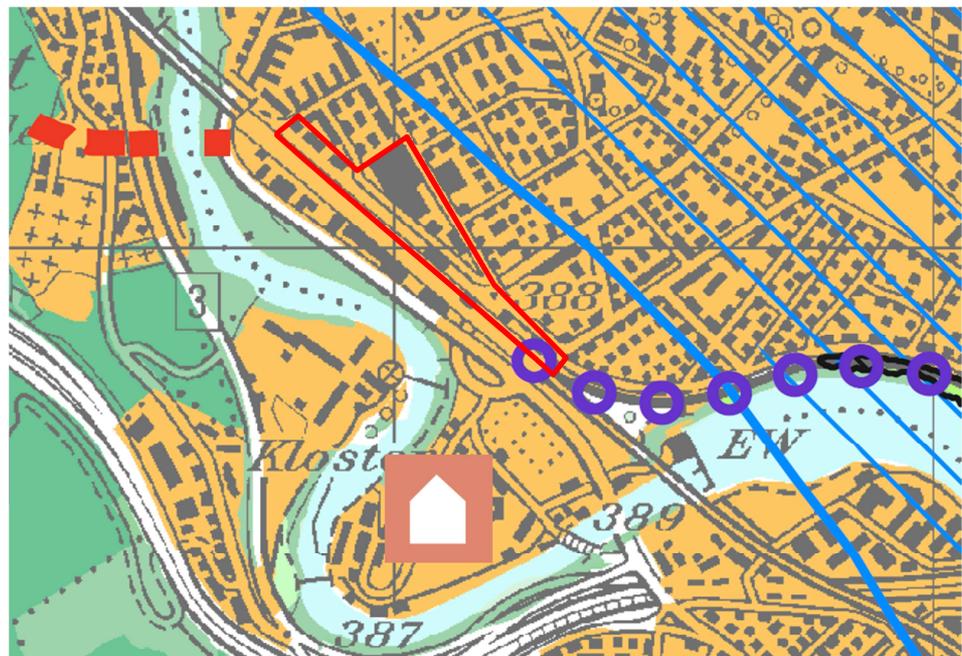
Sondernutzungspläne sind Instrumente der Nutzungsplanung. Gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht über die Planung zu erstatten. Es ist auszuführen, wie der Sondernutzungsplan die raumplanerischen Ziele 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 kantonalen 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 Bahnhofs 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.

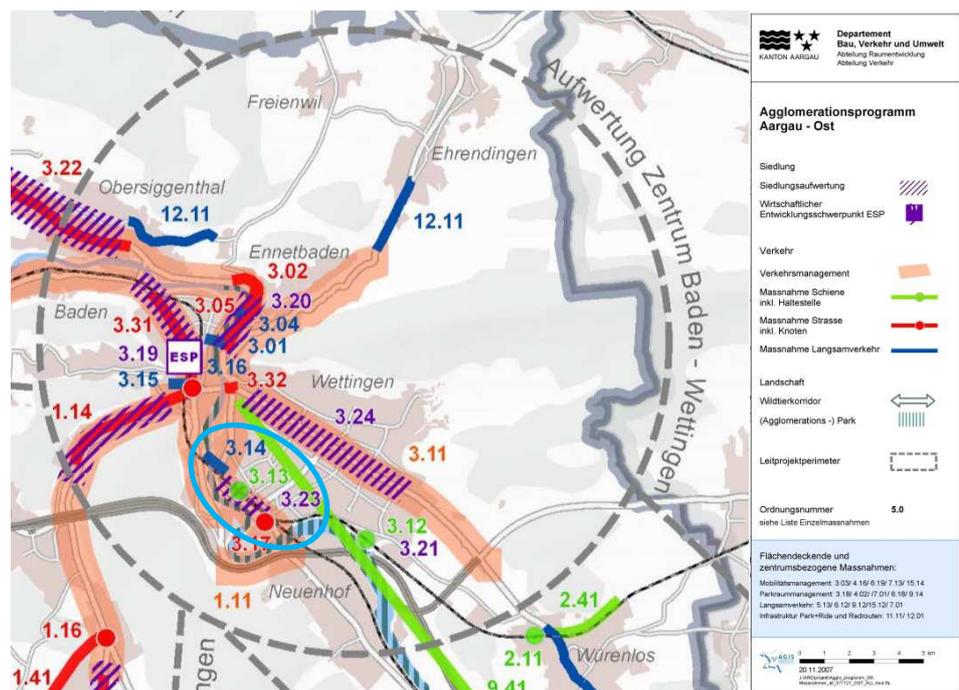


Abbildung 7: Agglomerationsprogramm 1. Generation Aargau Ost – Massnahmenkarte [Stand: 20.11.2007]

Agglomerationsprogramm
2. Generation
Aargau Ost

Das Agglomerationsprogramm 2. Generation baut auf den Vorgaben des Programms 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 Langsam-

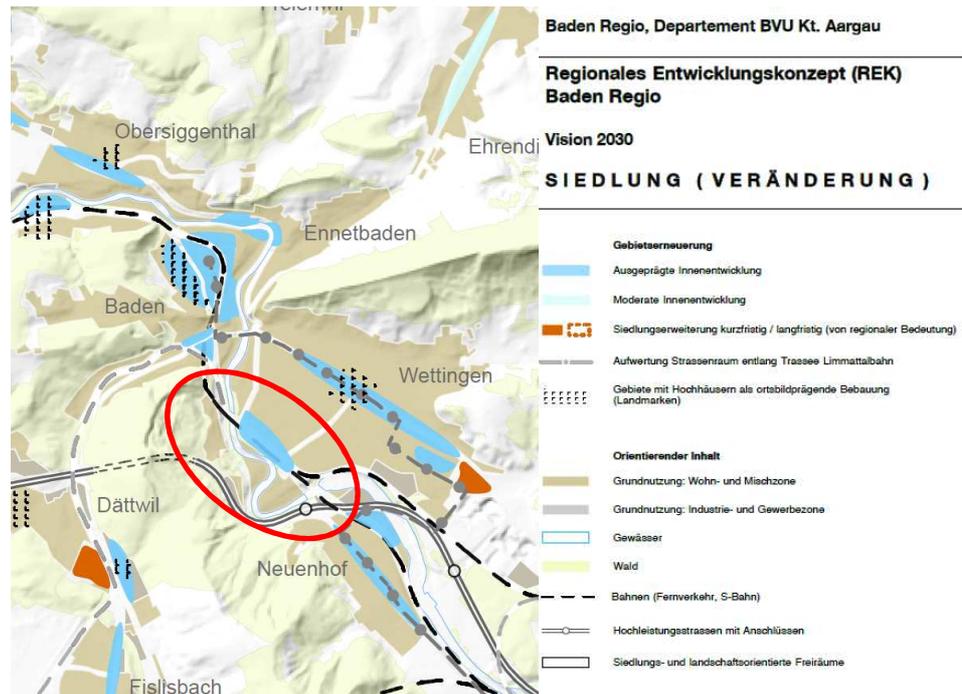


Abbildung 9: Regionales Entwicklungskonzept (REK) – Siedlung (Veränderung)
(blau, Bahnhofareal: Ausgeprägte Innenentwicklung)
[Stand: 15.10.2013]

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 Bahnhofareal 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.

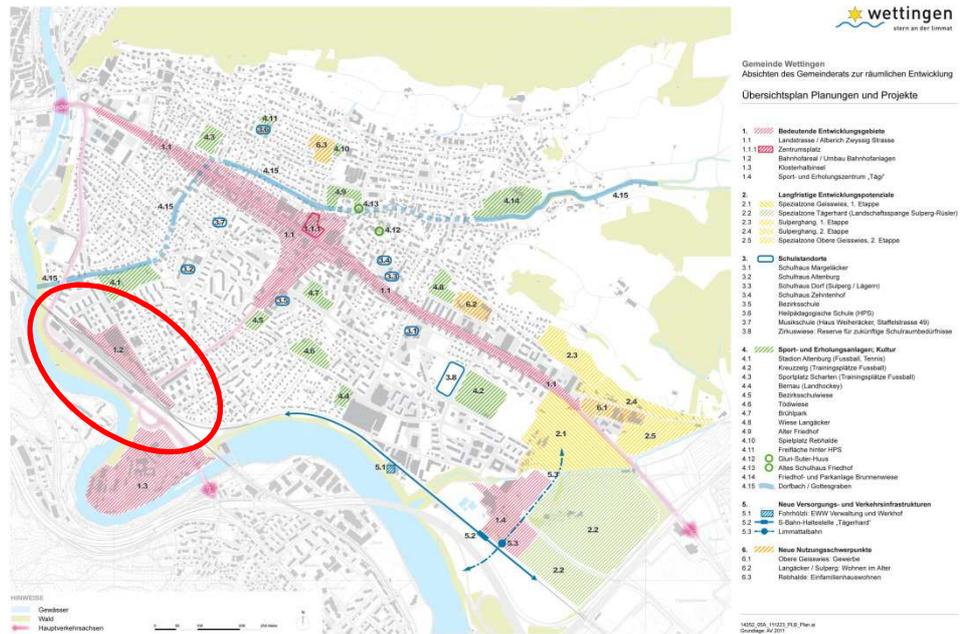


Abbildung 10: Übersichtsplan Planungen und Projekte Absichten des Gemeinderats zur räumlichen Entwicklung

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).

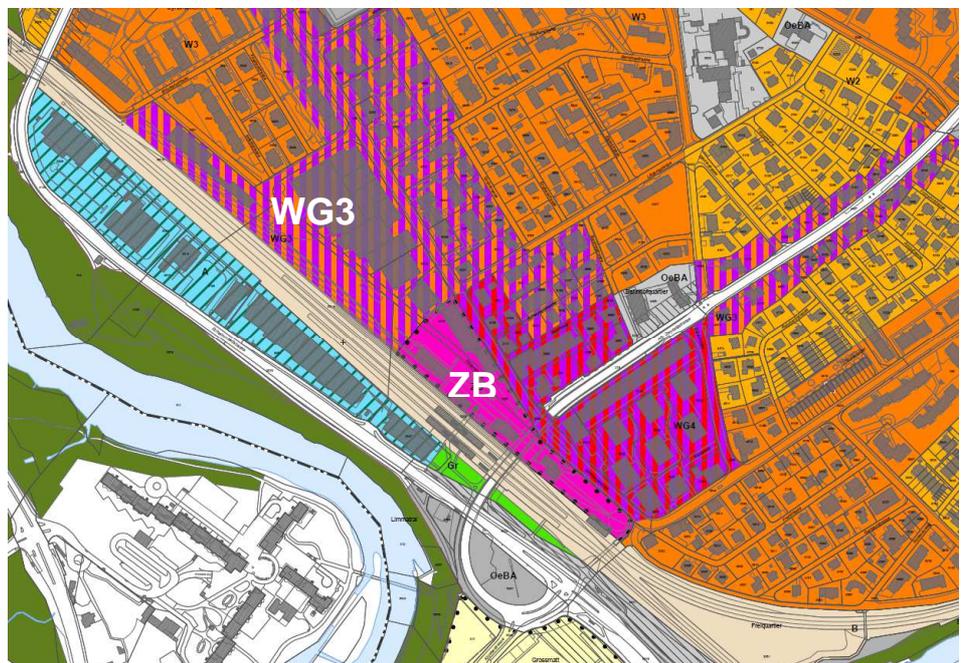


Abbildung 11: Bahnhof Wettingen, Ausschnitt rechtsgültiger Zonenplan [Stand: 26.04.2017]

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 dem 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.

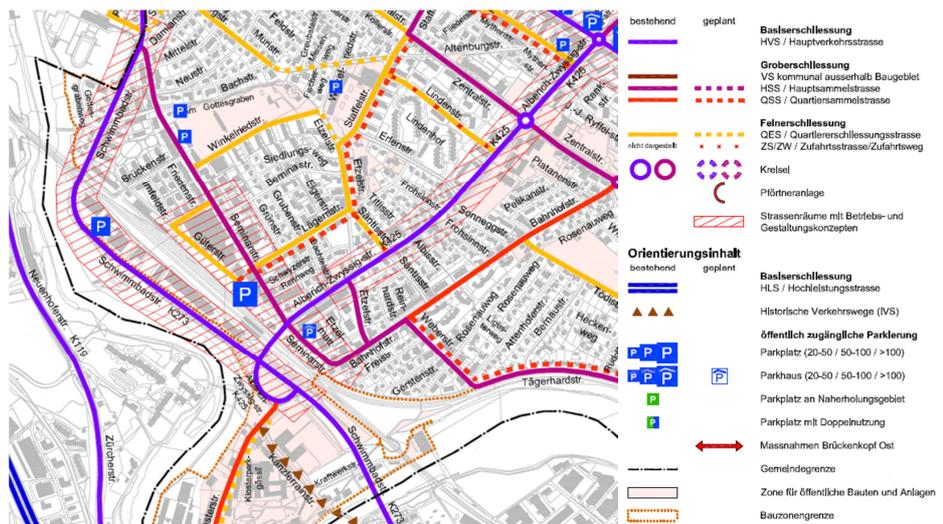


Abbildung 12: KGV Wettingen – Teilplan motorisierter Individualverkehr [Stand: 17. Juni 2016]

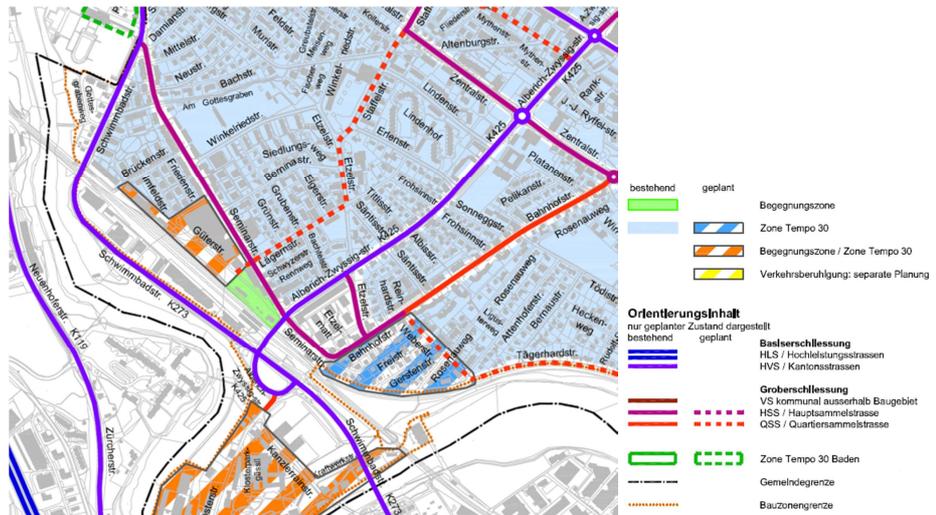


Abbildung 13: KGV Wettingen – Teilplan Zonensignalisationen [Stand: 17. Juni 2016]

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)

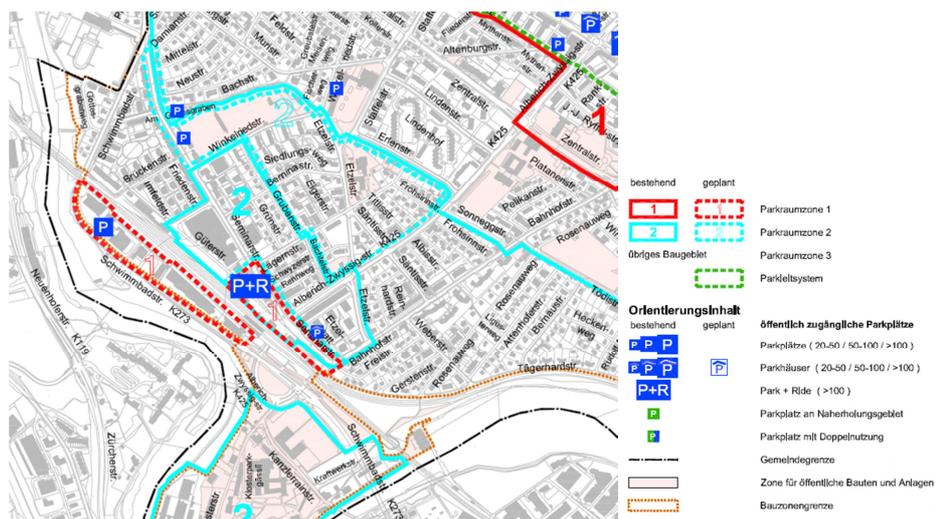


Abbildung 14: KGV Wettingen – Teilplan ruhender Verkehr [Stand: 17. Juni 2016]

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.

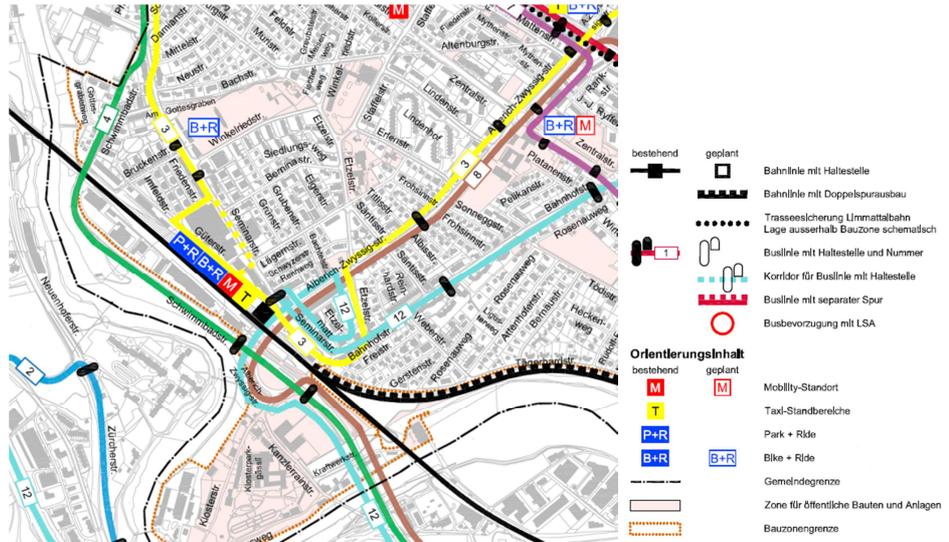


Abbildung 15: KGV Wettingen – Teilplan öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität [Stand:17. Juni 2016]

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

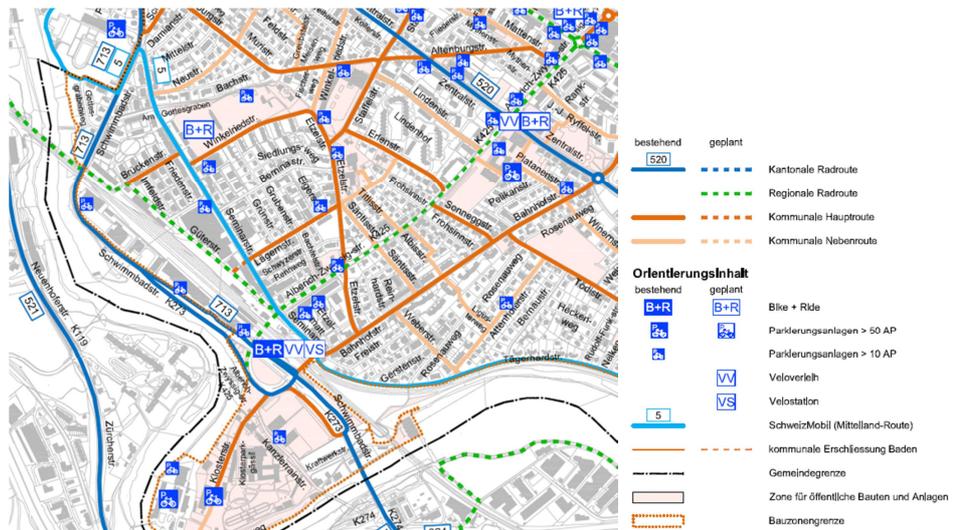


Abbildung 16: KGV Wettingen – Teilplan Veloverkehr [Stand:17. Juni 2016]

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.

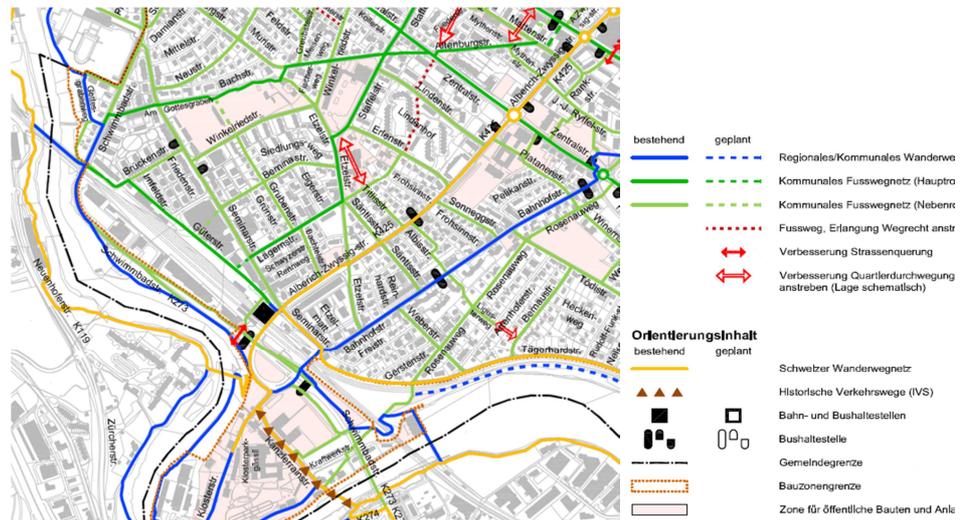


Abbildung 17: KGV Wettingen – Teilplan Fussverkehr [Stand: 17. Juni 2016]

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.

