

Funktionen und Nutzungen

Entwicklungsziel

Die Landstrasse bildet das Rückgrat von Wettingen. Sie ist attraktiv als Wohnort und als Arbeitsort und die wichtigste Einkaufszone Wettingens. Die Vielfalt an Einkaufsgeschäften und Dienstleistungsanbietenden bleibt erhalten und wird durch öffentliche Angebote zusätzlich gestärkt.

Stossrichtungen Testplanung

Stossrichtung 1, Konzentration der publikumsorientierten Nutzungen im Zentrum (Bilder 1 und 2): An der Landstrasse sind im Abschnitt Mitte sämtliche Erdgeschosse kommerziell genutzt. In den Obergeschossen sind Büros und/oder Wohnnutzung vorgesehen. In Ergänzung dazu werden längerfristig öffentliche Nutzungen (z.B. Kultur- oder Gemeinschaftszentrum, Rathaus, Hotel, Bibliothek) an der Alberich Zwysig-Strasse im Abschnitt Land- bis Zentralstrasse angesiedelt. Für die Abschnitte West und Ost der Landstrasse bestehen keine Nutzungsvorgaben.

Stossrichtung 2, publikumsorientierte Nutzungen im Zentrum sowie an frequentierten Orten entlang der Landstrasse (Bilder 1 und 3): Die publikumsorientierten Nutzungen konzentrieren sich an frequentierten Bereichen entlang der Landstrasse. Das Hauptzentrum befindet sich wie in Stossrichtung 1 im Abschnitt Mitte. Ergänzend werden wichtige Kreuzungsbereiche zu Unter-/Quartierzentren aufgewertet. An diesen platzartigen Aufweitungen finden sich in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen wie Bäckerei, Tankstellenshop, Kiosk, Café oder öffentliche Einrichtungen für das Quartier.

Stossrichtung 3, Möglichkeit für publikumsorientierte Nutzungen auf der ganzen Länge der Landstrasse (Bilder 4, 5 und 6): Künftig besteht eine Pflicht, in Neubauten an der Landstrasse überhohe Erdgeschosse zu errichten. Daher können sich publikumsorientierte Nutzungen bedürfnisgerecht und flexibel entlang der gesamten Landstrasse ansiedeln. Aufgrund verschiedener Faktoren (aktuelle Nutzungsschwerpunkte, Lagegunst, Grösse der Parzellen) bilden sich unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte aus:

- Im Abschnitt West sowie auf der gesamten Südseite der Landstrasse (ausser Erdgeschosse im Zentrum) nimmt die Wohnnutzung zu, z.T. auch im Erdgeschoss (z.B. als Loftwohnen).
- Im Abschnitt Mitte dominieren im Erdgeschoss kommerzielle Nutzungen. Im Obergeschoss sind zur Belebung der Landstrasse Büros und ein Mindestanteil Wohnen vorgesehen.
- Im Abschnitt Ost entstehen neuartige Mischnutzungen: Gewerbenutzungen befinden sich in den grossflächigen Erdgeschossen und Wohnen/Büronutzung in den Obergeschossen.

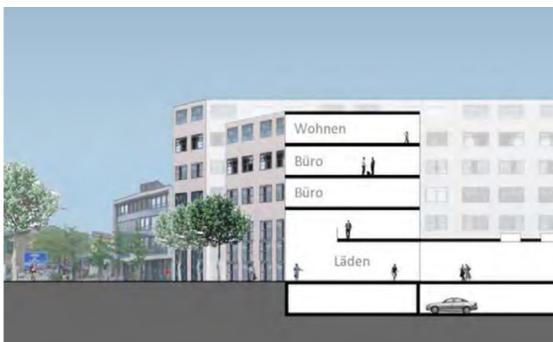


Bild 1: Konzentration der kommerziellen Nutzungen in überhöhen Erdgeschossen im zentralen Landstrassenabschnitt; gemischte Nutzungen (Wohnen/Arbeiten) in den Obergeschossen.