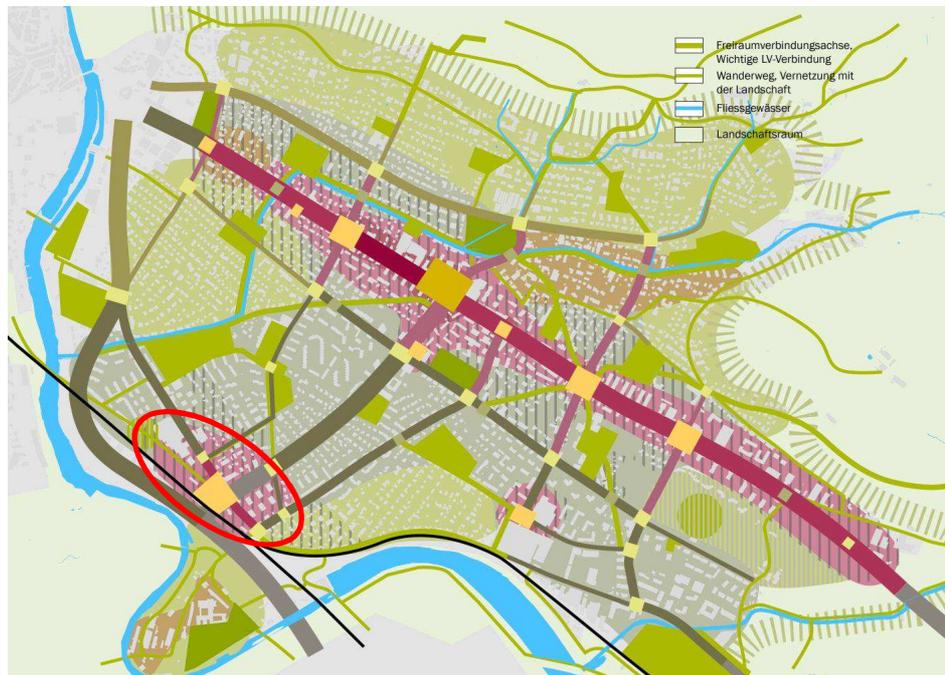


Abbildung 19: Freiraumkonzept Wettingen – Freiraumverbindungsachsen
[Stand: 28.06.2013]

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

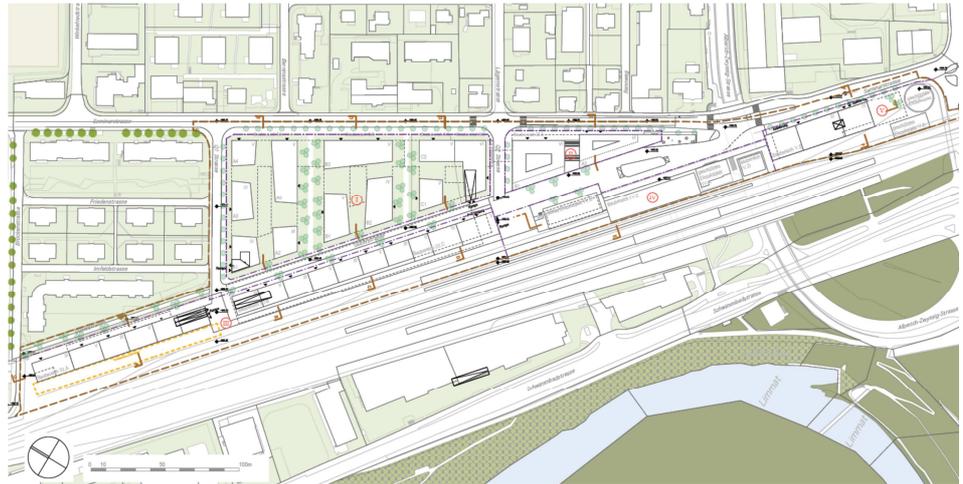


Abbildung 20: Situationsplan Richtkonzept

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.

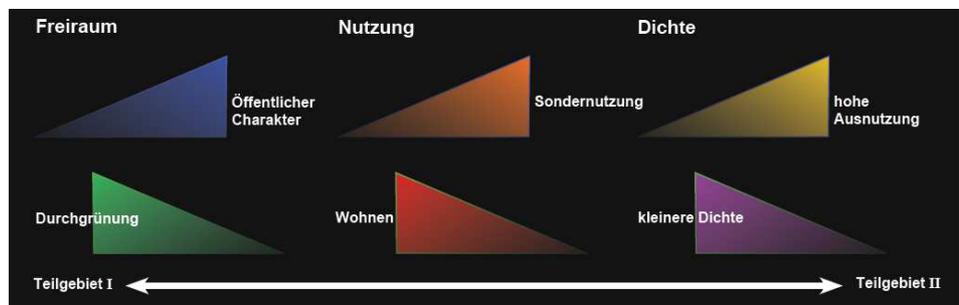


Abbildung 21: Konzeptschema für Teilgebiet I und II

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 genutzten Aussen- und intimeren Innenräumen. Gleichzeitig bilden die vielfältigen Auskragungen lebendige Strassen- und Hofräume ohne die klare räumliche Lesbarkeit der Volumen zu verringern. Unterbrüche des obersten Geschosses sind zulässig. Zudem sind einzelne städtebaulich oder architektonisch begründete rückspringende Gebäudeteile zulässig, sofern die Fassadenflucht insgesamt als auf der Pflichtbaulinie stehend wahrgenommen wird. Dadurch können die Fassaden feingliedriger gestaltet werden, wodurch monotone Gebäudekörper vermieden werden und die Akzeptanz der erhöhten Dichte gesteigert wird. Zudem ermöglicht ein geringfügiges Abweichen von der Pflichtbaulinie mehr Flexibilität und kann dadurch eine möglichst optimale Bebauung im Hinblick auf Freiraumqualität der Hofflächen und Wohnhygiene der angrenzenden Nachbarliegenschaften (Besonnung) gewährleisten.

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 vorgesehenen Gebäudeauskragungen in den Baubereichen II.A, III.C und V.B zum Bahnhofplatz unterstützen diese Wirkung zusätzlich 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 Hoffläche dient und nicht überbaut werden darf, sichergestellt.

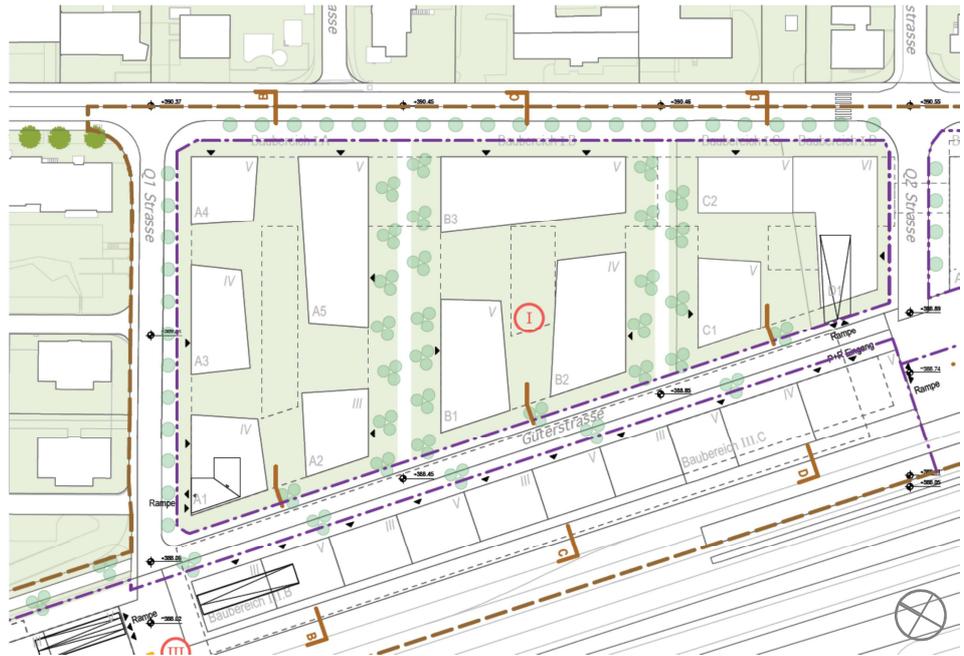


Abbildung 22: Situation Richtkonzept, Teilgebiet I

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.

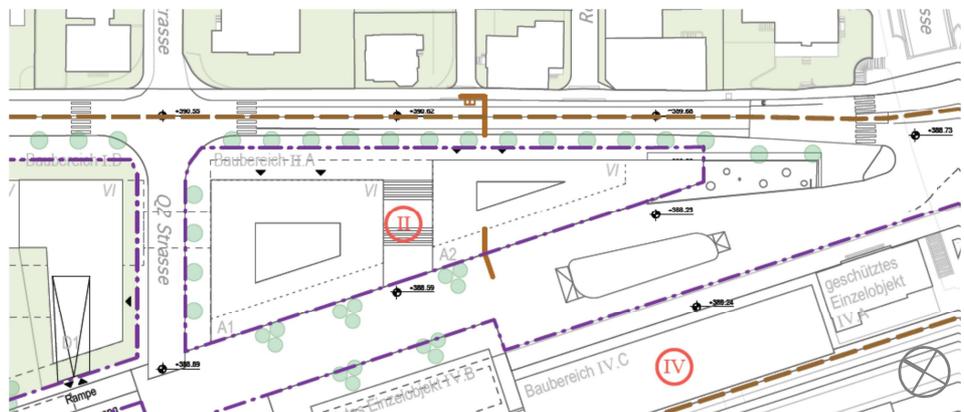


Abbildung 23: Situation Richtkonzept – Teilgebiet II

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.

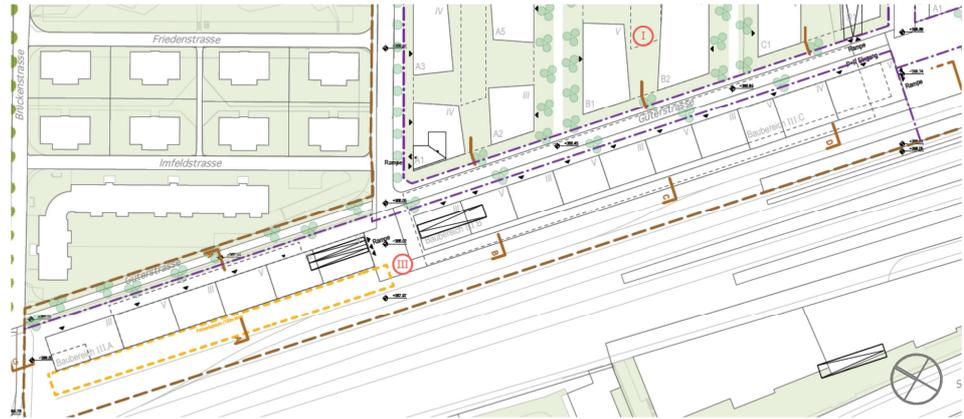


Abbildung 24: Situation Richtkonzept, Teilgebiet III

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.

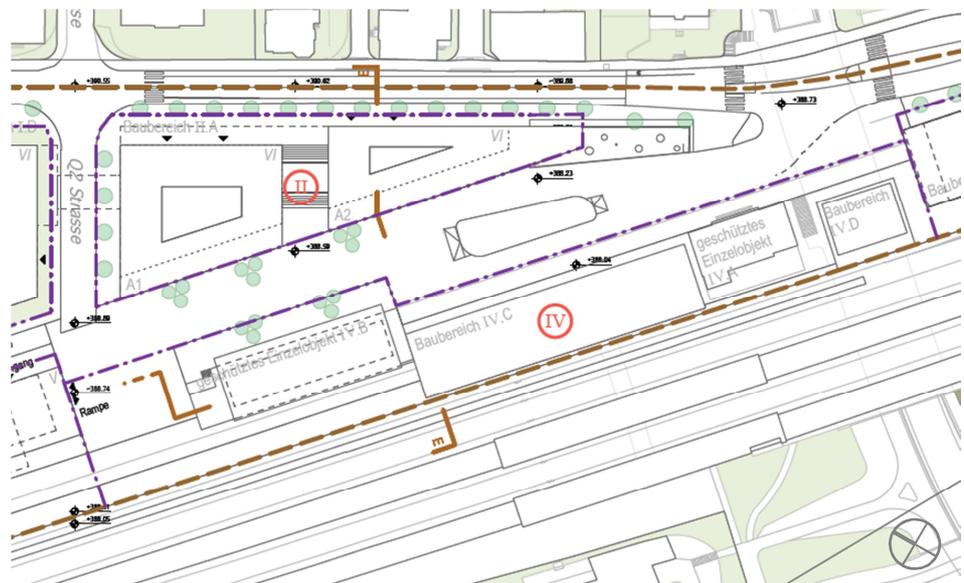


Abbildung 25: Situation Richtkonzept, Teilgebiet IV

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. Sowohl der Baukörper im Baubereich V.B als auch die Platzgestaltung zwischen Baubereich V.B und der Drehscheibe stehen einem allfälligen Gleiserhalt und Bahnanschluss der Drehscheibe nicht entgegen. Die Gleisanlagen können in den Freiraum integriert werden. Die Stumpengleise und Fahrleitungen sind gemäss interner Prüfung der SBB auch bei einem allfälligen Gleiserhalt der Drehscheibe nicht mehr erforderlich und können demnach zurückgebaut werden.

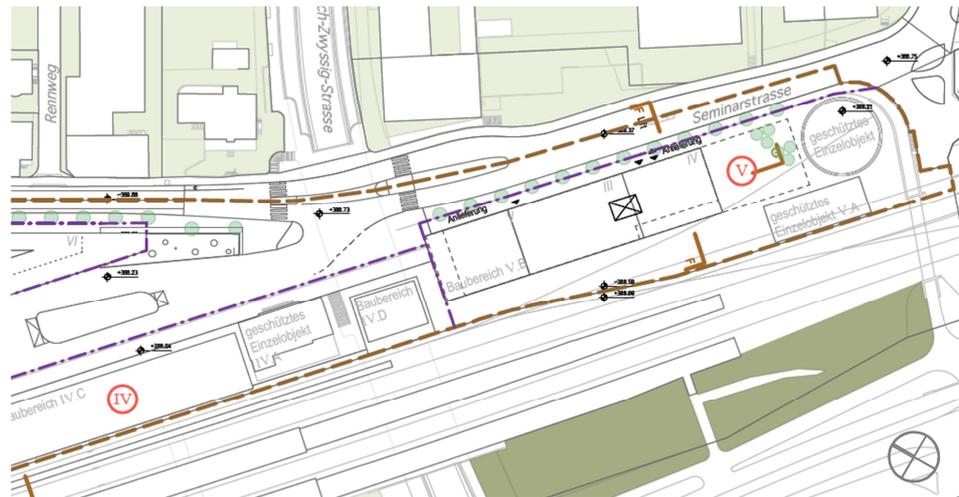


Abbildung 26: Situation Richtkonzept, Teilgebiet V

3.1.4 Freiraum

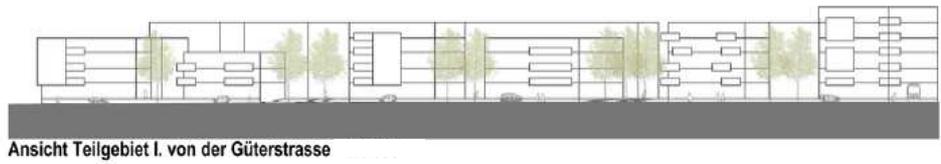
Freiraumkonzept Strassenräume

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 taktiler 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).



Freiraumkonzept
Umfeld Bahnhofplatz

Die Platzfläche des Bahnhofplatzes 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 Ankunftsort 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.



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 Raumerlebnis zu. Der Freiraum wird übergreifend parkartig als durchgehendes, mäandrierendes Vegetationsfeld aufgespannt. Fussgängerpassagen zwischen Seminar- und Güterstrasse, interne, gemeinsame Spiel- und Aufenthaltsbereiche für verschiedene Altersgruppen sowie die privaten Gärten der Erdgeschossnutzer sind in das Freiraumkonzept eingelagert. Die grösseren Parkbäume (einheimische Arten mit Einflüssen aus dem Fluss- und Gleisraum, 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

Der Aussenbereich des geplanten Kindergartens ist gemäss Richtkonzept zum öffentlichen Grünraum zwischen den Baubereichen I.A und I.B hin orientiert. Gemeinsam mit dem Grünraum entsteht dadurch eine grosse, zusammenhängende Grünfläche, die als Spiel- und Erholungsfläche dient.



Abbildung 30: Visualisierung Freifläche zwischen Baubereich I.A und I.B

Südlicher Bereich

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



Abbildung 31: Visualisierung Freiraum im Bereich der Drehscheibe



Abbildung 32: 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 33: 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) und 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)

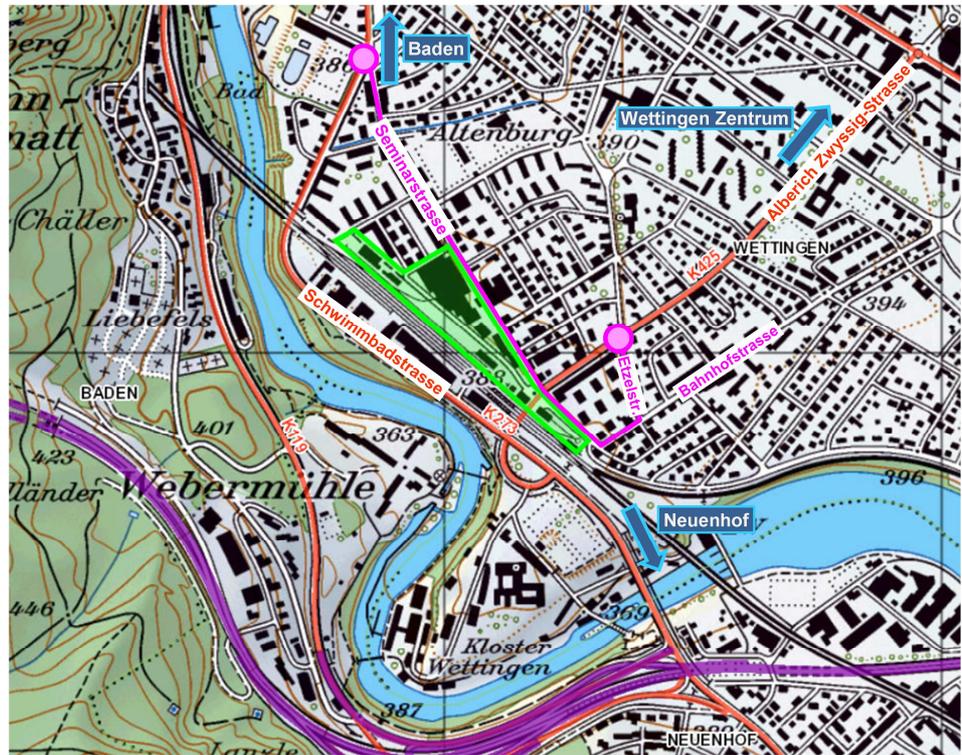


Abbildung 34: Erschliessung des Bahnhofareals an das übergeordnete Strassennetz

Verkehrsregime MIV

Das Verkehrsregime innerhalb des Perimeters ist in der nachfolgenden Abbildung 35 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.

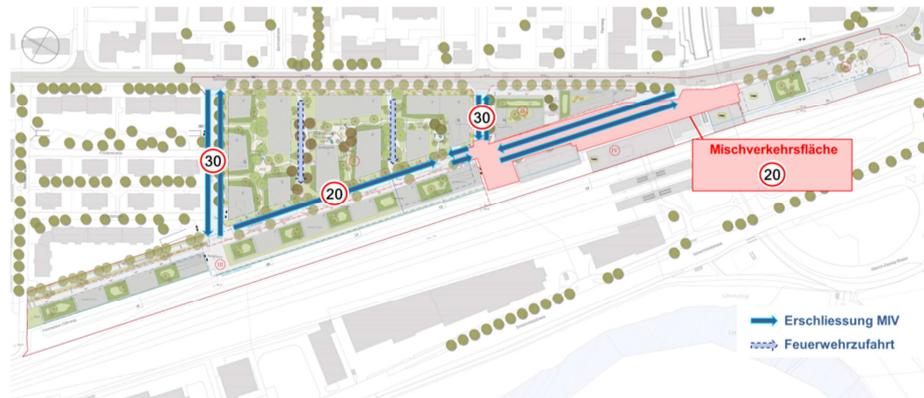


Abbildung 35: Verkehrsregime innerhalb des Gestaltungsplanperimeters

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 Parkieranlagen

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anschlusspunkte der Parkieranlagen der einzelnen Baubereiche. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit mehrere Parkieranlagen zusammenzulegen. Ein Zusammenschluss (Verbindung) von Tiefgaragenteilen kann durch den Gemeinderat im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens verlangt werden. Das Richtkonzept sieht einen Zusammenschluss von folgenden Tiefgaragen vor:

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

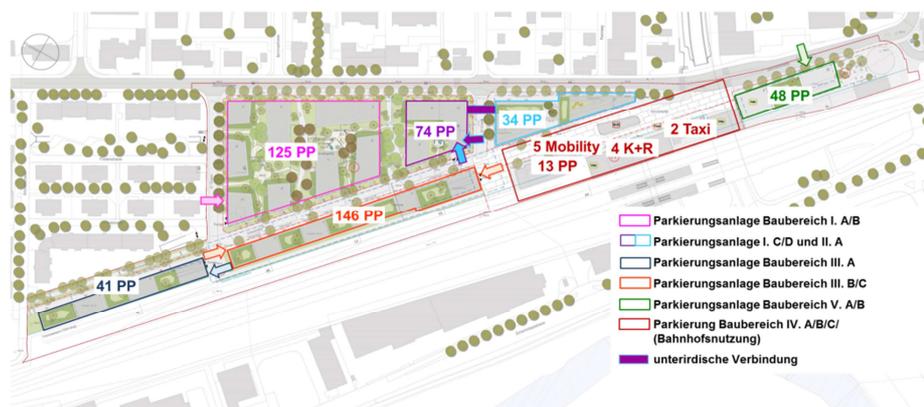


Abbildung 36: Erschliessung der Parkieranlagen

Nachfolgende Abbildungen zeigen detaillierte Abklärungen zur Erschliessung der Parkieranlagen.

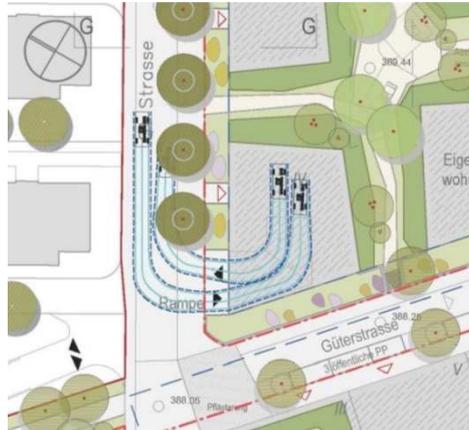


Abbildung 37: Erschliessung der Parkieranlagen

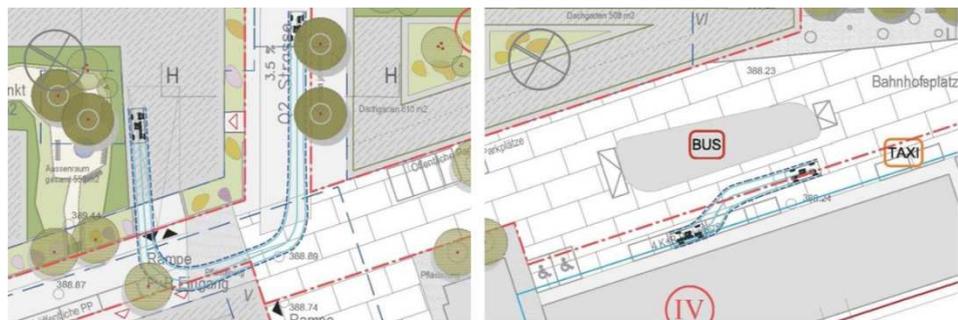


Abbildung 38: Erschliessung der Parkieranlagen

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 ist die Anlieferung nur innerhalb der Baubereiche zulässig. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt via Seminarstrasse. Eine Zu- und Wegfahrt über den Bahnhofplatz oder die Freifläche zwischen den Baubereichen V.B und der Drehscheibe (geschütztes Einzelobjekt) ist nicht zulässig. 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 39, Abbildung 40 und Abbildung 41 dargestellt.

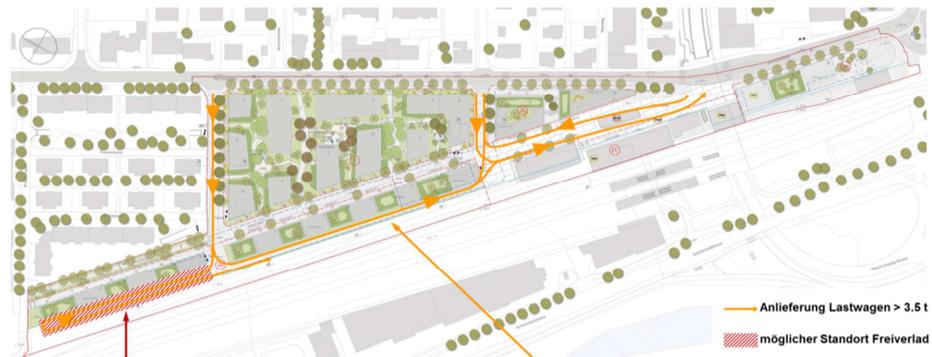


Abbildung 39: Anlieferung



Abbildung 40: Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich III.B/C

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 46 – 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 41 gibt einen Überblick zu den beiden Varianten für die Anlieferung des Migrolino.

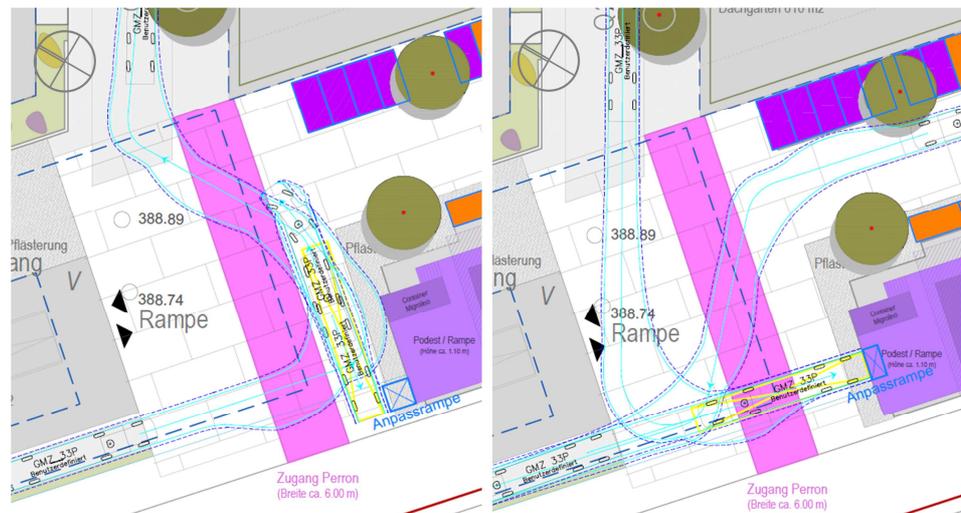


Abbildung 41: Zu- und Wegfahrt Anlieferung Baubereich IV (Migrolino)
(links: Variante 1a; rechts: Variante 2)

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 42]. 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).

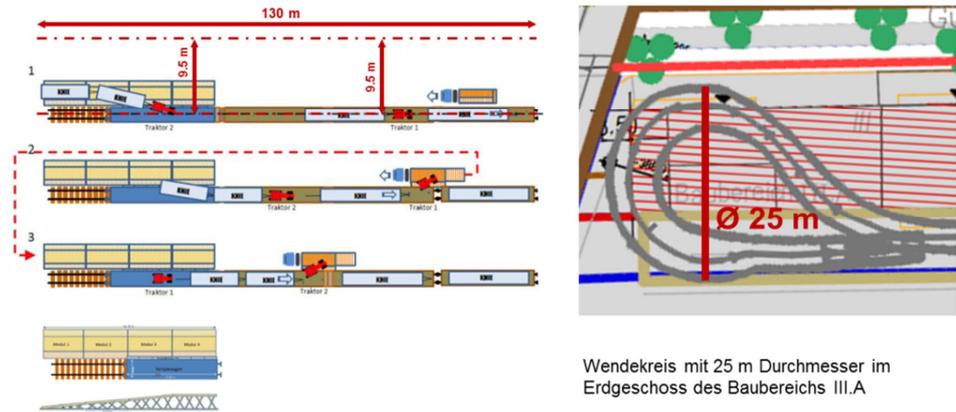


Abbildung 42: Freiverlad
(links: Ablaufschema Freiverlad; rechts: Wendehammer im Erdgeschoss des Baubereichs III.A)

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 43].

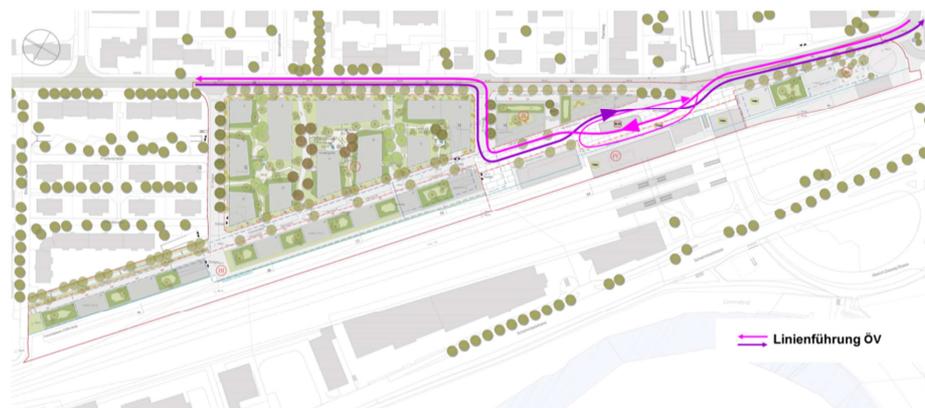


Abbildung 43: Erschliessung ÖV

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 sind 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.

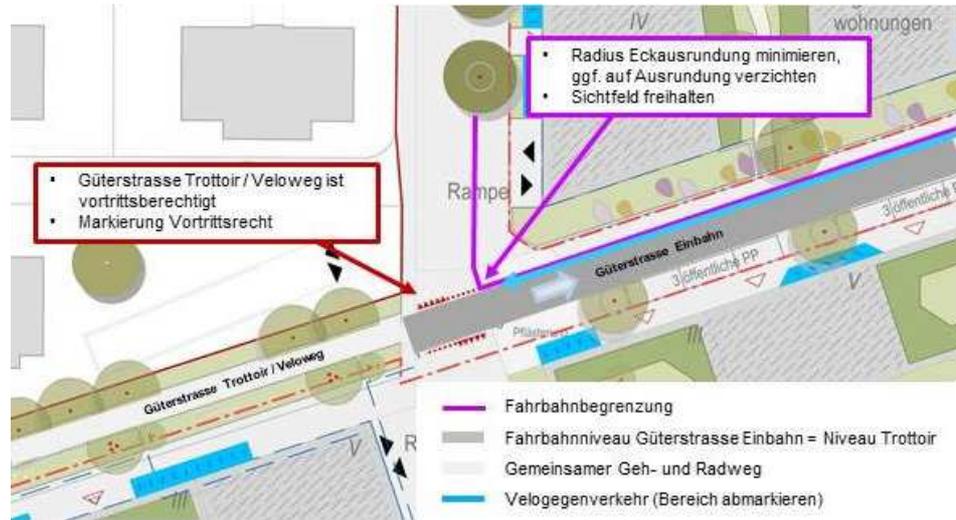


Abbildung 44: Veloführung Güterstrasse

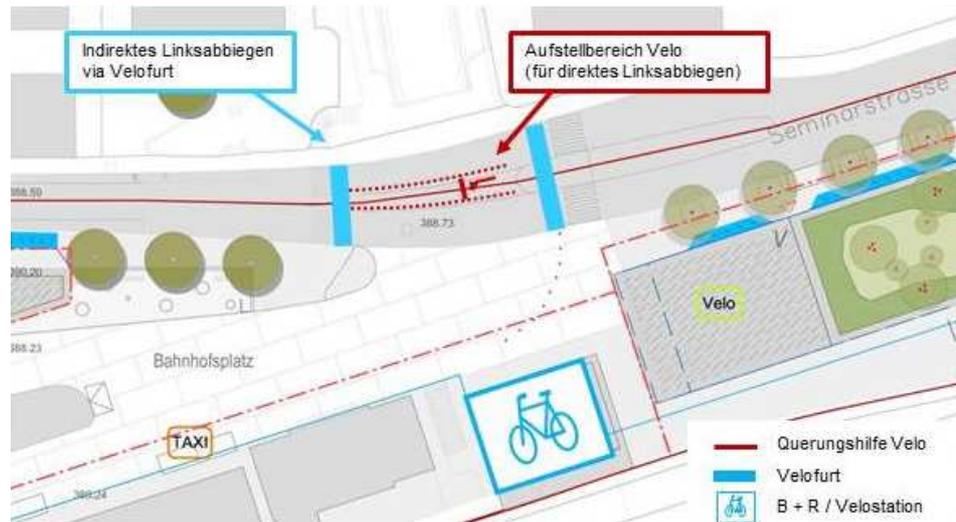


Abbildung 45: Veloführung Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz

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.

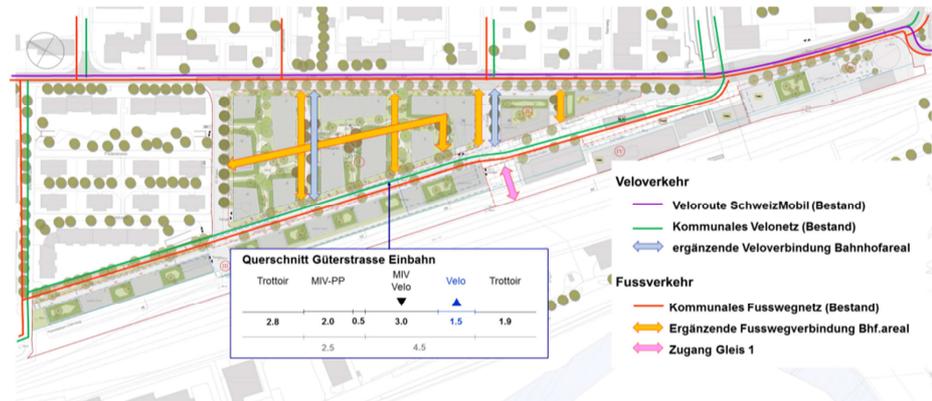


Abbildung 46: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

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 wurde im Rahmen der Berechnungen berücksichtigt.

Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wird im Zuge des Planungsprozesses eine Reduzierung auf maximal 80 Park + Ride-Plätze vorgenommen (vgl. Kap. 7 f). Die Parkfelder-Berechnung bleibt im Sinne einer Worst-Case Betrachtung unverändert. Die Park + Ride Parkplätze werden 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 47 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.

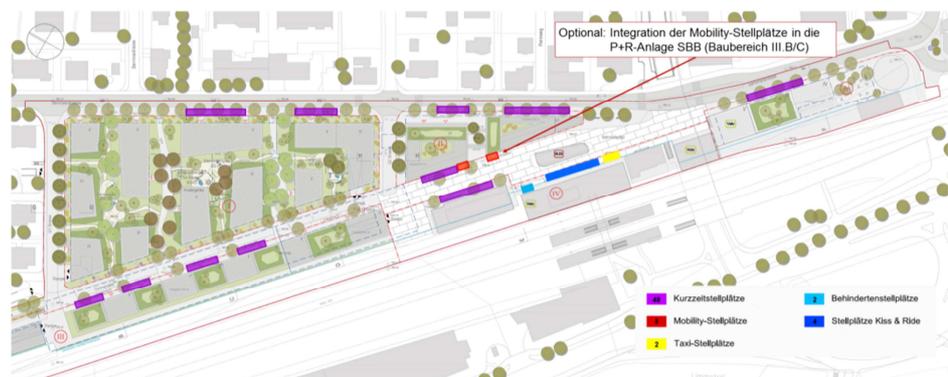


Abbildung 47: Mögliche Anordnung der Parkierung im Strassenraum

Der im Richtkonzept vorgesehene Parkfeldbedarf von 481 (ohne Kiss + Ride, Taxi und Mobility) resp. 492 (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. Die Parkfelderzahl für die Wohnnutzung entspricht dem Minimalbedarf gemäss § 45 Abs. 2 BNO / Anhang 9.2 der BNO. Die Anzahl Parkfelder für die gewerblichen Nutzungen liegt damit zwischen dem Minimalwert und Maximalwert gemäss BNO.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass für den Perimeter auch ein weiteres 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 48 gibt einen Überblick verschiedenen Parkierungsanlagen. Im Rahmen des Richtkonzepts werden für alle Teilgebiete in Summe 481 Parkplätze (inkl. Park + Ride und Bahnhofnutzung; exkl. Kiss + Ride, Car-Sharing und Taxi) erstellt. Der vorgesehene Parkfeldbedarf im Richtkonzept liegt 171 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	111	84	36	41	-	-
	Besucher	4	3	1	2	-	-
Büro	Personal	8	2	3	18	-	34
	Kunde	2	2	1	5	-	14
Verkauf	Personal	-	6	-	-	-	-
	Kunde	-	11	-	-	13	-
Park + Ride		-	-	-	80	-	-
Total		125	108	41	146	13	48
		481					

Tabelle 3: Vorgesehenes Parkfeldangebot in den einzelnen Parkierungsanlagen

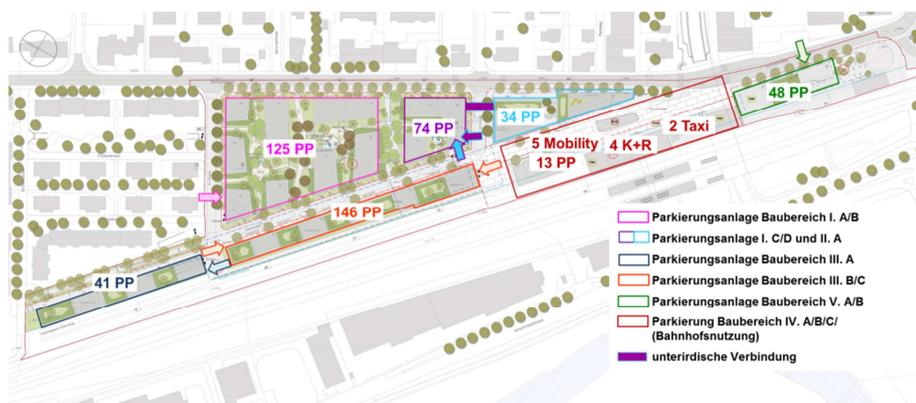


Abbildung 48: Übersicht Parkierungsanlagen

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 49: 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 50].



Abbildung 50: 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. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurde SBB-intern nochmals eine Überprüfung der erforderlichen Bike + Ride Stellplätze vorgenommen. Gestützt auf den heutigen Bedarf und die erwartete zukünftige Entwicklung wurde der prognostizierte Bedarf seitens SBB ebenfalls auf 600 erhöht.

Durch die gemäss ursprünglichen Planungsstand (Stand: Mitwirkung) geplante 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. Die gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge vorgenommenen Abklärungen zeigen jedoch, dass der Bedarf höher liegt als bisher geplant. Dementsprechend erfolgt eine Anpassung der Sondernutzungsvorschriften dahingehend, dass mindestens 600 Bike + Ride Abstellplätze zu erstellen sind. Die konkrete Ausgestaltung und Anordnung erfolgt im anschliessenden Bauprojekt.

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 51 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 51]).

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]

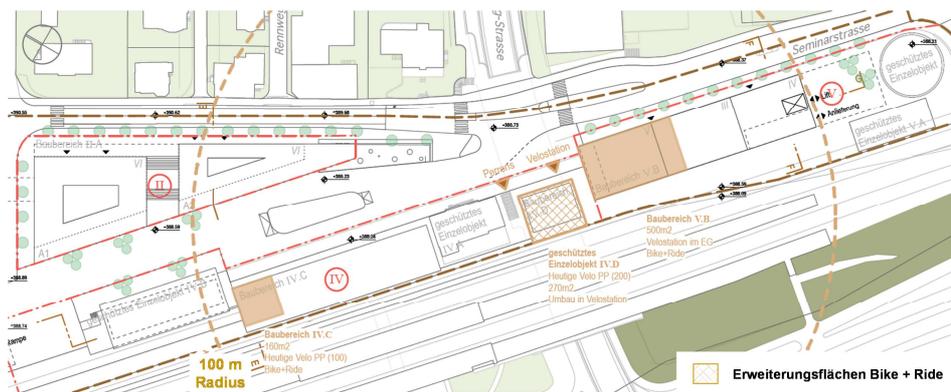


Abbildung 51: Mögliche Standorte für Bike + Ride
 [Quelle: Bauart]

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.

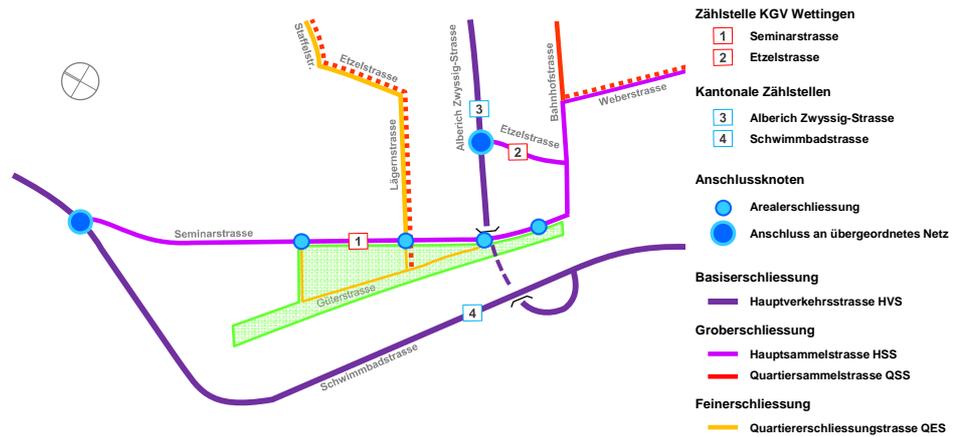


Abbildung 52: Übersicht Zählstellen und relevante Anschlussknoten

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 52]. 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:

- 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 Berechnungen wurden auf Basis der geplanten Parkplatzanzahl (Stand: Mitwirkung) errechnet. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge, wurde die maximale Anzahl der Park & Ride Parkplätze von 100 auf 80 reduziert. Ausserdem wurde eine Reduzierung der für das Wohnen maximal zulässigen Parkplatzanzahl auf das Minimum gemäss § 45 Abs. 2 BNO / Anhang 9.2 der BNO vorgenommen. Die folgenden Berechnungen des Verkehrsaufkommens basieren demnach auf einer deutlich höheren Parkplatzanzahl, behalten jedoch im Sinne eine Worst-Case Betrachtung weiterhin Gültigkeit.

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 Parkieranlagen 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 53 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.