Bild 2: Ersatzneubauten mit öffentlichen Nutzungen (Gemeinschaftszentrum, Hotel, etc.) entlang der Alberich Zwysig-Strasse zwischen Rathaus und Landstrasse; über grosszügige Promenade mit der Landstrasse verbunden.



Bild 3: In Ergänzung zum Hauptzentrum: Unter-/Quartierzentren an frequentierten Orten in den Abschnitten Ost und West.

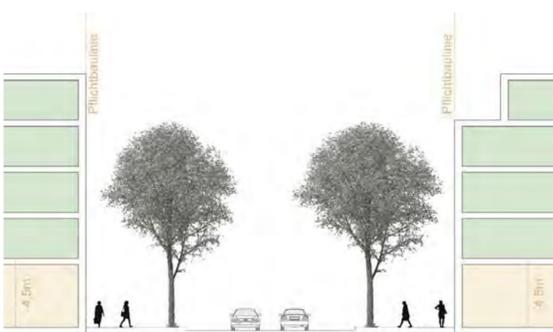


Bild 4: Publikumsorientierte Nutzungen in überhöhen Erdgeschossen auf gesamter Länge der Landstrasse; Obergeschosse gemischt genutzt (Büro/Wohnen).

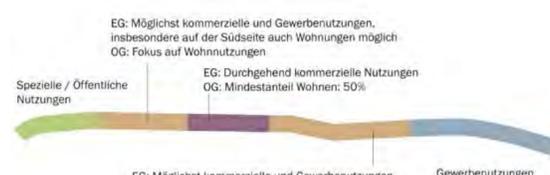


Bild 5: Unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte je nach Abschnitt (EG: Erdgeschoss, OG: Obergeschoss).

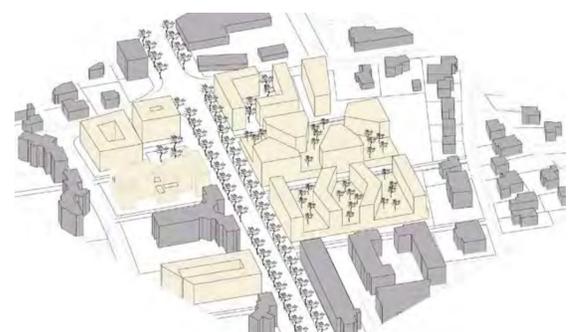
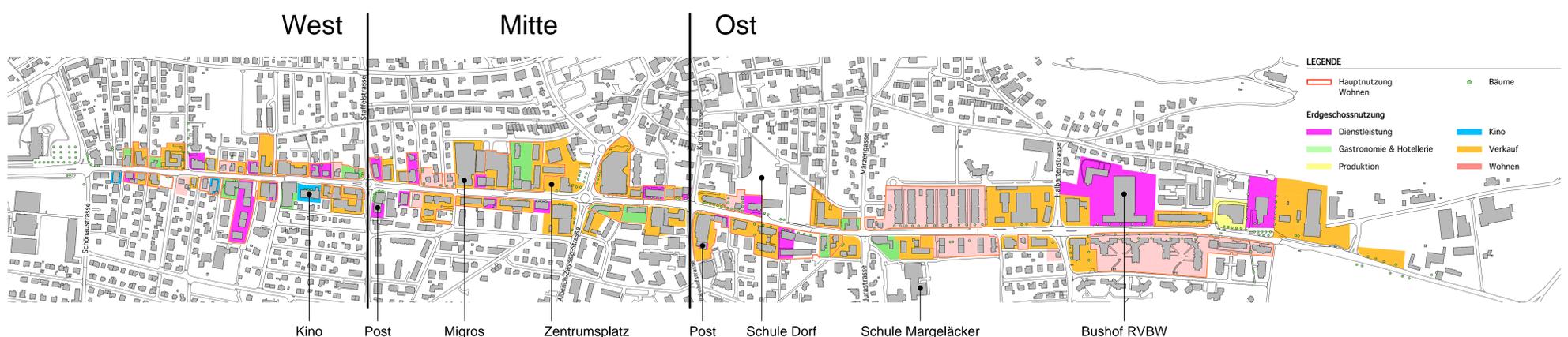


Bild 6: Mögliches Beispiel eines neuen, verdichteten Bautyps im Abschnitt Ost: Grosszügige Erdgeschossflächen (z.B. für Showroom Autogarage) kombiniert mit darüberliegenden Wohn-/Büronutzungen und begrünten Höfen.