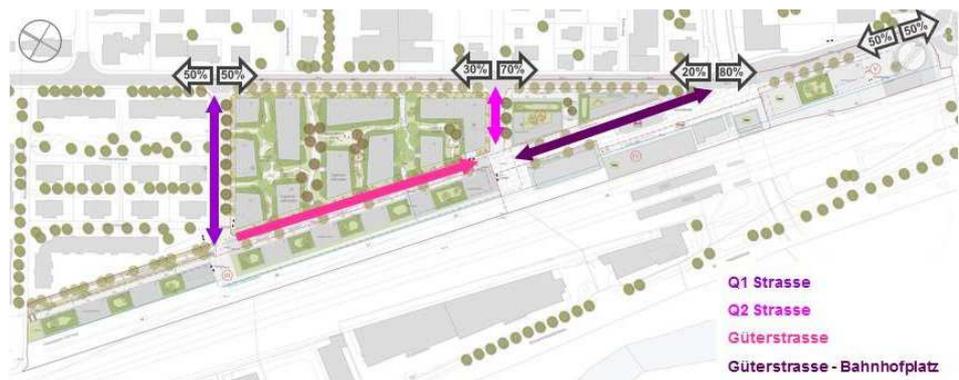


Abbildung 53: Verkehrsverteilung vom Bahnhofareal auf die Seminarstrasse

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.

ASP 2025 [Fz/h]

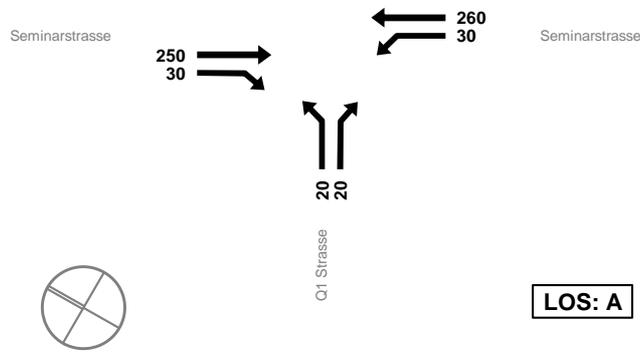


Abbildung 54: Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q1

ASP 2025 [Fz/h]

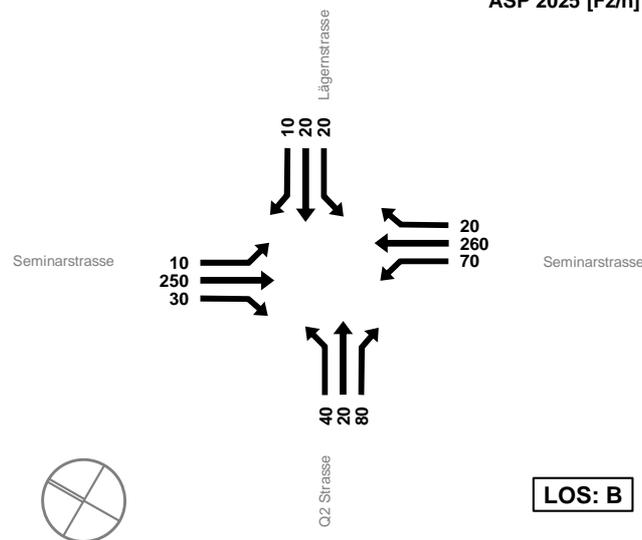


Abbildung 55: Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Quartierstrasse Q2

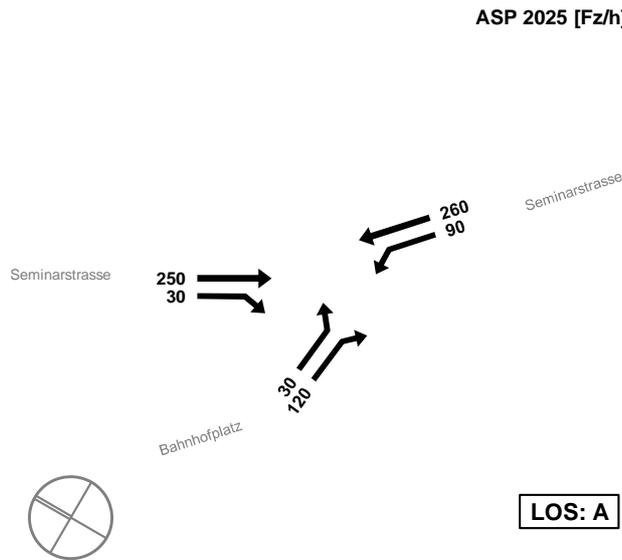


Abbildung 56: Verkehrsqualität Knoten Seminarstrasse / Bahnhofplatz

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 52]. 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 mit maximal 80 Stellplätzen 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 einer Worst-Case-Betrachtung wird darauf verzichtet, das Verkehrsaufkommen der heute bestehenden 160 Stellplätze vom

projektinduzierten Verkehr abziehen. Demnach wird für den Kapazitätsnachweis von einem projektinduziertem Verkehr von 1'100 Fahrten pro Tag ausgegangen [vgl. Tabelle 14]. Ebenso wird im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung darauf verzichtet, die Berechnungen an die nach der Mitwirkung reduzierte Parkfeldanzahl (Park + Ride, Parkfelder Wohnnutzung) anzupassen.

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

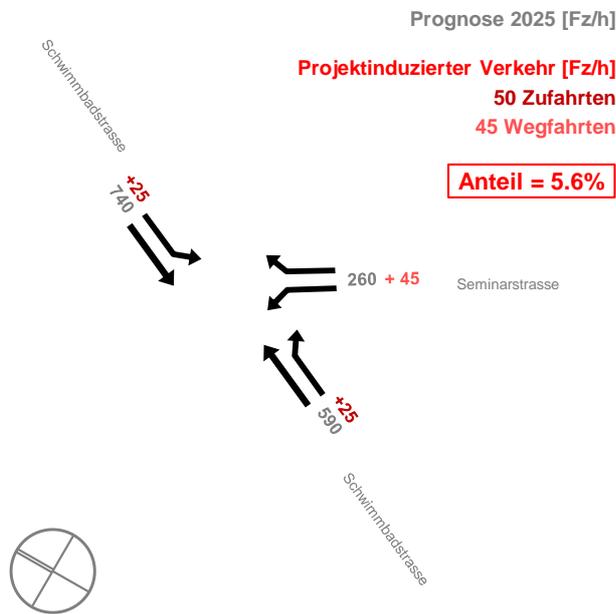


Abbildung 57: Kapazitätsnachweis Knoten Schwimmbadstrasse / Seminarstrasse

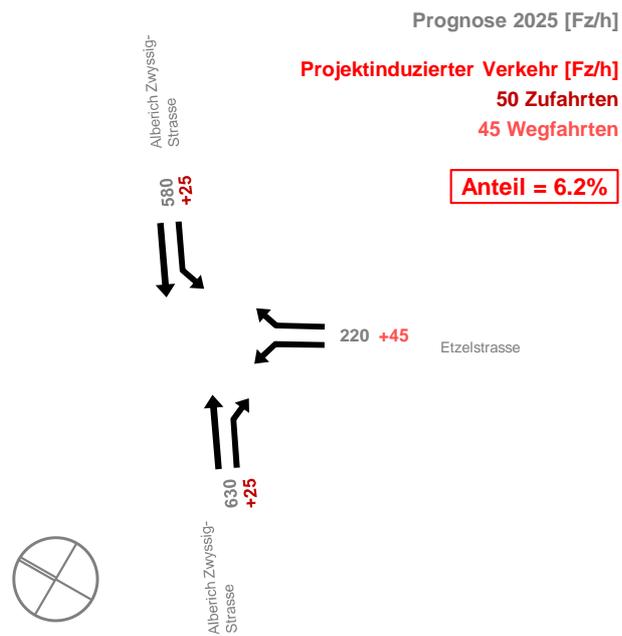


Abbildung 58: Kapazitätsnachweis Knoten Alberich Zwyszig-Strasse / Etzelstrasse

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 relevanten Streckenabschnitte 76.1 bis 92.7 ² dB am Tag bzw. 72.3 bis 88.5 ² dB

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 Lärmerechnungen haben im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung dennoch weiterhin Gültigkeit.

² Streckenabschnitt Limmatbrücke

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

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.

Im Baubewilligungsverfahren erfolgt ein detaillierter Lärmschutznachweis basierend auf dem tatsächlichen Projekt. Allfällig erforderliche Lärmschutzmassnahmen werden mit der Baubewilligung verfügt. Der vorliegende Lärmschutznachweis wurde basierend auf einer höheren Parkplatzanzahl (Stand: Mitwirkung) erarbeitet und ist demnach als Worst-Case Betrachtung zu bewerten.

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 80 Parkplätze reduziert wird (-80 Parkplätze) aber andererseits an der Seminarstrasse neue Längsparkplätze geplant sind (+11 Parkplätze). D.h. der Parkierungslärm der Tiefgaragenzufahrt 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;

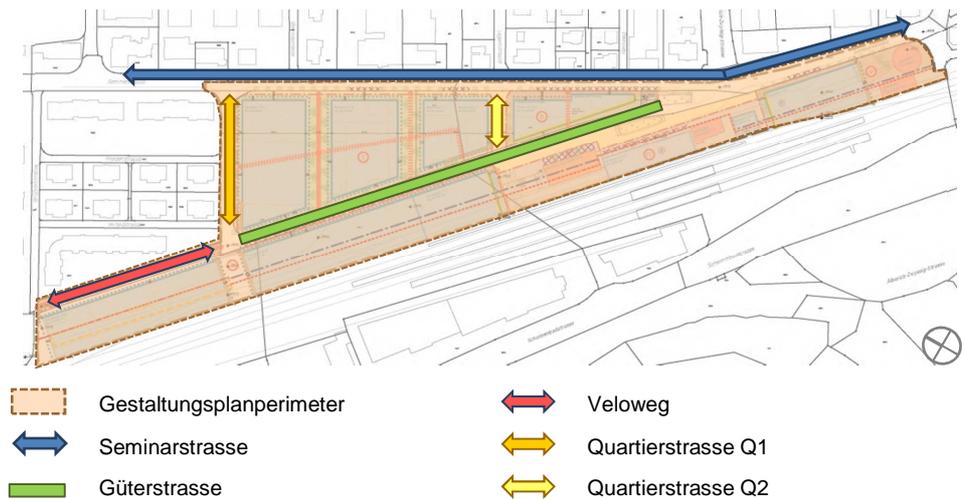


Abbildung 59: Strassen- und Wegenetzes – schematische Darstellung

- Teilgebiet I und II

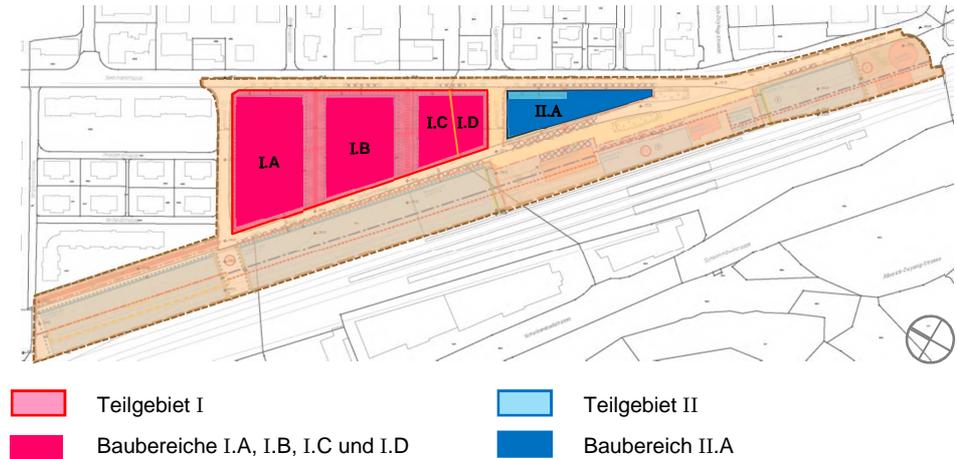


Abbildung 60: Teilgebiet I und Teilgebiet II – schematische Darstellung

- Teilgebiet III, IV und V

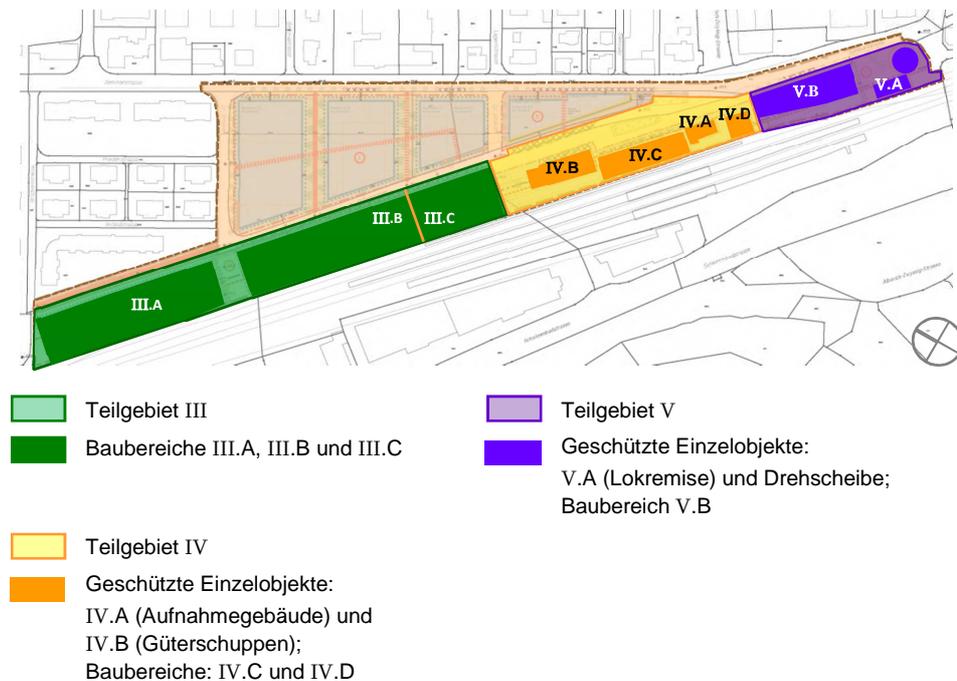


Abbildung 61: Teilgebiete III, IV und V – schematische Darstellung

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 unbedeutend rückspringende Gebäudeteile hinter die Pflichtbaulinien, wie Loggien, Hauseingänge und Garageneinfahrten in allen Geschossen grundsätzlich zulässig. Einzelne städtebaulich und architektonisch begründete rückspringende Gebäudeteile sind zulässig, sofern die Fassadenflucht insgesamt als auf der Pflichtbaulinie stehend wahrgenommen wird. 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.

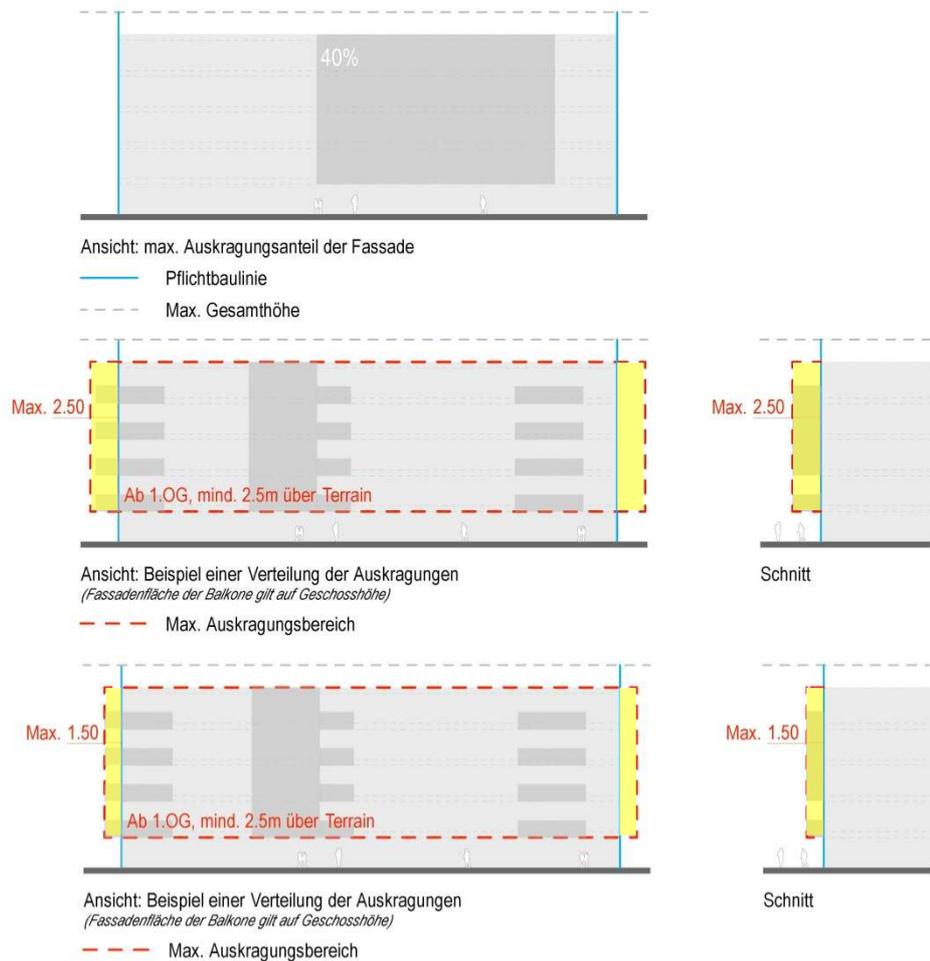


Abbildung 62: Zulässige vorspringende Gebäudeteile
(vorspringende Gebäudeteile von max. 2.50 m und 1.50 m)



Abbildung 63: 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.

Abs. 8: In den Baubereichen III.A bis III.C, IV.C sowie IV.D bleibt südlich der Interessenslinie planungsrechtlich ein Baubereich ausgeschieden. Diese Teile der Baubereiche dürfen jedoch nur mit ausdrücklicher Zustimmung der SBB, Division SBB Infrastruktur überbaut werden. Gemäss den aktuellen Anforderungen der SBB Infrastruktur (u.a. Freiverlad, Gleisanlagenbedarf) steht dieser Bereich nicht für eine Bebauung zur Verfügung. Das Richtkonzept berücksichtigt dies und sieht keine Baukörper südlich der Interessenslinie der SBB vor. Da

der Gestaltungsplan jedoch einen Planungshorizont von ca. 10 bis 15 Jahren hat, wird mit den „Baubereichen vorbehältlich Zustimmung SBB Infrastruktur“ die Möglichkeit gegeben, eine Bebauung nicht gänzlich auszuschliessen, sondern auf allfällige Veränderungen in den Anforderungen der SBB Infrastruktur gezielt zu reagieren.

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 zunimmt. 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. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungseingaben wird die maximal zulässige Gebäudeanzahl in Baubereich I.A von mindestens 5 auf mindestens 4 reduziert. So können die Projektierungsspielräume im Baubereich I.A vergrössert werden und die Möglichkeiten einer aggregierten Freiraum- und Platzgestaltung werden erhöht, ohne das städtebauliche Grundkonzept der von Ost nach West zunehmenden Körnigkeit zu gefährden. 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.

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. Im Rahmen des Gestaltungsplans werden für die einzelnen Teilgebiete respektive Baubereiche Vorgaben zu den minimalen Spiel- und Erholungsflächen gemacht, so dass auf die individuelle Situation in den einzelnen Baubereichen regiert werden kann, im Durchschnitt über das gesamte Gebiet jedoch mindestens 15% Spiel und Erholungsfläche entstehen.

Im Baubereich V.B wird eine Reduktion von 65% auf 50% vorgenommen. Hintergrund dieser Reduktion ist, dass die Anordnung der Spielflächen (Stand: Mitwirkung) vor allem auch auf der Freifläche zwischen Drehscheibe und Baubereich V.B geplant war. Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wird dieser Bereich zwischen Drehscheibe und Baubereich V.B zu einer zentralen Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt, die gleichzeitig auch den Gleisanschluss der Drehscheibe ermöglicht. Die Freifläche erhält gemäss der ange-

passten Planung in erster Linie eine öffentliche Funktion und soll von privaten Spiel- und Erholungsflächen freigespielt werden.

Im Baubereich III.C hingegen erfolgt, gestützt auf die gemäss Richtkonzept vorhandenen Flächenpotentiale für Spiel- und Erholungsflächen, eine Erhöhung von 5% auf 10%.

Im Durchschnitt bleibt die Fläche bei mindestens 15%, die Verteilung wird jedoch optimiert. Wird der Anteil der Spiel- und Erholungsfläche in einen andern Baubereich übertragen, so muss ein örtlicher und zeitlicher Bezug vorhanden sein.

Abs. 6: 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. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurden die in den Sondernutzungsvorschriften festgelegten Hoffflächen nochmals geprüft. Es zeigte sich, dass in den Vorschriften (Stand: Mitwirkung) gegenüber dem Richtkonzept ein relative grosser Spielraum gelassen wurde. Aufgrund der hohen Bedeutung der Hoffflächen für die Qualität des Konzeptes, wurden die minimalen Flächenangaben der Hoffflächen nochmals erhöht. Neu werden im Baubereich I.A 40 – 45 % (vorher 30%), im Baubereich I.B 30 – 35 % (vorher 20%), im Baubereich I.C 35 – 40 % (vorher 20%) und im Baubereich I.D 10 – 15 % (vorher 15 %) festgelegt.

Das konkrete Mass der minimal nicht überbaubaren Hofffläche wird gestützt auf die Konzeptstudie gemäss § 8 Abs. 8f. BNO und die in § 17 SNV festgelegten Qualitätskriterien festgelegt. Durch diese Vorschrift werden die für die Qualität des Projektes bedeutenden Hoffflächen verbindlich festgelegt, ohne den Projektierungsspielraum im Rahmen des Bauprojektes über das erforderliche Mass hinaus einzuschränken.

Um die minimal nicht überbaubaren Hoffflächen im Teilbereich I 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 64]. 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 64: 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 Tiefgaragen, 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.

Das Zusammenschliessen von Parkierungsanlagen ist gemäss der Vorschrift in Abs. 4 zulässig, aber nicht vorgeschrieben. Eine Verpflichtung zum Zusammenschluss von Tiefgaragen / Parkierungsanlagen auf Ebene des Gestaltungsplans

wäre unter anderem aus Gründen der Etappierbarkeit und des Abklärungsstands auf Ebene Richtkonzept nicht zweckmässig und ist deswegen nicht vorgesehen.

Im Bedarfsfall kann es zum Schutz von bauwilligen Grundeigentümern oder zur Gewährleistung der angestrebten städtebaulichen Qualität zweckmässig sein, einzelne Parkieranlagen zusammenzuschliessen. Dementsprechend wird in Abs. 4 geregelt, dass der Gemeinderat im Bedarfsfall im Baubewilligungsverfahren einen Zusammenschluss von Parkieranlagen fordern kann. Dies betrifft beispielsweise den Fall, dass ein Grundstück der ersten Bauetappe an eine Drittpartei (z.B. Stockwerkeigentümer) verkauft wird. Um zu vermeiden, dass diese Stockwerkeigentümer eine Mitbenutzung der Tiefgarageninfrastruktur (Rampen, Grenzbaurecht für Anschlussbereich, Durchfahrtsrecht etc.) durch die anschlusswilligen Nachbareigentümer ablehnen, wäre eine entsprechende Verfügung durch den Gemeinderat sachgerecht.

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

Abs. 9: Aufgrund der eingegangenen Mitwirkungseingaben und einer Auswertung der Tiefgaragenbelegung in angrenzenden Gebieten (z.B. Etzel matt) wurde das Richtkonzept nochmals hinsichtlich der geplanten Parkfeldanzahl überprüft. Daraufhin wurde eine Reduzierung der Parkfeldanzahl für die Wohnnutzung auf das Minimum gemäss § 45 Abs. 2 BNO / Anhang 9.2 der BNO (70% des Richtwertes nach VSS-Norm SN 640 281) als sachgerecht erachtet und die Sondernutzungsvorschriften wurden entsprechend ergänzt. Durch die Festlegung der Parkplätze für die Wohnnutzung auf das Minimum gemäss § 45 Abs. 2 BNO / Anhang 9.2 der BNO, ergibt sich eine Reduktion der Gesamtanzahl an Parkplätzen. Eine weitere Reduktion kann bei Bedarf im Rahmen des Bauprojektes gestützt auf ein Mobilitätskonzept erfolgen.

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 grundsätzliche eine oberirdische Anlieferung entlang der Baubereichsgrenzen vorgesehen. In den Teilgebieten III und V 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.

Abs. 4: Zur Gewährleistung der angestrebten Freiraumqualität im Bereich zwischen Drehscheibe und Baubereich V.B darf die Anlieferung nur innerhalb der Baubereichsgrenzen erfolgen. Die Zufahrt mit den Anlieferfahrzeugen darf nicht über den Bahnhofsplatz oder über die Freifläche erfolgen.

Veloverkehr (§ 12)

Abs. 1: Da der Bahnhof ein stark frequentierter öffentlicher Räum ist, sind Verkehrswege im Bahnhofsgebiet 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 Bahnhofsgebiet 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. Da dem Baubereich V.B hinsichtlich der Gestaltung und Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte eine besondere Bedeutung zukommt, wurde die maximale Ausdehnung des Baubereichs im Laufe des Planungsprozesses mehrfach überprüft. Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wurde der Baubereich V.B verkleinert und auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Somit können die Sichtbezüge auf das geschützte Ensemble gestärkt werden.

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“. Nutzungskonflikte sind zu vermeiden. 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-Interessenlinien“ 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 dem bereits vorhandenen Strassennetz, ist die übergeordnete Infrastruktur 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

Planungskommission: - Dr. Markus Dieth (Gemeindeammann, Vorsitz)
(bis 31.12.2016)
- Roland Kuster (Gemeindeammann, Vorsitz)
(ab 1.01.2017)

Bauverwaltung und
Planung: - Urs Heimgartner, Leiter (bis 30.11.2018)
- Jilko Müller, Leiter (seit 01.04.2019)
- 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
Sefan Frick, Debrunner Koenig Gruppe, Leiter Immobilienmanagement
Hansjörg Pedrett, MMK Immobilientreuhand, Bauherrenberater

Lägern-Plastic AG, 5430 Wettingen
André Zehnder, Geschäftsleiter

Auftragnehmer:

Richtkonzept **Bauart Architekten und Planer AG**
Hardturmstrasse 173, CH-8005 Zürich
Peter Jakob
Jeanette Vernale

Raumplanung /
Verkehr und Umwelt **Buchhofer AG**
Förllibuckstrasse 66, CH-8005 Zürich
Reto Porta
Christina Kohl

BC AG
Zugerstrasse 12, CH-5620 Bremgarten
Reto Porta
Christina Kohl

Porta AG

Wettingerstrasse 17, CH-5400 Baden

Reto Porta

Michel Brack

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
5a.	Informationsveranstaltung zum Start der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe	Gemeinde	21.08.2018
6.	Behandlung der Mitwirkungseingaben	Projektteam	Oktober 2018 – April 2019
7.	1. Beratung zum Gestaltungsplan	Planungskommission / Gemeinderat	17.01.2019 / 28.02.2019
8.	Bereinigung der Planungsentwürfe	Planerteam	Februar - Mai 2019
9a.	2. Beratung zum Gestaltungsplan	Planungskommission / Gemeinderat	09.04.2019 / 16.05.2019
9b.	Verabschiedung Gestaltungsplan für öffentliche Auflage	Gemeinderat	23.05.2019
9c.	Informationsveranstaltung zum Start der öffentlichen Auflage	Gemeinde	03.06.2019
9d.	Öffentliche Auflage während 30 Tagen (Einwendungsverfahren gem. § 24 BauG)		03.06. – 02.07.2019
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 Be-</i>	Gemeinderat	

	<i>schwerde beim Regierungsrat (Nutzungsplanung) resp. Der Rechtsabteilung BVU (Gestaltungsplan) führen.</i>		
15.	Einreichung der Genehmigungsakten an BVU		
16.	Genehmigung der Planungen a) Teilrevision Nutzungsplanung b) Gestaltungsplan	Regierungsrat Dep. BVU	

7.1 Mitwirkung gemäss § 3 BauG

7.1.1 Mitwirkungsaufgabe

Mitwirkungsmöglichkeit vom 22.08.2018 bis 27.09.2018

Der von der Abteilung Raumentwicklung vorgeprüfte Planungsentwurf wurde der interessierten Bevölkerung zum Start des Mitwirkungsverfahrens nach § 3 Baugesetz am 21. August 2018 an einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt. Vom 22. August 2018 bis zum 27. September 2018 hatte die Bevölkerung Gelegenheit, Stellung zum Planungsentwurf zu nehmen.

Während dieser Frist wurden beim Gemeinderat 45 Mitwirkungseingaben mit 189 Einzelanträgen / Stellungnahmen eingereicht:

- Privatpersonen: 32 Eingaben
- Firmen: 4 Eingaben
- Vereine, Stiftungen, Genossenschaften: 5 Eingaben
- Parteien: 4 Eingaben

Der Grossteil der Eingaben erfolgte durch Personen / Institutionen innerhalb oder unmittelbar angrenzend an den Gestaltungsplanperimeter Bahnhofareal. Bei den Privatpersonen handelt es sich überwiegend um Grundeigentümer. Vereinzelt Angaben stammten von gewerblicher Seite und von Mietern.

Die Anträge und Stellungnahmen bezogen sich überwiegend auf Teilaspekte der Planungsentwürfe oder betrafen Einzelinteressen. Grundlegende Kritik an der Planungsvorlage oder gar Ablehnung wurde nur in Einzelfällen geäussert.

7.1.2 Wichtigste Eingaben / Themen

Wichtigste Themen

Zentrale Themen der Eingaben sind:

- a) Bauliche Dichte und Gebäudehöhen;
- b) Funktionsfähigkeit Ensemble (Bahnanschluss Drehscheibe);
- c) Freiraumplanung / öffentlich zugänglicher Park;
- d) Lärmschutz;
- e) Verkehrserzeugung
- f) Verkehrsführung (Erschliessung Tiefgarage, Anlieferung, Busführung);
- g) Veloparkplätze;
- h) Ökologie (Energiestandard der Gebäude, Dach- und Fassadenbegrünung, Kaltluftachsen);
- i) Bedarf Schule und Kindergarten;
- j) Ersatzfläche für heutige gewerbliche / industrielle Betriebe;
- k) Prozessuale Fragen (stärkerer Einbezug der Direktbetroffenen in den weiteren Prozess)

a) *Bauliche Dichte und Gebäudehöhen:*

Kritik Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurden teilweise die bauliche Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude kritisiert. Durch die geplanten Gebäudehöhen würde einerseits die Sicht auf das geschützte Ensemble (Drehscheibe mit Stationsgebäude) und der Ensemble-Elemente untereinander gestört und andererseits nehme die Wohnqualität sowohl in den neu geplanten als auch in den bestehenden Wohngebäuden (Beschattung der Nachbarliegenschaften) ab.

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

Die vorgesehene Dichte sei auch unter Berücksichtigung des erwarteten Bevölkerungswachstums und der angestrebten Innenverdichtung unnötig. Als orts- und quartierverträgliches Mass werden mehrfach eine maximale Gebäudehöhe von 14.00 m und eine Ausnützungsziffer von weniger als 2.0 vorgeschlagen.

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden die Gebäudehöhen und die Dichte im Quartier intensiv mit verschiedenen Fachleuten diskutiert. In einem ersten Schritt des mehrstufigen Planungsprozesses wurden durch drei Büros Testplanungen erarbeitet. Gestützt auf die Erkenntnisse aus den Testplanungen empfahl das Beurteilungsgremium unter Mitwirkung von Denkmalpflegern und der Ortsbildkommission, dass mit der künftigen Entwicklung des Bahnhofareals eine Verdichtung einhergehen solle, insbesondere mit dem Ziel, den Bahnhofplatz als öffentlichen Ort zu entwickeln.

Das auf den Testplanungen aufbauende Richtkonzept ist eine zeitgemässe Planung. Das Quartier wurde gemäss dem kantonalen Richtplan verdichtet geplant. Dabei wurde darauf geachtet, die Sichtbeziehungen zu dem historischen Ensemble und der Ensemble-Elemente untereinander zu wahren und das Gebiet hinsichtlich Gebäudehöhe und baulicher Dichte an die Zonenvorschriften der umgebenden Zonen anzupassen. Massgebend ist dabei die in den angrenzenden Zonen gemäss Zonenvorschriften zulässige, nicht die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Gemäss dem derzeit rechtskräftigen Bauzonenplan liegt das Planungsgebiet teilweise in der Zone Bahnhofareal (ehemals Zentrumszone genannt) und teilweise in der Wohn- und Gewerbezone WG3. Die an das Planungsgebiet angrenzenden Parzellen liegen alle in Zonen, in denen mindestens drei Vollgeschosse zulässig sind (W3 / WG3). Östlich der Zone Bahnhofareal grenzt eine WG4-Zone an den Perimeter.

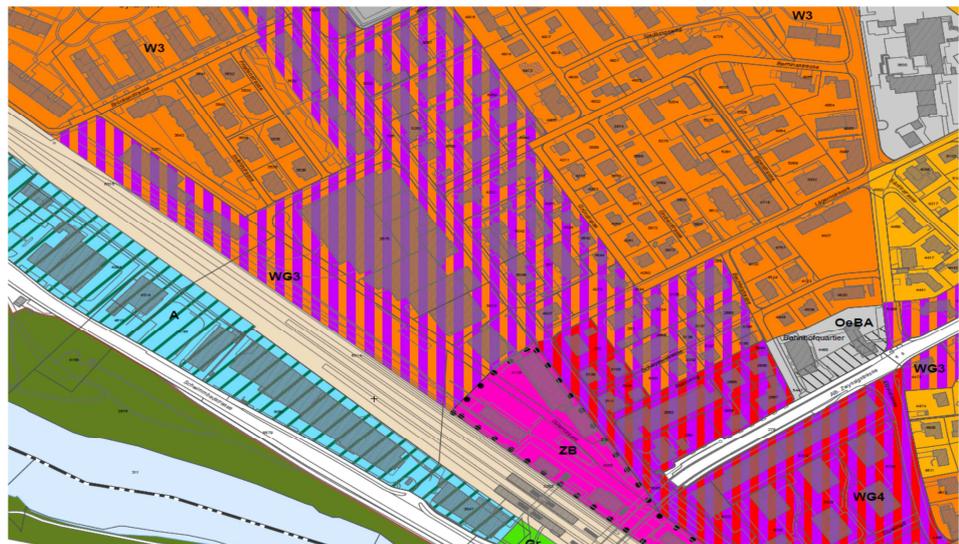


Abbildung 65: Ausschnitt Bauzonenplan

In nachstehender Tabelle werden die gemäss BNO zulässigen Masse für die einzelnen Bauzonen dargestellt:

	Vollgeschosse	Ausnützungsziffer	Gebäudehöhe
Zone Bahnhofareal	Gestaltungsplanpflicht		
WG3	3	0.75	11.00m
WG3 - Arealüberbauung	4	0.90	14.20m
WG4	4	0.90	14.00m
WG4 - Arealüberbauung	5	1.2	17.20m

Tabelle 17: Zonenvorschriften Regelbauweise und Arealüberbauung gemäss BNO

Die Ausnützungsziffer ist das Verhältnis der Summe der anrechenbaren Geschossflächen zur anrechenbaren Grundstücksfläche (§ 32 BauV). Hinsichtlich

der mehrfach geforderten maximalen Ausnützung von 2.0 ist zu beachten, dass Hauszufahrten nicht zur anrechenbaren Grundstücksfläche gezählt werden, die Flächen für bestehende oder projektierte Strassen der Grob- und Feinerschliessung werden hingegen hinzugezählt. In der Gemeinde Wettingen werden Flächen in Dach-, Attika- und Untergeschossen gemäss § 34 BNO nicht zur anrechenbaren Geschossfläche gerechnet. Zudem ist gemäss § 34 Abs. 2 BNO eine Erhöhung der Ausnützungsziffer um 10 % möglich für bspw. unbeheizte Balkone und Wintergärten. Insofern kann sich die tatsächliche Bebauungsdichte bei gleicher Ausnützungsziffer je nach Projekt stark unterscheiden.

Da die Steuerung der tatsächlichen baulichen Dichte über die Ausnützungsziffer nur bedingt möglich ist, wird im Gestaltungsplan Bahnhofareal auf eine entsprechende Festlegung bewusst verzichtet. Die maximal zulässige Dichte wird durch die Festlegung von maximal anrechenbaren Geschossflächen in Voll- und Untergeschossen, minimalen Spiel- und Erholungsflächen sowie minimal nicht überbaubaren Hofflächen in den Baubereichen vorgegeben. Durch diese Vorgaben kann die bauliche Dichte in den einzelnen Teilgebieten differenziert und auf den jeweiligen Ort abgestimmt festgelegt werden.

Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungseingaben wurden die Vorgaben der minimalen Hofflächen innerhalb der Baubereiche nochmals überprüft. Im Teilgebiet 1 wurde eine Anpassung der minimal nicht überbaubaren Hoffläche vorgenommen. Es erfolgte im Baubereich I.A eine Erhöhung auf 40 - 45%, im Baubereich I.B eine Erhöhung auf 30 - 35%, im Baubereich I.C eine Erhöhung auf 35 - 40%. Im Baubereich I.D erfolgte eine Festlegung auf 10 - 15 % (statt vorher 15%), so dass analog zu den anderen Baubereichen neu ebenfalls eine Bandbreite von 5 % besteht. Die minimal erforderlichen Hofflächen wurden gegenüber dem Stand Mitwirkung deutlich erhöht. Die festgelegten Minimalwerte entsprechen den gemäss Richtkonzept geplanten Hofflächen, lassen jedoch im Rahmen des Bauprojektes noch einen Gestaltungsspielraum. Das konkrete Mass der nicht überbaubaren Hofflächen wird gestützt auf die Konzeptstudie gemäss § 8 Abs. 8f BNO und die Beurteilungskriterien gemäss § 17 SNV festgelegt.

Zudem wurden die Vorschriften bezüglich der minimalen Anzahl Gebäude innerhalb der Baubereiche nochmals überprüft. In Baubereich I.A wurde, gestützt auf die Mitwirkungseingaben, eine Reduzierung von mindestens 5 Gebäude auf mindestens 4 Gebäude vorgenommen. Dadurch können die Projektierungsspielräume und insbesondere die Möglichkeiten für eine aggregierte Freiraum- und Platzgestaltung vergrössert werden, ohne das Grundkonzept der von Ost nach West zunehmenden Körnigkeit zu gefährden.

Die gemäss Gestaltungsplan vorgesehene bauliche Dichte ist um den zentralen Bahnhofplatz am höchsten und nimmt mit zunehmender Entfernung vom Bahnhofplatz ab. In den Baubereichen I.A und I.B, angrenzend an die Zonen WG3 und W3, ist eine offene Bebauung vorgesehen. Dies wurde durch eine minimale nicht überbaubare Hoffläche von 40 - 45 % resp. 30 - 35 % sowie eine Mindestanzahl von insgesamt 7 Gebäuden sichergestellt. Für den Baubereich II.A hingegen ist in Anlehnung an die WG4-Zonierung östlich der Seminarstrasse und zur räumlichen Akzentuierung des Bahnhofplatzes als Zentrum des Areals eine deutlich höhere Dichte vorgesehen.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe wurde im Gestaltungsplan für die jeweiligen Baubereiche in m.ü.M. festgelegt. Im Rahmen der Höhenbeschränkung ist die Geschosszahl gemäss § 7 Abs. 2 SNV frei wählbar, zusätzliche Attikageschosse sind jedoch nicht zulässig.

Analog zur baulichen Dichte nimmt auch die Gebäudehöhe ausgehend von den Baubereichen am Bahnhofplatz ab und orientiert sich zudem an den umgebenden Bauzonen. Für den Baubereich II.A ist beispielsweise in Anlehnung an die WG4-Zonierung östlich der Seminarstrasse die grösste Gebäudehöhe mit 409.40 m.ü.M vorgesehen. Dies entspricht bezogen auf das massgebende Ter-

rain (Seite Seminarstrasse) einer maximalen Gebäudehöhe von knapp 20 m. In der angrenzenden WG4-Zone beträgt die maximal zulässige Gebäudehöhe gemäss § 6 Abs. 1 BNO 14.00 m respektive 17.20 m bei Arealüberbauungen. Dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain einer Gebäudehöhe von knapp 408 m.ü.M. bei einer Arealüberbauung. Zu berücksichtigen ist, dass in der angrenzenden WG4-Zone Attikageschosse, die nicht an die Gebäudehöhe angerechnet werden, zusätzlich zulässig sind. Demnach ist die für das Bahnhofareal festgelegte Gebäudehöhe im Falle einer Arealüberbauung mit Attikageschoss in der Zone WG4 (390.6 m.ü.M. + 20.4 m = 411.0 m.ü.M.) sogar kleiner als die in der WG4 zulässige Firsthöhe.

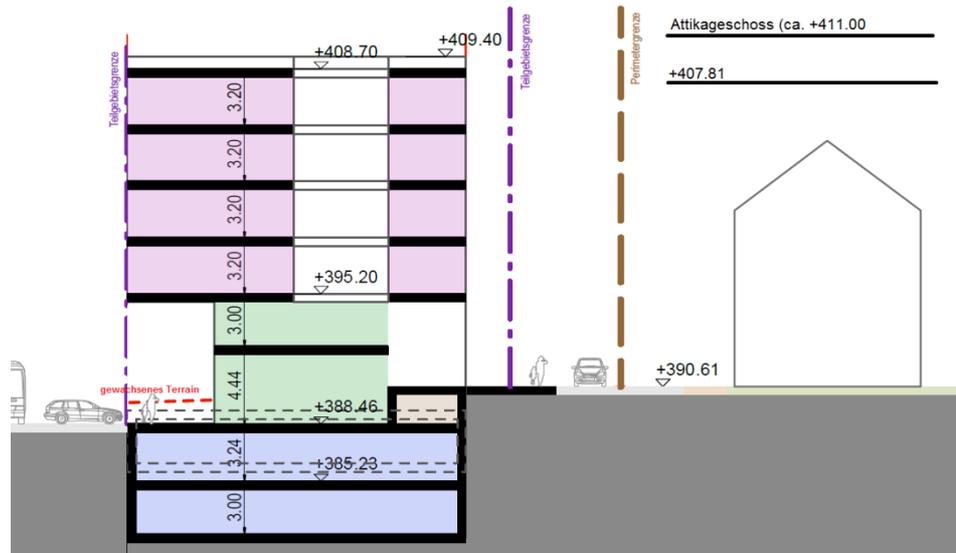


Abbildung 66: Gebäudehöhe Baubereich II.A und zulässige Höhe bei Arealüberbauung in gegenüberliegender WG4

Der Baubereich III.A, in dem eine maximale Gebäudehöhe von 405.00 m.ü.M. (dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 17 m) zulässig ist, grenzt an die Wohnzone W3, in der die maximal zulässige Gebäudehöhe 11.00 m respektive bei Arealüberbauungen 14.20 m beträgt. Zu beachten ist, dass in der Wohnzone W3 (im Gegensatz zum Gestaltungsplan Bahnhofareal) Attikageschosse, die nicht an die Gebäudehöhe angerechnet werden, zulässig sind. Eine Arealüberbauung mit Attikageschoss in der Zone W3 könnte dementsprechend eine Firsthöhe von ca. 17.20 m aufweisen und wäre somit sogar höher als die im Baubereich III.A zulässige Gebäude, respektive bezogen auf das massgebende Terrain annähernd gleich hoch.