Öffentlicher Raum

Entwicklungsziel

Der öffentliche Raum entlang der Landstrasse ist gestalterisch aufgewertet und für alle benutzbar. Trotz der Verkehrsbelastung ist der öffentliche Raum ein belebter und attraktiver Ort. Die vielseitige Nutzbarkeit und die Aufenthaltsqualität leisten einen wichtigen Beitrag zur positiven Wahrnehmung sowie zur Identifikation mit der Landstrasse und sind ein wichtiger Anziehungspunkt im Alltag.

Stossrichtungen Testplanung

Stossrichtung 1, Vergrößerung und einheitliche Gestaltung des öffentlichen Raumes (Bilder 1 und 2): Die Gebäude an der Landstrasse erhalten grosszügige, einheitlich gestaltete Vorzonen. Diese bieten genügend Platz zum Flanieren, sich Aufhalten und für Elemente wie Strassencafés, Sitzbänke, Trinkbrunnen, Veloabstellanlagen, Bushäuschen oder Baumpflanzungen. Der öffentliche Raum bezieht die privaten Vorzonen mit ein. Er erstreckt sich von einer Gebäudefassade zur Gegenüberliegenden und ist einheitlich möbliert. Bäume und Alleen verbinden als identitätsstiftende Gestaltungselemente die verschiedenen Abschnitte der Landstrasse.

Im Zentrum wird unter Einbezug des bestehenden Zentrumsplatzes ein - im Vergleich zu heute - bedeutend grösserer öffentlicher Raum geschaffen. Der neue öffentliche Raum kann unterschiedlich genutzt werden. In diesem Zusammenhang wird das EW-Gebäude durch einen Neubau ersetzt, welcher den neuen, platzartigen Bereich gliedert.

Stossrichtung 2, der öffentliche Raum wird situationsbezogen neu gestaltet (Bild 3): Der öffentliche Raum an der Landstrasse wird nicht einheitlich gestaltet, sondern die Gestaltung passt sich situativ dem vorhandenen Platz, der Bedeutung des Ortes und der angrenzenden Nutzung an. Private Gärten von Wohnliegenschaften und individuell gestaltete Vorzonen tragen zum lebendigen Erscheinungsbild der Landstrasse bei.

Stossrichtung 3, die Landstrasse erhält eine Perlenkette an öffentlichen Plätzen und Parks (Bilder 4, 5 und 6): Entlang der Landstrasse entstehen unterschiedliche Aufenthaltsorte (z.B. Platz, Park). Diese dienen den angrenzenden Quartieren als Treff- und Versorgungspunkte, rhythmisieren die Landstrasse und sind wichtige Orientierungspunkte. Es sind zwei verschiedene Ausprägungen denkbar:

Variante 1: Wichtige Kreuzungen an Passantenlagen werden platzartig aufgeweitet und gestalterisch aufgewertet. Sie dienen sowohl dem Quartier als auch dem Durchgangsverkehr. Die hohen Frequenzen ermöglichen kleinere publikumsorientierte Nutzungen (z.B. Bäckerei, Kiosk, Café).

Variante 2: Die Treffpunkte liegen zwischen den Kreuzungen und sind als Parks oder Plätze ausgebildet. Sie sind wichtige Freiräume fürs Quartier und insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie für die Beschäftigten der angrenzenden (Neu-)Bauten.



Bild 1: Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes von Fassade zu Fassade; grosszügige Vorzone mit Möblierung sowie Bepflanzung und öffentlicher Nutzung (z.B. Strassencafé).