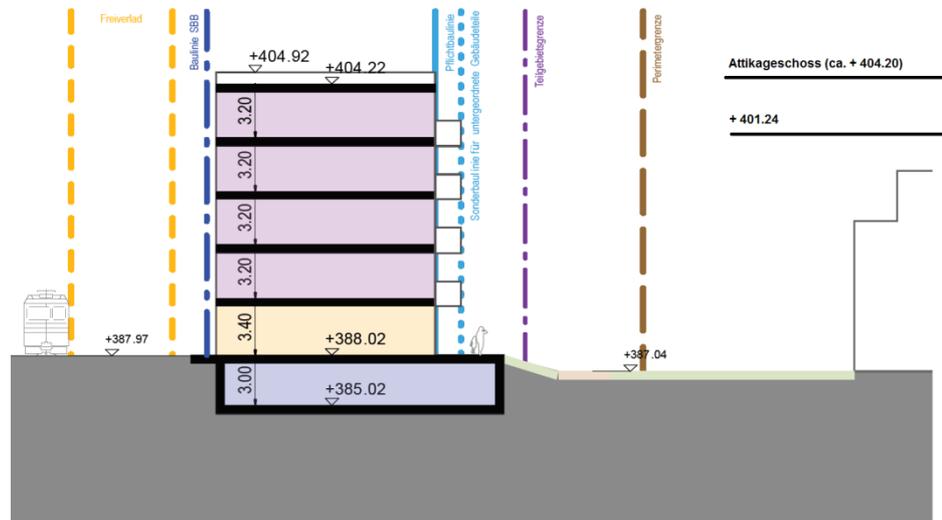


Abbildung 67: Gebäudehöhe Baubereich III.A und zulässige Höhe Arealüberbauung in gegenüberliegender W3

Im Gestaltungsplan werden teilweise Pflichtbaulinien vorgesehen, die eine Fassung der wichtigsten städtebaulichen Räume garantieren. Zudem sorgt die Pflichtbaulinie dafür, dass die Gebäude zum Strassenraum ein ruhiges Erscheinungsbild und die Gruppierungen in den Baubereichen eine angemessene städtebauliche Anordnung erhalten.

Die Pflichtbaulinien sollen den Spielraum für die Gestaltung der Gebäudevolumen nicht unnötig einengen. Daher sind Unterbrüche des obersten Geschosses und Rücksprünge wie Loggien, Hauseingänge und Garageneinfahrten in allen Geschossen gemäss § 6 Abs. 3 SNV grundsätzlich zulässig. Um eine gewisse Flexibilität im Bauprojekt zu bewahren wurde die Sondernutzungsvorschrift dahingehend ergänzt, dass einzelne städtebaulich und architektonisch begründete rückspringende Gebäudeteile zulässig sind, sofern die Fassadenflucht insgesamt als auf der Pflichtbaulinie stehend wahrgenommen wird. Ein Verzicht auf die Pflichtbaulinie gegenüber der Seminarstrasse wird aus städtebaulichen Gründen nicht in Erwägung gezogen.

Alle Gebäude müssen den Anforderungen an den Gesundheitsschutz respektive an die Wohnhygiene entsprechen. In § 52 Abs. 2 BauG werden als massgebende Kriterien unter anderem die Raum-, Wohnungs- und Fenstergrössen sowie eine ausreichende Besonnung und Belichtung aufgezählt. Insbesondere der ausreichenden Besonnung mit Tageslicht kommt im Hinblick auf die Wohnhygiene eine zentrale Bedeutung zu.

Bei der Erarbeitung des Gestaltungsplans und des Richtkonzeptes wurde einerseits die Wohnhygiene in den neu geplanten Gebäuden betrachtet. Andererseits bietet das städtebauliche Konzept und die damit verbundenen Regelungen in den Sondernutzungsvorschriften (SNV) die notwendige Flexibilität, auf die Wohnhygiene der angrenzenden Liegenschaften Rücksicht zu nehmen. So wird in § 7 Abs. 1 SNV beispielsweise festgelegt, dass südlich der Seminarstrasse, im Baubereich II.A mindestens 2 Gebäude zu errichten sind. Dazwischen kommt gem. Gestaltungsplan 1:500 respektive Regelung in § 6 Abs. 5 und § 13 Abs. 4 SNV eine mind. 10 m breite Gasse zu liegen, die einen massgeblich positiven Einfluss auf die Wohnhygiene der Nachbarliegenschaften nördlich der Seminarstrasse hat. Die genaue Lage und Ausrichtung dieser Gasse ist im Gestaltungsplan nicht fixiert, sondern wird auf Stufe Bauprojekt definiert. Mit den

Regelungen in § 6 Abs. 3 SNV zu den Pflichtbaulinien werden zudem die notwendigen Spielräume eröffnet, damit bei Bedarf im obersten Geschoss resp. im begründeten Einzelfall auch mit einem ganzen Gebäudeteil von einer Pflichtbaulinie abgerückt werden kann.

Das vorliegende Richtkonzept zeigt nur eine mögliche Überbauung innerhalb der Vorschriften des Gestaltungsplans auf und stellt als behördenverbindliches Planungsinstrument die Grundlage für anschliessende Qualitätssicherungsverfahren sowie für weitere Planungsschritte dar. Im weiteren Planungsprozess wird ein konkretes Bauprojekt ausgearbeitet, das auch den Anforderungen der Wohnhygiene der Nachbarliegenschaften genügen muss.

Bezüglich des Kritikpunktes, dass die geplante bauliche Dichte und Gebäudehöhe die Sichtbeziehungen auf das historische Ensemble und der Ensemble-Elemente untereinander nicht ausreichend berücksichtige, wird darauf verwiesen, dass das erarbeitete Richtkonzept detailliert mit der Denkmalpflege vom Kanton und von der SBB abgestimmt wurde. Zudem sind für die mögliche Anordnung der Gebäude innerhalb der Baubereiche die SBB-Interessenslinie und SBB-Baulinie massgebend. Die SBB-Interessenslinie stellt die zukünftige Grundstücksgrenze dar, die SBB-Baulinie bestimmt die Bauabstände, welche SBB-intern durch Gebäude gegenüber der SBB-Interessenslinie einzuhalten sind. Durch die SBB-Interessenslinie und die SBB-Baulinie werden die Sichtbeziehung auf das geschützte Ensemble (Drehscheibe mit Stationsgebäude) und der Ensemble-Elemente untereinander gewährleistet. Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wurde der Baubereich V.B auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Die Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte wird weiterhin sichergestellt durch § 17 SNV.

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse wurde der Baubereich V.B auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Zudem wurde die Sondernutzungsvorschrift bezüglich der Pflichtbaulinien ergänzt. Des Weiteren wurden die minimal erforderlichen Hofflächen in Teilbereich I erhöht und die minimale Gebäudeanzahl im Baubereich I.A von 5 auf 4 reduziert.

b) Funktionsfähigkeit Ensemble (Bahnanschluss, Drehscheibe):

Kritik Der Erhalt des historischen Ensembles wurde begrüsst, jedoch wurde teilweise bemängelt, dass die Gleisanschlüsse der Lokremise und der Drehscheibe nicht beibehalten werden. Die Drehscheibe solle funktionsfähig bleiben, damit die Nutzung für Dampflokomotiven weiterhin möglich und praktikabel bleibt. Es handele sich um ein technikgeschichtliches Objekt, das nur funktionstüchtig und einsatzfähig einen grösseren Wert habe. Ohne schienenseitige Anbindung mache der Erhalt des historischen Ensembles keinen Sinn.

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

Die Drehscheibe und die Lokremise sind über die Nutzungsplanung geschützt. Die hinführenden Gleisanlagen sind im Nutzungsplan weder geschützt noch explizit thematisiert. Ebenfalls werden sie im Objektblatt des Bauinventars nicht thematisiert.

Das Bahnhofs-Ensemble wurde in der Vergangenheit in Funktionalität und Erscheinungsbild bereits massgeblich verändert, so u.a. durch Aufhebung des Bahnübergangs und Untertunnelung des Bahnhofs mit der Alberich-Zwysig-Strasse, die Ermöglichung des Ersatzes der steinernen Lokremise durch das bestehende Dienstgebäude anfangs der 1980er Jahre oder die Schleifung des Stellwerks auf Seite Klosterhalbinsel. Das Bahnhofareal, das einst auf einem freien Feld lag, wurde über die Jahrzehnte städtebaulich ins Siedlungsgefüge von Wettingen eingebunden.

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden der Erhalt und die zukünftige Nutzung der Drehscheibe und Lokremise im Lichte der obigen Erkenntnisse detailliert mit den involvierten Denkmalpflegern von dem Kanton und der SBB diskutiert. Seitens der Denkmalpflege wurden weitreichende Optionen für die Ent-

wicklung des Teilgebietes Ost zugestanden. Anbauten an die Remise oder die Integration der Drehscheibe in Gebäudekörper wurden als mögliche Nutzungen diskutiert, sofern der Erhalt der Sichtbezüge zwischen den einzelnen Ensemble-Teilen und die Wahrung einer angemessenen Massstäblichkeit der das Ensemble umgebenden möglichen neuen Baukörper gewährleistet bleibt.

Aufbauend auf diesen Empfehlungen wurde in den SNV festgelegt, dass das Aufnahmegebäude, der Güterschuppen, die Lokremise und die Drehscheibe gemäss allgemeiner Nutzungsplanung geschützt sind und erhalten bleiben müssen (§ 5 Abs. 7 SNV). Zudem wurde in § 17 Abs. 2 SNV als Beurteilungskriterium für die Qualität der Bebauungsstruktur die Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte festgelegt.

Das erarbeitete Richtkonzept wurde mit der Denkmalpflege abgestimmt. Die Denkmalpflege begrüsst die gegenüber der Testplanung vorgenommenen Veränderungen (u.a. Freistellung der Lokremise) und stimmt der vorliegenden Grösse des Gebäudekörpers im Baubereich V.B gemäss Richtkonzept explizit zu. Da das Richtkonzept nur eine mögliche Überbauung darstellt und der Gestaltungsplan im Baubereich V.B auch eine andere Stellung des Gebäudes zulässt, wird das konkrete Bauprojekt im anschliessenden Baubewilligungsverfahren nochmals dahingehend geprüft, ob die Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte gewahrt ist und damit geforderte Qualität der Bebauung erfüllt wird.

Der Erhalt der Funktionsfähigkeit der Anlagenteile (Gleisanschluss) wurde gestützt auf die obigen Ausführungen und aufgrund der geplanten Ausbildung eines hochwertigen Freiraums für das Quartier, der vorgesehenen baulichen Entwicklung im Baubereich V.B wie auch der möglichen künftigen Nutzungsänderung der Anlagenteile (z.B. für Kultur / Gastronomie) nicht in Betracht gezogen.

Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurde der Erhalt der Funktionsfähigkeit der Drehscheibe nochmals intensiv diskutiert. Es zeigt sich, dass seitens SBB ein grundsätzliches Interesse am Erhalt der Funktionsfähigkeit der Drehscheibe besteht. Während in der Vergangenheit häufig nur die Bauten und Anlagen erhalten wurden, sollen mittlerweile, wenn möglich auch die technischen Funktionsfähigkeiten bewahrt werden. Der Erhalt von Funktionsfähigkeiten wird an Standorten, an denen die Anlagen tatsächlich noch genutzt werden, angestrebt.

Da der Entscheid eine allfälligen Gleiserhalts von vielen Faktoren abhängt, sollen die Festlegungen des Gestaltungsplans dahingehend angepasst werden, dass sie einen Gleiserhalt / Bahnanschluss des historischen Ensembles ermöglichen, jedoch nicht verpflichtend vorschreiben. Dementsprechend wird der Baubereich V.B. gestützt auf die Mitwirkungseingaben auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Der Bereich südlich der Interessenslinie, in dem die bestehenden Gleisanlagen liegen, wird nicht mehr als Baubereich festgelegt.

Die Gleisharfe / Stumpengleise werden auch bei einem allfälligen Erhalt des Gleisanschlusses der Drehscheibe nicht mehr benötigt. Dementsprechend ist in diesem Bereich keine Anpassung des Baubereichs V.B erforderlich. Ebenfalls ist der Erhalt der Starkstrom-Freileitungen nicht erforderlich. Das Gebäude im Baubereich V.B steht nicht im Konflikt zum Gleiserhalt und könnte dementsprechend wie bisher geplant, realisiert werden. Zur Verbesserung der platzbildenden Wirkung des Baukörpers gegenüber dem geplanten Freiraum, wurde jedoch eine geringfügige Verbreiterung der Fassade / Gebäudetiefe vorgenommen. So entsteht die Möglichkeit, dass gegenüber dem Freiraum platzwirksame Nutzungen (z.B. Gastronomie, Dienstleistungen) etabliert werden können, statt wie bisher Technikräume und ein Auto-Lift. Zudem wurde die Öffnung zwischen Baukörper V.B und der Lokremise verkleinert, so dass der Bahnlärm besser abgeschirmt werden kann.

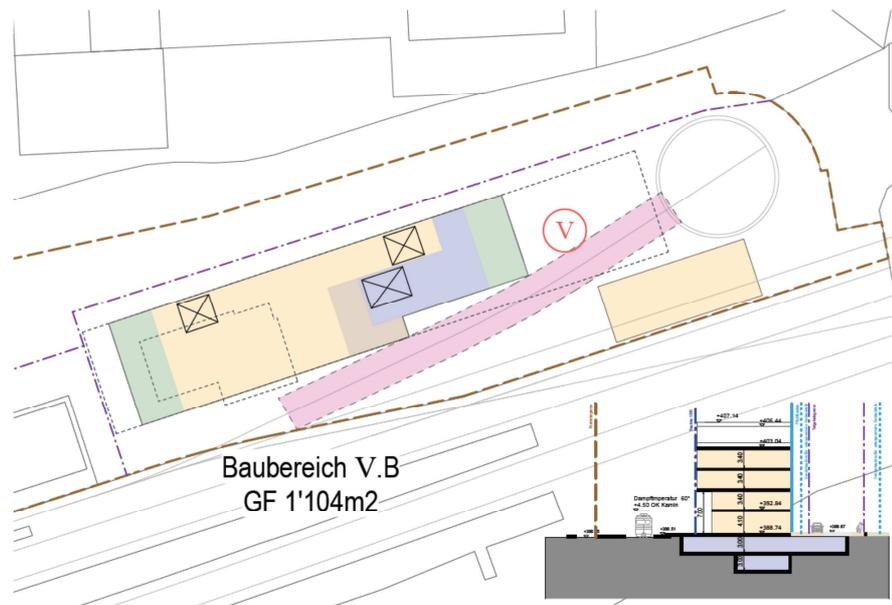


Abbildung 68: Gleiserhalt Baubereich V.B

Der Bereich zwischen der Drehscheibe und Baubereich V.B soll als öffentlich zugängliche Freifläche gestaltet werden. Diese Zielsetzung soll auch bei einem allfälligen Erhalt der Gleisanlagen weiterhin verfolgt werden. Dementsprechend wurde die Festlegung als „öffentlich zugängliche Freifläche“ weiterhin beibehalten. Die Gleisanlagen sind bei einem allfälligen Erhalt gestalterisch in die Freifläche zu integrieren. Eine konkrete Gestaltung der Freifläche erfolgt im sich anschließenden Baubewilligungsverfahren.

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse wurde der Baubereich V.B auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Das Richtkonzept wurde geringfügig angepasst. Zwar steht der geplante Baukörper nicht im Konflikt zu einem allfälligen Gleiserhalt, jedoch kann die platzbildende Wirkung durch eine geringfügige Verbreiterung gestärkt werden.

c) Freiraumplanung / öffentlich zugänglicher Park:

Kritik Verschiedentlich wurde angemerkt, dass die Freiraumplanung zu überarbeiten und zu konkretisieren sei. In mehreren Eingaben wurde ein öffentlich zugänglicher Park gefordert. Die geplanten Freiflächen zwischen den Gebäuden können nicht als zusammenhängende öffentliche Grünfläche wahrgenommen werden. Die Aufhebung des Baubereichs V.B zugunsten eines öffentlichen Parks wurde mehrmals angeregt. In Bezug auf die Gestaltung des öffentlichen Parks wurde häufig der Verzicht auf versiegelte Flächen benannt. Der öffentliche Park solle sowohl für Kinder als auch für Erwachsene Aufenthaltsqualität bieten und möglichst Sitzgelegenheiten, Wasserflächen und heimische Bäume aufweisen.

Des Weiteren wurde mehrfach der Erhalt von bestehenden Bäumen (insb. Linde bei Baubereich III.A.) und die Begrünung der Strassen im Sinne einer Allee angeregt.

Ebenfalls müsse bei der Überbauung mehr Rücksicht auf eine angemessene Begrünung genommen werden. Die Dicke der Humusschicht über unterirdischen Bauten müsse so dick sein, dass auch schattenspendende und einheimische Bäume gepflanzt werden und wachsen können. Eine Pflanzgrubentiefe von 1.50 m sei erforderlich. Die Gebäudekuben seien so auszurichten, dass die Wohnungen weiträumige Sichtachsen und mehrheitlich einen Bezug zum Park haben. Bezüglich der privaten Gartenanlagen sei auf eine sinnvolle Nutzung hinzuwirken (Obstbäume, Blütenwiesen, Steinhaufen, Spielwiesen).

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

Bei der Erarbeitung des Richtkonzeptes wurde der Freiraumplanung ein grosser Wert beigemessen. Das Freiraumkonzept sieht vor, dass der Grünflächenanteil mit zunehmender Entfernung vom Bahnhof zunimmt. Dies wird durch die Vorgabe einer nicht überbaubaren Hofffläche innerhalb der Baubereiche (§ 7 Abs. 1 SNV) festgelegt. Die konkrete Verteilung und Gestaltung der Grünflächen innerhalb der Baubereiche erfolgt im späteren Bauprojekt und wird durch die Ortsbildkommission hinsichtlich der Qualitätssicherung begleitet. Durch die Festlegung von Grünräumen, öffentlich zugänglichen Freiflächen, öffentlichen Fuss- und Velowegen sowie einer minimalen Anzahl von Gebäuden pro Baubereich wird jedoch bereits auf Ebene des Gestaltungsplans sichergestellt, dass in allen Bereichen des Planungsgebietes ausreichend öffentliche Freiflächen realisiert werden und dass innerhalb des Bahnhofareals weiträumige Sichtachsen entstehen.

Es sind mehrere öffentlich zugängliche Freiflächen sowie Grünräume mit öffentlich zugänglichen Fuss- und Velowegen vorgesehen, nämlich Grünräume zwischen den Baubereichen I.A und I.B sowie zwischen I.B und I.C, der Bahnhofplatz und öffentliche Freifläche im Bereich der Drehscheibe. Die konkrete Gestaltung dieser Freiräume wird im Gestaltungsplan nicht vorgegeben, sondern erst im Bauprojekt festgelegt.



Abbildung 69: Orientierung der Erdgeschossnutzungen zum öffentlich zugänglichen Freiraum



Abbildung 70: Freiraumkonzept, Gestaltung Bereich Kindergarten sowie Spiel- und Erholungsflächen

Die Aussenbereiche der Kindergärten in Wettingen sind allgemein öffentlich zugänglich. Das Aussengelände des in Teilgebiet I zulässigen Kindergartens soll zu den geplanten Grünräumen orientiert werden, so dass ausserhalb der Öffnungszeiten ein grosser zusammenhängender Freiraum entsteht. Zudem kann durch eine geschickte Nutzungsverteilung eine Konzentration der Arbeitsnutzungen (inkl. Kindergarten) in den Erdgeschossen der Baukörper (siehe Abbildung 69) erreicht werden, so dass eine urbane Freiraumgestaltung möglich wird. Durch die öffentlichen und gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss entstehen keine privaten Gärten, sondern ein gemeinschaftlich nutzbarer öffentlicher Aussenraum / Freifläche. Zudem wird durch die Reduzierung der minimal erforderlichen Gebäudeanzahl im Baubereich I.A von 5 auf 4 eine aggregierte Freiraumgestaltung ermöglicht.

Um die Aufenthaltsqualität der öffentlich zugänglichen Freifläche im Bereich der Drehscheibe zu verbessern, wurden die Sondernutzungsvorschriften dahingehend angepasst, dass die Anlieferung innerhalb des Baubereichs V.B erfolgen muss. Zudem ist keine Tiefgaragenzufahrt über den Freiraum mehr geplant und die Spiel- und Erholungsflächen für Baubereich V.B wurden auf 55 % reduziert, so dass diese möglichst innerhalb der Baubereichsfläche realisiert werden können. Somit kann der Platz für öffentliche Nutzungen freigespielt werden. Ein vollständiger Verzicht auf Baubereich V.B wurde im Rahmen der Testplanungen intensiv diskutiert, jedoch verworfen, da durch die geplanten baulichen Ergänzungen eine Platzsituation entsteht, die die Ensemblewirkung und die Ausbildung des Bahnhofplatzes stärken kann. Der Verzicht auf Baubereich V.B widerspricht aus diesen Gründen dem städtebaulichen Konzept und wird nicht weiter verfolgt.

In § 9 Abs. 5 SNV wird festgelegt, dass standortgerechte, nach Möglichkeit einheimische Arten zu pflanzen sind. Die Überdeckung (Humusschicht) über unterirdischen Bauten muss gemäss § 9 Abs. 4 SNV ausreichend sein. Die Vorgabe

einer Minimaldicke ist nicht erforderlich, da die erforderliche Überdeckung vom Vegetationstyp und der jeweiligen Pflanzenart abhängt und deswegen erst im konkreten Bauprojekt festgelegt werden kann.

Die mehrfach geforderte Begrünung der Strassen ist durch die Vorschrift in § 9 Abs. 3 SNV bereits sichergestellt („Entlang der Seminarstrasse sowie an den Quartierstrassen Q1 und Q2 sind Baumreihen zu pflanzen“).

Der Erhalt von bestehenden Bäumen wird grundsätzlich befürwortet. Sofern die bestehenden Bäume sich hinsichtlich der Lage in das städtebauliche Konzept einfügen, sind sie entsprechend zu erhalten. Ein Erhalt von Bäumen, die im Zielkonflikt mit der geplanten Innenverdichtung stehen oder in privaten Gärten liegen, ist jedoch nicht zielführend. Eine angemessene Durchgrünung wird durch die vorgeschriebenen Neuanpflanzungen (§ 9 Abs. 4 SNV) sichergestellt.

Die konkrete Ausgestaltung der Freiräume wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Visualisierungen zeigen bereits auf Ebene des Gestaltungsplans eine mögliche Gestaltung der geplanten Freiräume auf und verdeutlichen die geplante Qualität. Die Qualitätssicherung wird durch die in § 17 Abs. 3 SNV festgelegten Beurteilungskriterien und die prozessualen Vorgaben in § 8 Abs. 8 bis 10 BNO gewährleistet.

Folgen Gestützt auf die eingegangenen Eingaben wurde hinsichtlich der Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt im Baubereich V.B eine Anpassung der Sondernutzungsvorschriften vorgenommen.

Aufgrund des SBB-Ensembles und insbesondere des allfälligen Gleiserhalts der Drehscheibe sind Anpassungen des Richtkonzeptes bezüglich der Integration der Gleisanlagen in den Freiraum erforderlich (vgl. Kapitel b) Beurteilung und Folgen).

Zudem wurde im Richtkonzept eine Anpassung der Nutzungsverteilung vorgenommen und die minimal erforderliche Anzahl Gebäude im Baubereich I.A von 5 auf 4 reduziert, wodurch zwischen den Baubereichen I.A und I.B ein grosser für die Öffentlichkeit zugänglicher Freiraum entsteht und eine aggregierte Freiraumgestaltung ermöglicht wird.

d) Lärmschutz:

Kritik In zahlreichen Eingaben wurde die Befürchtung geäussert, dass dem Lärm keine ausreichende Beachtung geschenkt werde und die bestehenden Quartiere zukünftig stärker durch Lärm belastet werden.

Zwar werde eine Häuserzeile entlang der Bahnlinie als Schallschutz geplant. Der Bahnlärm könne aufgrund der Öffnungen aber dennoch in das rückwärtige Quartier eindringen. Zudem werde die Lärmbelastung durch den Verkehrslärm der Tiefgarageneinfahrten noch weiter verstärkt.

Als mögliche Schallschutzmassnahmen wurden in den Eingaben eine Unterführung unter den Bahngleisen, eine Erschliessung der P&R Anlage direkt von der Hauptachse oder die schallabsorbierende Gestaltung der Fassadenflächen zur Seminarstrasse vorgeschlagen.

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

Im Rahmen der Projekterarbeitung wurde der Themenbereich Lärmschutz umfassend berücksichtigt. Neben der Tatsache, dass die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten sind, liegt es auch im Interesse der Grundeigentümer, einen möglichst guten Lärmschutz zu realisieren, um eine gute Wohn- und Arbeitsqualität zu gewährleisten. Es wurde sowohl eine Betrachtung des Strassenlärms als auch des Eisenbahnlärms vorgenommen. Die Lärmberechnungen stellen eine Worst-Case Betrachtung dar. Die bestehenden Quartiere werden selbst im Worst-Case nicht unzulässig durch Strassenlärmimmissionen belastet.

Die Bahnlärmsituation verbessert sich im Gegensatz zur heutigen Situation massiv. Die Häuserzeile entlang der Bahnlinie dient als Schallschutz für die da-

hinterliegenden Gebäude. Aus städtebaulich gestalterischen Gründen ist keine durchgehende Häuserzeile geplant, sondern es wird eine Öffnung vorgesehen. Die geplante Öffnung erfüllt nicht nur gestalterische Zielvorgaben, sondern gewährleistet auch die Zugänglichkeit zum Freiverladstandort sowie die Zufahrt zur Parkierungsanlage und zu den gleisseitigen Anlieferungsanlagen. Zudem gewährleistet die Öffnung einen Blick auf die Bahnanlagen und dient somit als Orientierungshilfe im Quartier. Die erforderlichen Immissionsgrenzwerte werden trotz der geplanten Öffnung zwischen den Baubereichen III.A und III.B eingehalten.

Bezüglich des Parkierungslärms werden zwei Szenarien geprüft. Im wahrscheinlichen Szenario, dass die Parkierung über mehrere Tiefgarageneinfahrten erfolgt, werden die Planungswerte überall eingehalten. Ein detaillierter Lärmschutznachweis erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

Die vorgeschlagene Unterführung unter den Bahngleisen und die Erschliessung der Tiefgarage direkt von der Hauptachse werden aus städtebaulichen Gründen abgelehnt (vgl. Punkt f) Beurteilung durch den Gemeinderat).

Schallschutzmassnahmen können im Bedarfsfall mit der Baubewilligung verfügt werden.

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse konnte auf eine Änderung des Planungsentwurfes verzichtet werden. Eine Anpassung der Lärmberechnungen ist nicht erforderlich, da auf Ebene des Gestaltungsplans der Worst-Case berücksichtigt wurde.

e) Verkehrserzeugung

Kritik In mehreren Eingaben wurde argumentiert, dass die geplante Siedlung optimal an den öffentlichen Verkehr angebunden sein wird. Deswegen sei die Siedlung autoarm / autofrei zu gestalten.

Die öffentlichen Parkfelder im Strassenraum wurden verschiedentlich kritisiert. Im Bahnhofareal werden innerhalb der Baubereiche ausreichend Parkfelder geschaffen, die öffentlichen Parkplätze im Strassenraum stellen eine unnötige Verkehrsbelastung dar und behindern die Funktion der Quartiersstrassen als Begegnungsraum. Die Parkfelder seien durch eine Begrünung zu ersetzen, der Verkehr sei nicht unnötig durch die Quartierstrassen zu führen. Zudem wird die Parkplatzanzahl insgesamt mehrfach in Frage gestellt.

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

Gemäss Bau- und Nutzungsordnung wird mit der Zone Bahnhofareal unter anderem das Ziel verfolgt, eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Schaffung von optimalen Voraussetzungen für einen benutzerfreundlichen Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten. Eine Verpflichtung zum autofreien Wohnen ist gemäss Bau- und Nutzungsordnung im Gestaltungsplan aber nicht vorgesehen.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen für das Bahnhofareal wird auf Basis der vorgesehenen Parkplatzanzahl, unter Berücksichtigung der SN 640 283 sowie der Erfahrungswerte von Fachspezialisten ermittelt. Die detaillierten Verkehrsberechnungen zeigen, dass das Verkehrsaufkommen als verträglich eingestuft werden kann. Zusätzlich zu dem heute bereits vorhandenen Verkehrsaufkommen ergibt sich ein projektinduzierter Verkehr von rund 700 Fahrten am Tag. Im Sinne einer Worst-Case Betrachtung wurde für den Kapazitätsnachweis von einem projektinduzierten Verkehr von 1'100 Fahrten pro Tag ausgegangen. Auch bei der Annahme von 1'100 Fahrten pro Tag kann das Verkehrsaufkommen als verträglich eingestuft werden.

Gemäss der rechtsgültigen Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Wettlingen (§ 45 BNO) sind das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot für Bewohnende, Personal und Besuchende / Kunden zu ermitteln. Der im kommunalen Parkierungsreglement verankerte Standortty-

penplan teilt die Gemeinde in verschiedene Gebiete ein, für die unterschiedliche Abminderungsfaktoren anzuwenden sind. Das Bahnhofareal entspricht gemäss Standorttypenplan dem Standorttyp A.

Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281

Standorttyp	Wohnnutzung		Übrige Nutzungen	
	Parkfelder-Angebot für Bewohnende (ohne Besuchende)		Parkfelder-Angebot für Personal / Besuchende / Kunden *	
	min.	max.	min.	max.
A	70%	100%	20%	40%
B	80%	100%	40%	60%
C	90%	100%	50%	80%

* Hinweis: Diese Werte sind identisch mit der VSS-Norm SN 640 281, Tab. 3.

Abbildung 71: Berechnung des Parkfelderangebots (Q.: Anhang 9.2 BNO)

Die Parkfeldberechnung zeigt, dass der maximale Parkplatzbedarf (100% Wohnen / 40% übrige Nutzungen) bei 652 Parkplätzen und der minimale Parkplatzbedarf (70% / 20%) bei 457 Parkplätzen liegen. Zusätzlich ergibt sich ein Bedarf aus der Bahnhofnutzung heraus (Stellplätze Taxi, Kiss+Ride, Car-Sharing).

Die im Richtkonzept (Stand: Mitwirkung) vorgesehene Parkfeldanzahl von 517 liegt bereits deutlich unter dem gemäss BNO zulässigen Maximalwert von 652. Aufgrund der eingegangenen Mitwirkungseingaben und einer Auswertung der Tiefgaragenbelegung in angrenzenden Gebieten (z.B. Etzelmatt) wurde das Richtkonzept nochmals überprüft und eine Reduzierung der Parkfeldanzahl für die Wohnnutzung auf 70% der Richtwerte gemäss SN 640 281 (§ 45 BNO / Anhang 9.2) beschränkt, wodurch sich eine Reduktion der Gesamtanzahl an Parkplätzen ergibt. Eine weitergehende Abminderung kann im Baubewilligungsverfahren erfolgen. Die Voraussetzungen dafür sind in § 45^{bis} BNO definiert. Die Reduzierung der Parkfeldanzahl wird durch eine entsprechende Festlegung in den Sondernutzungsvorschriften fixiert.

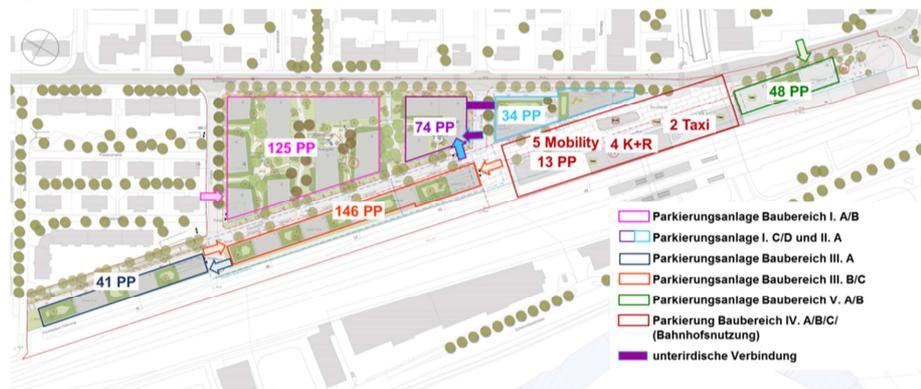


Abbildung 72: Parkierungsanlagen

Eine weitere Reduktion der Parkfeldanzahl kann im Bauprojekt erfolgen. Bewilligungsvoraussetzung ist ein Mobilitätskonzept gemäss § 45^{ter} BNO.

Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wird zudem eine Reduzierung der im Teilgebiet III und unter der Güterstrasse zulässigen Parkfelder für Park & Ride von höchstens 100 auf höchstens 80 vorgenommen. Die Sondernutzungsvorschriften werden entsprechend angepasst.

Die Parkierung ist weitgehend in unterirdischen Parkierungsanlagen vorzusehen. Allgemein zugängliche oberirdische Parkfelder sind gemäss § 10 Abs. 5 SNV nur an den im Plan bezeichneten Stellen (Bereiche mit einem hohen Anteil

an gewerblichen Nutzungen und Arbeitsnutzungen) zulässig. Zudem ist eine Bewirtschaftung der Kunden- und Besucherparkplätze gemäss § 10 Abs. 6 SNV vorgeschrieben. Eine gewisse Anzahl an oberirdischen Parkfeldern ist für die Funktionsfähigkeit der publikumsorientierten Nutzungen im Bahnhofsbereich und in den Bereichen mit einem hohen Anteil an gewerblichen Nutzungen erforderlich, so dass keine massive Reduzierung der oberirdischen Parkfelder erfolgt. Nördlich von Baubereich II.A, entlang der Seminarstrasse wird die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze im Richtkonzept um 2 reduziert, so dass keine durchgehende Reihe aus Parkfeldern mehr besteht, sondern die Parkfelder in zwei kleinere Blöcke unterteilt werden. Der im Gestaltungsplan nördlich von Baubereich II.A festgelegte Bereich für öffentliche Parkfelder war zudem bisher grösser als der tatsächlich gemäss Richtprojekt geplante Bedarf. Gestützt auf die Mitwirkungseingaben wird der Bereich im Gestaltungsplan verkleinert und somit dem Richtkonzept angeglichen. Der bisher gegenüber dem Richtkonzept vorgesehene Spielraum zur Anordnung der Parkfelder wird somit verkleinert.

Entlang der Seminarstrasse nördlich von Baubereich V.B sind gemäss Richtkonzept 5 Parkfelder vorgesehen und demnach weniger als im Bestand (8 Parkfelder).

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse wurde eine Anpassung der Parkfelderanzahl für die Wohnnutzung und der Park + Ride Parkplätze im Richtkonzept und in den Sondernutzungsvorschriften vorgenommen. Zudem wurde der Bereich für oberirdische Parkfelder nördlich von Baubereich II.A im Richtkonzept und Gestaltungsplan bereinigt.

f) *Verkehrsführung (Erschliessung Tiefgarage, Anlieferung, Busführung):*

Kritik In mehreren Eingaben wurde Kritik an der geplanten Verkehrsführung vorgebracht. Ein zentraler Kritikpunkt war die Linienführung ÖV und die Anlieferung > 3.5 t vom Kreuzungsbereich Lägernstrasse / Seminarstrasse über die Q2 Strasse in das Bahnhofsquartier. Durch die ÖV-Linienführung und die Anlieferung seien unnötige Lärm- und Schadstoffemissionen zu erwarten, die Wohnqualität für die angrenzenden Quartiere nehme deutlich ab. Zudem könne der Bahnhofplatz seiner Funktion als Begegnungsort nicht gerecht werden.

Ein weiterer zentraler Kritikpunkt seien die geplanten Tiefgaragenzufahrten. Hinsichtlich der geplanten Tiefgaragenzufahrten werden verschiedene Argumente vorgebracht. Mehrfach wird die Meinung vertreten, der motorisierte Verkehr sollte so geführt werden, dass der Bahnhof und die Tiefgaragen nur über die Seminarstrasse erreichbar sind. Die Baubereiche III.A und III.B hingegen können über die Güterstrasse erschlossen werden. Der Vorteil wurde darin gesehen, dass die Verkehrsströme verteilt und die Wohnzone beruhigt werden können.

In mehreren Eingaben hingegen wird angeregt, die Erschliessung durch eine Unterführung unter den Bahngleisen mit Anbindung an die Schwimmbadstrasse zu ermöglichen. Unnötiger Mehrverkehr im Quartier könne somit gänzlich vermieden werden. Die Mehrkosten für die Unterführung seien von den Grundeigentümern des Bahnhofareals und den Investoren zu tragen.

Mehrfach wird angeregt, den Strassenraum Seminarstrasse nicht nur als Verkehrsachse zu betrachten, sondern als verbindendes Raumelement zwischen den angrenzenden Siedlungsräumen zu entwickeln. Da die Überquerung der Seminarstrasse als Schulweg bereits heute eine Herausforderung darstelle, sollten die Überquerungsmöglichkeiten noch einmal geprüft werden. Vereinzelt wird in den Eingaben angeregt, keine Laden- und Geschäftszugänge seitens Seminarstrasse vorzusehen.

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) der Gemeinde Wettingen wurde am 23.06.2016 vom Gemeinderat beschlossen und ist behördenverbindlich. Die

im Gestaltungsplan vorgesehene Verkehrsführung basiert auf den Ergebnissen des KGV.

Der Seminarstrasse wird im KGV die Funktion einer Hauptsammelstrasse zugewiesen. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren Typs. Gemeinsam mit den Hauptverkehrsstrassen stellen sie die Verbindung zwischen den Quartieren einer Ortschaft sicher. Dementsprechend soll der Verkehr insbesondere über die Seminarstrasse geleitet und ihre Funktionsfähigkeit gewährleistet werden. Gleichzeitig wird der Gestaltung der Seminarstrasse im Rahmen der Planung eine grosse Beachtung geschenkt. Es ist eine Baumreihe entlang der Strasse vorgesehen und durch eine entsprechende Festlegung im Gestaltungsplan gesichert. Zudem sind grüne Vorzonen zwischen den Baubereichen und der Strasse geplant. Da entlang der Seminarstrasse die Nutzung Wohnen überwiegt und nur im Bereich des engeren Bahnhofbereichs öffentliche Nutzungen bestehen, wird die Entwicklung als Begegnungsraum / Raumelement nicht vorgesehen.

Die Güterstrasse stellt gemäss KGV eine regional bedeutende Achse für den Fuss- und Veloverkehr dar und soll möglichst von Störungen befreit werden.

Die Anlieferung > 3.5 t und die Buslinie werden daher gemäss Richtkonzept nicht über die Güterstrasse geleitet. Der Linienbus- und Anlieferverkehr kann gemäss der geplanten Verkehrsführung auf kürzestem Weg in das Quartier und aus dem Quartier herausfahren. Für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Rettungsfahrzeuge ist ein Befahren der Güterstrasse möglich. Derzeit besteht kein Bedarf nach Linienfahrten (Buslinie) über den Streckenabschnitt der Seminarstrasse zwischen Lägernstrasse und Bahnhofplatz. Ein zukünftiger Bedarf für Linienfahrten auf diesem Streckenabschnitt ist heute ebenfalls nicht erkennbar. Das Richtkonzept wird entsprechend bereinigt.

Bezüglich der Tiefgaragen-Zufahrten wurde ein sinnvolles Prinzip der angrenzenden Quartiere / Siedlungen übernommen. Die Tiefgaragenzufahrten werden primär aus gestalterischen Gründen über die Querstrassen angebunden. Eine Zufahrt zu den Tiefgaragen von der Güterstrasse soll möglichst vermieden werden, da die Güterstrasse als bedeutende Fuss- / Veloachse soweit möglich von Störungen befreit werden soll. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge werden die im Gestaltungsplan festgelegten Zonen für die Ein- und Ausfahrtsbereiche entlang der Quartierstrassen Q1 und Q2 ausgedehnt, um eine höhere Flexibilität auch zu Gunsten der bereits bestehenden Situation der an den Gestaltungsplan angrenzenden Bestandsbauten zu gewährleisten. An der Entscheidung, keine unmittelbaren Tiefgaragenzufahrten von der Seminarstrasse zuzulassen, wird aus gestalterischen und verkehrstechnischen Gründen festgehalten. Einzig im Baubereich V.B wird die Tiefgaragenzufahrt gestützt auf die Mitwirkungseingaben von der Seminarstrasse vorgesehen, um eine Zufahrt via Freifläche zwischen Drehscheibe und Baubereich V.B zu vermeiden.

Die angeregte Erschliessung durch eine neu zu planenden Unterführung unter der Bahnlinie ist aus mehreren Gründen nicht umsetzbar. Die vorgeschlagene Unterführung läge ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters und die Grundstücksflächen sind nicht in der Verfügungsgewalt der Gemeinde. Zur Realisierung der Unterführung wären ein Anschluss an die Kantonsstrasse K273 „Schwimmbadstrasse“, ein Unterbauen der Bahngleise und eine Abstimmung mit diversen Grundeigentümern erforderlich. Würde das Bahnhofareal durch die vorgeschlagene Unterführung erschlossen, wäre zwar die Anbindung an die südlich gelegene Autobahn A1 gewährleistet, die Erreichbarkeit aus Richtung Wettingen für den Ziel- und Quellverkehr wäre jedoch nicht gegeben. Zudem könnten die erforderlichen Rampen städtebaulich nicht sinnvoll in das denkmalpflegerisch sensible Umfeld im Bereich der geschützten Einzelobjekte integriert werden. Die Unterführung stellt demnach eine ausschliesslich auf den überregionalen MIV-Verkehr orientierte Lösung dar, die dem Anspruch an ein urbanes Quartier nicht gerecht wird.

Die Schulwegsicherung und die Optimierung von Fussgängerstreifen werden im KGV als wichtige Ziele definiert. Der Verkehrssicherheit und attraktiven Wegen für den Fuss- und Veloverkehr wird im Gestaltungsplan sehr hohe Priorität eingeräumt. Der Gestaltungsplan sieht etliche neue Achsen vor, die alleine dem Fuss- und zum Teil auch dem Veloverkehr vorbehalten bleiben. So wird das Teilgebiet I neu von drei internen, aber öffentlich zugänglichen Wegen erschlossen. Auch im Teilgebiet II ist eine Fussgängerpassage vorgesehen. Die Güterstrasse im Abschnitt zwischen Q1- und Q2-Strasse ist wie auch der gesamte Bahnhofplatz als Begegnungszone geplant. Der restliche Gestaltungsplanperimeter (mit Ausnahme der Seminarstrasse) ist als T30-Zone ebenfalls verkehrsberuhigt. Entlang aller vom motorisierten Verkehr befahrbaren Strassen (Q1-, Q2-, Güter- und Seminarstrasse) sind Trottoirs vorgesehen.

Weitere Massnahmen im Planungsgebiet sind nach heutigem Kenntnisstand (KGV Stand 2016) nicht erforderlich.

Im Gegensatz zur Seminarstrasse wird der Bahnhofplatz bewusst als Begegnungsraum entwickelt. Der Bahnhofplatz wird als Mischverkehrsfläche mit Tempo 30 ausgestaltet und ist grosszügig bemessen, so dass Mehrfachnutzungen möglich sind. Die in den Eingaben vorgeschlagene verkehrsfreie Gestaltung des Bahnhofplatzes ist für die Funktion als Begegnungsraum nicht erforderlich und wäre zudem nicht vereinbar mit seiner Funktion als multimodaler Drehscheibe.

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse wurde eine Anpassung der Zufahrtsbereiche Tiefgarage im Gestaltungsplan vorgenommen. Zudem wurde die Buslinienführung im Richtkonzept gemäss dem tatsächlichen Bedarf bereinigt. Weitere Änderungen des Planungsentwurfs sind gestützt auf die obigen Ausführungen nicht erforderlich.

g) Veloparkplätze:

Kritik Die geplante Anzahl an Veloparkplätzen wurde teilweise als zu gering erachtet. Es wurde angeregt, die Anzahl Veloparkplätze auf mindestens 600 zu erhöhen.