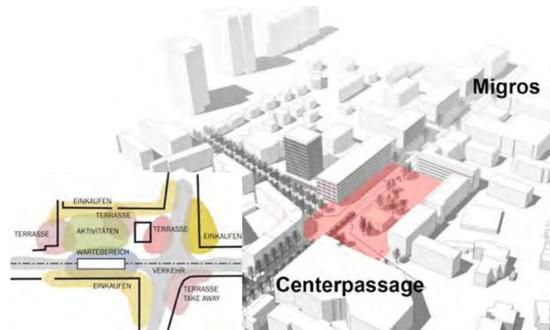


Bild 2: Grosser, strassenübergreifender Platz zwischen Centerpassage und Café Spatz, Ersatzneubau des Fust-/Dennerpavillons und erweiterter Zentrumsüberbauung; mit neuem Baukörper anstelle EW-Gebäude; Detailbild: Verschiedene Nutzungszonen des neuen, zentralen und öffentlichen Raumes.



Bild 3: ① Vorzone privat (Garten) ② Vorzone öffentlich

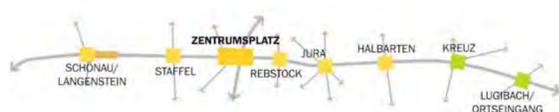


Bild 4: Variante 1 - Abfolge von platzartigen, spezifisch gestalteten Ausweitungen an frequentierten Kreuzungen; dienen der Orientierung, Versorgung und sind Treffpunkte für Bevölkerung und Quartier.



Bild 5: Variante 1 - platzartige Ausweitung an wichtiger Kreuzung „Jura“: Zusammentreffen von zwei Langsamverkehrs-Diagonalen; attraktiv gestalteter Platz mit Verweilmöglichkeiten und publikumsorientierten Nutzungen wie z.B. Café.

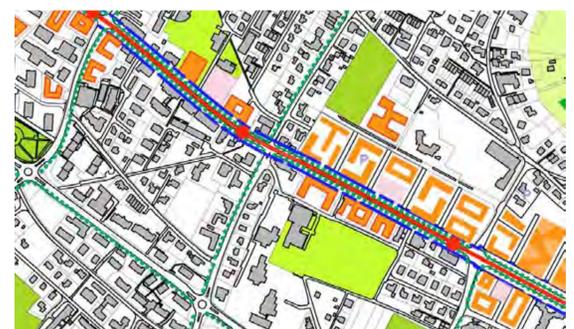
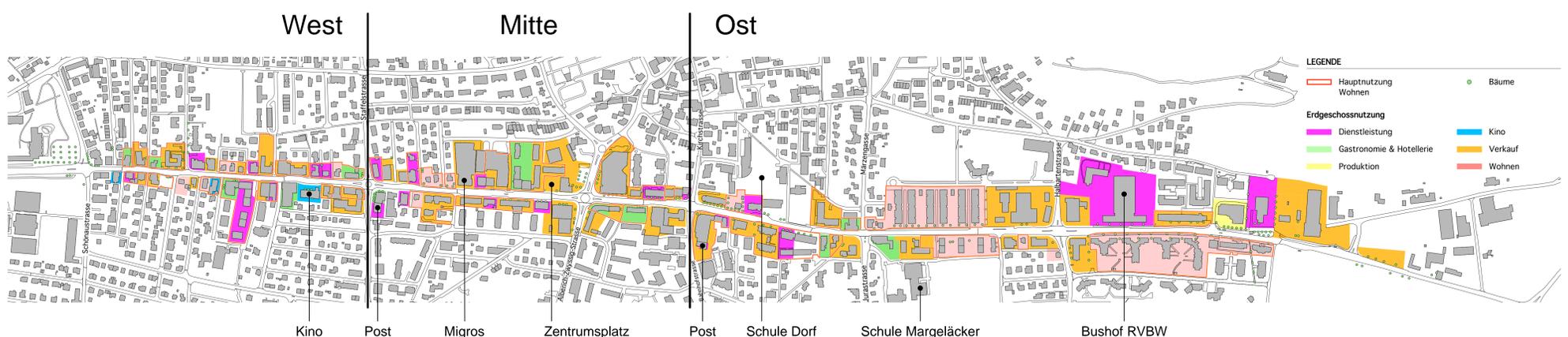