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat

In § 12 Abs. 3 SNV wurde festgelegt, dass für den Bahnhof in der Nähe zu den Perronzugängen witterungsgeschützte Bike & Ride Abstellplätze zu errichten sind. Die Anzahl richtet sich nach dem effektiven Bedarf, wurde jedoch auf mindestens 500 festgelegt.

Der Gestaltungsplan hat einen Planungshorizont von 10-15 Jahren. Unter Berücksichtigung der heutigen Auslastung sowie der Zielsetzung, den Fuss- und Veloverkehr zu stärken ist von einer zunehmenden Nachfrage nach Veloabstellplätzen auszugehen. Der Antrag, die Anzahl Veloparkplätze auf mindestens 600 zu erhöhen, ist berechtigt und entspricht dem Auftrag der SBB als Betreiberin der Bahnhofanlage. Die SBB plant bereits heute eine Erhöhung der Abstellplätze im Westteil durch eine Doppelstockanlage.

Im Richtkonzept werden mögliche Standorte für die Bike & Ride Anlagen aufgezeigt. Die genaue Fläche und Lage ist abhängig vom Bauprojekt und wird im Gestaltungsplan nicht vorgegeben.

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse erfolgte eine Anpassung der Anzahl an Veloparkplätzen im Richtkonzept und in den Sondernutzungsvorschriften.

h) Ökologie (Energiestandard der Gebäude, Dach- und Fassadenbegrünung, Kaltluftschneisen):

Kritik Im Rahmen der Mitwirkungseingaben wird mehrfach angeregt, das Quartier solle zukunftsorientiert und innovativ gestaltet werden. Eine besondere Beachtung sei dem Energiestandard der Gebäude zu schenken. Den Zielsetzungen und

Beurteilung der Kritik
durch den Gemeinderat

Anforderungen der globalen und nationalen Energie- und Umweltpolitik sei auch auf der lokalen Ebene Rechnung zu tragen. Dies sei durch verbindliche Vorgaben für die Energieeffizienz von Gebäuden (z.B. Null-Energie-Häuser, Pflicht zur Verwendung von Solaranlagen, Wärmepumpen, etc.) zu gewährleisten.

Die Dächer und Fassaden seien zu begrünen und die Überdeckung von Garagen / unterirdischen Bauten müsse so dick sein, dass auch grössere einheimische Bäume gepflanzt werden können. Zudem seien die bestehenden Luftströmungen bei der Stellung der Gebäude zu berücksichtigen.

Eine zukunftsfähige und innovative Gestaltung des Quartiers wird ausdrücklich angestrebt. Die Energieanforderungen sind in den Sondernutzungsvorschriften festgelegt. Für Neubauten gilt gemäss § 14 SNV mindestens der zum Zeitpunkt des Baugesuchs gültige Minergie-Standard oder der gleichwertige DGNB-Standard.

Vergleichbare Projekte haben gezeigt, dass Investoren aus Gründen der Vermarktbarkeit (Labelling), aber auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen regelmässig entsprechend fortschrittliche Lösungen suchen. Da konkrete Label-Vorschriften die Flexibilität der Projektierung erschweren, sind weitergehende Vorgaben bzgl. des Energiestandards weder notwendig noch zielführend.

Die Vorgabe einer ökologisch hochwertigen Dachbegrünung ist sinnvoll, sofern die Dachflächen nicht anders belegt werden. In § 8 Abs. 3 SNV wird dementsprechend festgelegt, dass Flachdächer, soweit sie nicht als bewohnbare Terrassen genutzt werden, zur Gewinnung erneuerbarer Energie zu nutzen und / oder extensiv zu begrünen sind. Eine extensive Dachbegrünung ist bei richtiger Ausführung ökologisch hochwertig und gestalterisch ansprechend, bei gleichzeitig tragbaren statischen Folgen und angemessenem Unterhalt.

Eine intensive Dachbegrünung mit Sträuchern und Bäumen eignet sich in der Regel nur für als Freiflächen genutzte Dachflächen. Intensivbegrünungen erfordern eine weit höhere Substratstärke und haben dadurch massive statische Folgen.

Die Vorschrift in § 8 Abs. 3 SNV gewährleistet eine ökologisch hochwertige Dachbegrünung und lässt den privaten Bauherren dabei trotzdem einen ausreichenden Gestaltungsspielraum, die Dachgärten nach den eigenen Bedürfnissen zu gestalten und dadurch private Aussenräume zu schaffen. Eine weitere Verschärfung der Vorschriften in einem Gestaltungsplan, der insbesondere Privateigentum betrifft, ist nicht sinnvoll.

Unter Berücksichtigung des hohen gestalterischen Anspruchs und der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen im Bahnhofareal wird von der Pflicht zur flächigen Fassadenbegrünung abgesehen.

Die Orientierung des städtebaulichen Entwurfs an den Durchlüftungssachsen ist sinnvoll. Die Bahngleise sowie die Güter- und Seminarstrasse bleiben als Durchlüftungssachsen von Westen erhalten. In den Baubereichen I.A und I.B wird eine aufgelockerte Bebauung realisiert. Zudem wird ein öffentlicher Fussweg als weitere Ost-West-Achse geschaffen. Das städtebauliche Konzept steht nicht im Konflikt zu den bestehenden Durchlüftungssachsen, sondern stellt eine massive Verbesserung gegenüber dem heutigen Bestand dar.

Folgen Gestützt auf diese Erkenntnisse konnte auf eine Änderung des Planungsentwurfes verzichtet werden.

i) Bedarf Schule und Kindergarten:

Kritik Teilweise wurde der Bedarf für ein Schulgebäude resp. für Räumlichkeiten für eine Privatschule gesehen. Die Kapazität des geplanten Kindergartens wurde aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungswachstums vereinzelt als zu gering erachtet. Betreuungsangebote (Randbetreuung) seien erforderlich. Zudem be-

Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat	stehe bereits ein Turnhallendefizit, das durch den Bau einer Turnhalle behoben werden könne.
	Die Ansiedlung einer Privatschule ist im Gestaltungsplangebiet möglich. Der Gestaltungsplan sieht einen minimalen Gewerbeanteil für die einzelnen Baubereiche vor. Eine Privatschule resp. Räumlichkeiten für eine Privatschule zählen als Gewerbefläche und sind im Gestaltungsplangebiet zulässig. Eine explizite Regelung bezüglich der Zulässigkeit von Privatschulen ist nicht erforderlich.
	Im Rahmen der Schulraumplanung Wettingen wurde das Gebiet Bahnhofareal resp. die damit verbundene Bevölkerungszunahme bereits berücksichtigt. Es besteht kein Bedarf nach einer Schule im Planungsgebiet. Der Kindergartenbedarf ist im Gestaltungsplan Bahnhofareal berücksichtigt, ein Kindergartenstandort im Planungsgebiet wurde eingeplant.
	Ein Turnhallen-Defizit besteht nach dem Neubau der 3-fach-Turnhalle Margelacker nicht mehr.
Folgen	Gestützt auf diese Erkenntnis konnte auf eine Änderung des Planungsentwurfes verzichtet werden.
	<i>j) Ersatzfläche für heutige gewerbliche und industrielle Betriebe:</i>
Kritik	In mehreren Eingaben wurde angemerkt, dass die Gemeinde eine äquivalente Ersatzfläche für die industriellen und gewerblichen Betriebe, die heute im Areal bestehen, planen solle. Viele industrielle Tätigkeiten könnten problemlos in Wohnzonen integriert werden. Dass es in Wettingen trotz eindeutiger Standortvorteile nur verhältnismässig wenige industrielle Betriebe gibt, liege am Fehlen geeigneter Flächen. Um die spezifischen Bedürfnisse von Gewerbe- und Industriebetreibern abzuholen, sei ein separater Mitwirkungsprozess für die Interessenten der Gewerbeflächen durchzuführen.
	Zudem müsse sich der Gemeinderat dafür einsetzen, dass die Postfiliale und der SBB-Schalter im Bahnhofareal erhalten werden.
Beurteilung der Kritik durch den Gemeinderat	Im Planungsgebiet wird ein Nutzungsmix angestrebt. Für die einzelnen Baubereiche des Gestaltungsplangebietes werden in § 7 SNV minimale Gewerbeanteile festgelegt. Gewerbliche Betriebe, die heute im Planungsgebiet vorhanden sind, haben grundsätzlich die Möglichkeit, im Gebiet zu bleiben.
	Zudem werden innerhalb der Gemeinde Wettingen in anderen Gebieten ebenfalls gewerbliche und industrielle Nutzungen vorgesehen.
	Die Vermarktung der Gewerbeflächen im Bahnhofareal ist jedoch nicht Bestandteil des Gestaltungsplanverfahrens.
	Der Gestaltungsplan definiert die in den jeweiligen Baubereichen zulässigen Nutzungen. Eine Postfiliale und ein SBB-Schalter sind im Bahnhofareal grundsätzlich zulässig. Die Standortwahl für Postfiliale und SBB-Schalter sind jedoch die Entscheidung der Post resp. SBB und stützen sich auf nationale Strategien. Sie können nicht durch einen Gestaltungsplan vorgeschrieben werden.
Folgen	Gestützt auf diese Erkenntnisse konnte auf eine Änderung des Planungsentwurfes verzichtet werden.
	<i>k) Prozessuale Fragen (stärkerer Einbezug der Direktbetroffenen in den weiteren Prozess):</i>
Kritik	Teilweise wurde bemängelt, dass die Mitwirkungsfrist zu kurz war. Ein derart umfassendes Dossier könne nicht innert 30 Tagen verstanden und beurteilt werden. Eine moderierte Diskussionsmöglichkeit sei erforderlich.
	Darüber hinaus solle ein Siedlungsleitbild / räumliches Entwicklungskonzept in einem partizipativen Prozess erarbeitet werden, damit die Bevölkerung zukünftig nicht mehr mit Einzelprojekten konfrontiert werde. Die Bevölkerung solle aus

Beurteilung der Kritik
durch den Gemeinderat

der Gesamtsicht heraus mitreden können, wohin sich Wettingen entwickelt und verdichtet.

Zudem wurde darauf hingewiesen, dass im weiteren Verfahren auf klare zeitliche Vorgaben, von allen Gremien abgesprochene Informationen und grundsätzlich mehr Transparenz geachtet werden müsse.

Der Einbezug der Bevölkerung und der direkt Betroffenen, wie ihn das Baugesetz für solche Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen auch vorsieht, ist mit der öffentlichen Mitwirkung und der nachgelagerten öffentlichen Auflage gewährleistet.

Einer vertieften Information der Bevölkerung wird ein hoher Stellenwert eingeräumt. Da es sich um ein umfassendes Dossier handelt, wurde zum Start der öffentlichen Mitwirkung eine moderierte Mitwirkungsveranstaltung durchgeführt. Die Mitwirkungsveranstaltung diente dazu, das Projekt vorzustellen, offene Fragen zu beantworten und der Bevölkerung mittels einer Präsentation einen schnellen Zugang zu dem umfassenden Dossier zu geben.

Die eingegangenen Mitwirkungseingaben wurden anschliessend ausgewertet und das Projekt gestützt auf die Erkenntnisse des Mitwirkungsverfahrens überarbeitet.

Eine moderierte Diskussionsmöglichkeit der Eingaben ist nur zielführend, wenn die Eingaben einer näheren Erläuterung bedürfen, was vorliegend nicht der Fall war.

Eine weitere Informationsveranstaltung erfolgt im Rahmen der öffentlichen Auflage.

Die Entwicklung des Bahnhofareals stützt sich unter anderem auf das 2015 vom Gemeinderat überarbeitete Leitbild 2001 sowie die Planungsstrategie des Gemeinderats («Planungen und Projekte der Gemeinde Wettingen», 2011; aktualisiert 2018). Der Gemeinderat bezeichnet darin das Bahnhofareal nebst der Landstrasse als weiteren Entwicklungsschwerpunkt, das von einem gewerblich genutzten Gebiet in ein attraktives Bahnhofquartier mit Wohnungen, Arbeitsplätzen und Versorgungsmöglichkeiten umgebaut und umgenutzt werden soll.

Gemäss dem kantonalen Richtplan fällt den Gemeinden bei der Neugestaltung und Entwicklung von Bahnhofarealen die Schlüsselrolle zu. Der Richtplan fordert deshalb die Gemeinden dazu auf, eine entsprechende Planung zur Aufwertung der Bahnhofgebiete in Gang zu setzen.

Die Entwicklung des Bahnhofareals ist ein eigenständiges Projekt, das unabhängig von einem räumlichen Entwicklungsleitbild erarbeitet werden kann, besitzt doch die Entwicklung der Bahnhoflagen mit höchster ÖV-Güte eine immanente Logik.

Die Erarbeitung eines gesamtgemeindlichen räumlichen Entwicklungsleitbildes ist als Vorstufe zur Überprüfung der allgemeinen Nutzungsplanung vorgesehen, ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens. Die Innenentwicklung des Bahnhofareals wird im räumlichen Entwicklungsleitbild berücksichtigt.

Folgen

Gestützt auf diese Erkenntnisse wird auf eine moderierte Diskussion der Mitwirkungseingaben verzichtet. Ein räumliches Entwicklungsleitbild wird unter Beteiligung der Bevölkerung in einem separaten Verfahren erarbeitet.

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		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		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		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															

*Die maximal zulässige Anzahl der Park + Ride Stellplätze wurde gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge von 100 auf 80 reduziert. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung sind die vorliegenden Berechnungen weiterhin gültig.

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

*Die maximal zulässige Anzahl der Park + Ride Stellplätze wurde gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge von 100 auf 80 reduziert. Die Gesamtanzahl Parkplätze gemäss Richtkonzept wurde gestützt auf die Mitwirkungseingaben von 528 auf 492 reduziert. Im Sinne eine Worst-Case-Betrachtung sind die vorliegenden Berechnungen weiterhin gültig.

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.

*Die maximal zulässige Anzahl der Park + Ride Stellplätze wurde gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge von 100 auf 80 reduziert. Die Gesamtanzahl Parkplätze gemäss Richtkonzept wurde gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge von 528 auf 492 reduziert. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung sind die vorliegenden Berechnungen weiterhin gültig.

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

*Die maximal zulässige Anzahl der Park + Ride Stellplätze wurde gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge von 100 auf 80 reduziert. Die Gesamtanzahl Parkplätze gemäss Richtkonzept wurde gestützt auf die Mitwirkungseingaben von 528 auf 492 reduziert. Im Sinne eine Worst-Case-Betrachtung sind die vorliegenden Berechnungen weiterhin gültig.

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 Martin Valencak Pier-Meal Anezo Ekaterina Nozhova Saied Rahmani	Kanton Aargau, Bauberater Kantonale Denkmalpflege Gemeinde Wettingen, Bau- und Planungsabteilung Bauart Architekten und Planer AG SBB AG, Bauberaterin Fachstelle für Denkmalpflege 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

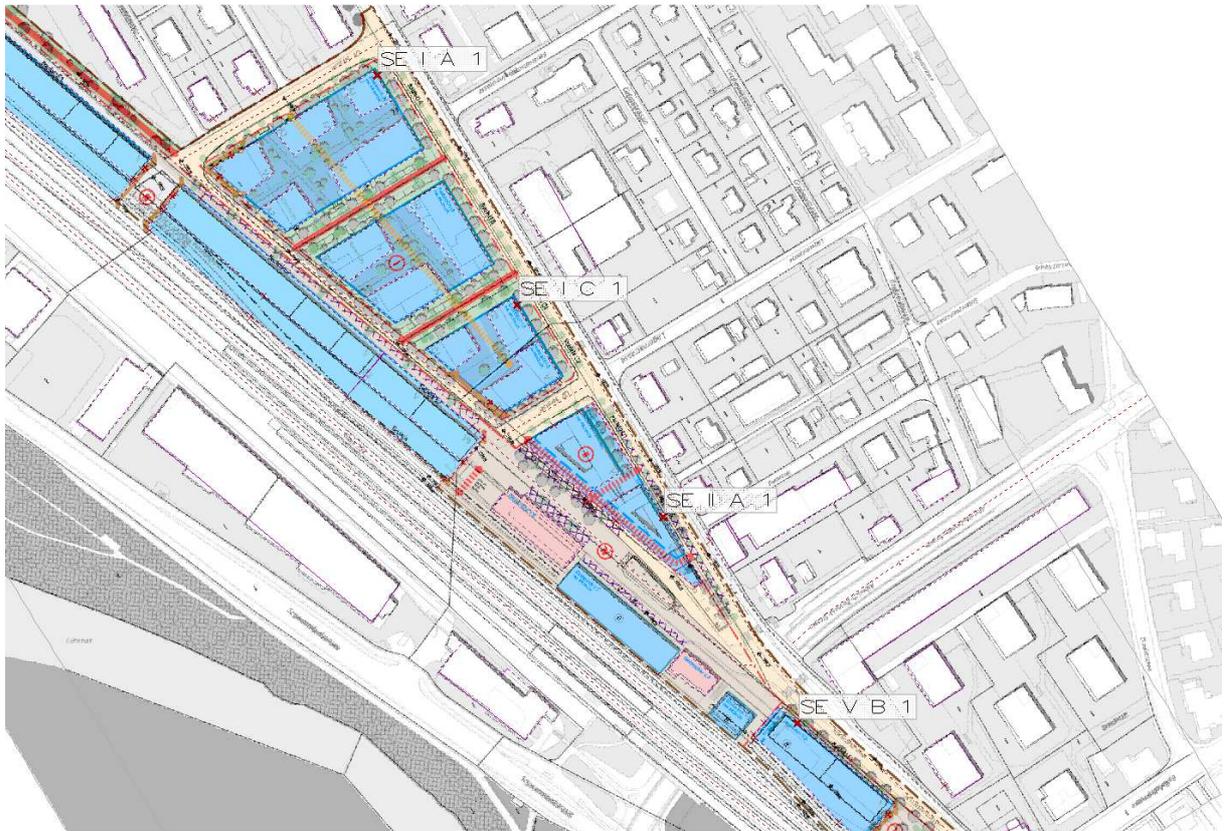
Emissionen (Gesamtverkehr)

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)

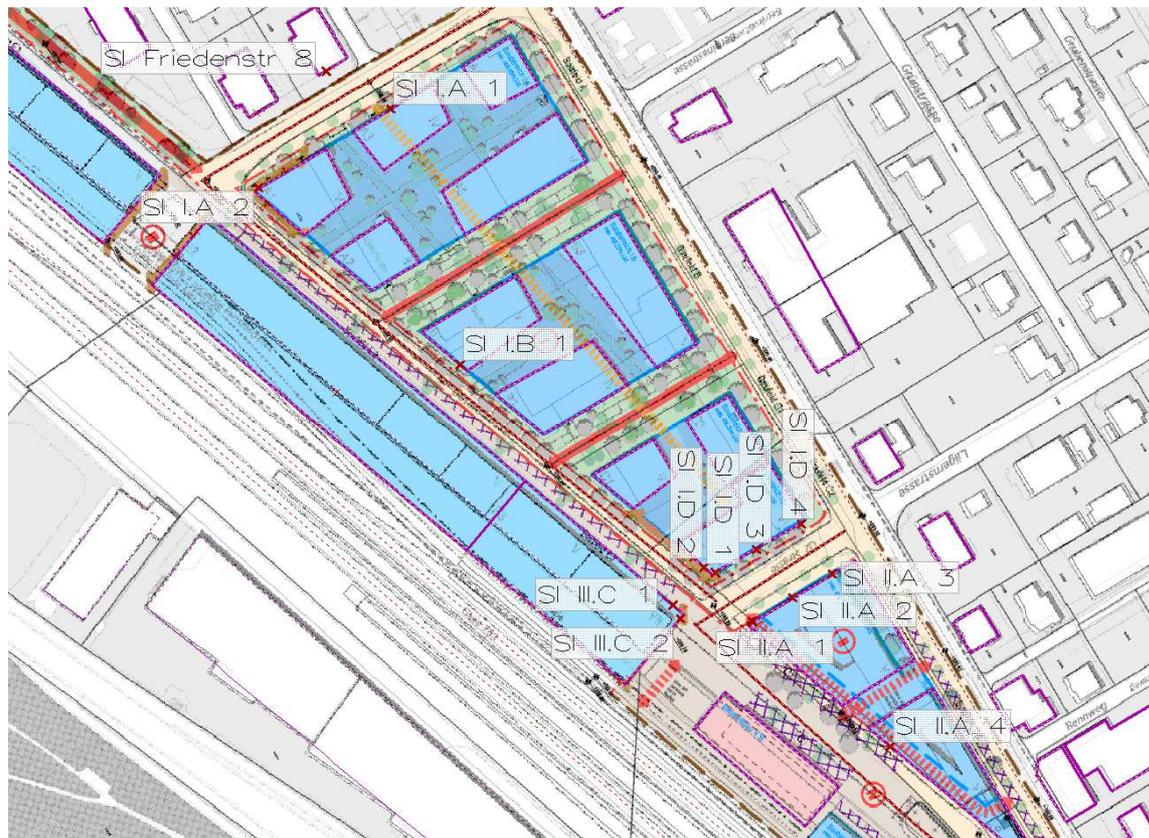
Empfangspunkt	Nutzung	ES	Höhe [m]	Etage	Immissionen		IGW		Diff. zu IGW	
					Lr_t	Lr_n	Tag	Nacht	Tag	Nacht
SE_II_A_1	Wohnen	III	16.9	4	62.2	50.8	65	55	-2.8	-4.2
SE_II_A_1	Wohnen	III	13.1	3	63.4	51.8	65	55	-1.6	-3.2
SE_II_A_1	Wohnen	III	9.3	2	64.3	52.8	65	55	-0.7	-2.2
SE_II_A_1	Wohnen	III	5.5	1	65.1	53.6	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	-