Bild 6: Variante 2 - Abfolge von bestehenden und im Rahmen von Arealüberbauungen neu geschaffenen öffentlichen Plätzen/Parks (rosarot) entlang der gesamten Landstrasse.



Städtebau

Entwicklungsziel

Die bauliche Entwicklung der Landstrasse folgt einem übergeordneten Konzept und ist koordiniert mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes und mit der Verkehrsplanung. Durch die gezielte bauliche Verdichtung wird die Landstrasse noch deutlicher zur städtebaulichen Mitte von Wettingen.

Stossrichtungen Testplanung

Stossrichtung 1, die bauliche Entwicklung und Verdichtung konzentriert sich auf das Zentrum der Landstrasse (Bild 1): Im Abschnitt Mitte wird der Bereich zwischen den beiden Kreiseln Staffel- und Alberich Zwyszig-Strasse baulich stark verdichtet. Es sind grossvolumige Ersatzneubauten geplant (5 bis 6 Geschosse; bis zu 70m lang). Als Ersatz für das EW-Gebäude ist ein 15-geschossiges Hochhaus vorgesehen. In den Abschnitten West und Ost orientiert sich die bauliche Entwicklung an den bestehenden Gebäudestrukturen und -grössen. Die bauliche Verdichtung ist dort daher weniger ausgeprägt.

Stossrichtung 2, die bauliche Verdichtung findet auf der ganzen Länge der Landstrasse statt und ist abgestimmt auf die Bedeutung der einzelnen Abschnitte (Bild 2): Die bauliche Verdichtung findet auf der ganzen Länge der Landstrasse und in einem Korridor zwischen Zentral- und Scharten-/Bifangstrasse statt. Es werden 7 Teilgebiete mit verschiedenem Verdichtungsgrad unterschieden: Gebäudehöhen von 3 bis 6.5 Geschosse, Gebäudelängen von 20 bis 35m. Die Unterscheidung orientiert sich an den bestehenden städtebaulichen Qualitäten. Das Langensteinquartier mit seinem hohen Anteil an originalen, intakten Bauten wird zum Beispiel nur wenig verdichtet und bleibt in seiner Struktur und Qualität erhalten. Der Abschnitt Mitte wird stark verdichtet.

Stossrichtung 3, geringe bauliche Verdichtung an Landstrasse, aber Überbauung der Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (Bilder 3 und 4): Die Abschnitte West und Mitte der Landstrasse werden nur punktuell verdichtet. Die Gebäudehöhe beträgt neu 5 Geschosse, ihre Länge ist auf 16m beschränkt. Dadurch werden eine hohe Durchlässigkeit für den Langsamverkehr und der Erhalt der grünen Zwischenräume sowie Sichtbezüge auf die umliegenden Hügelzüge erreicht. Die bauliche Verdichtung erfolgt v.a. in den noch unbebauten, dezentral gelegenen Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen. Das Zentrum der Landstrasse wird um eine promenadenartige Querachse erweitert. Diese umfasst das Hochhausquartier/Rathaus mit Brühlpark und das Gebiet Dorf/Lindenplatz. Zwischen Landstrasse und Rathaus entstehen grossvolumige Ersatzneubauten mit öffentlichen Nutzungen („Stadtkrone“).

Stossrichtung 4, gleichmässige, erhebliche Verdichtung über gesamte Länge der Landstrasse (Bilder 5 und 6): Die Landstrasse wird baulich stark und über die ganze Länge in gleichem Ausmass verdichtet. Die heutige Parzellenstruktur wird dabei beibehalten. Eine weitere starke Verdichtung findet an der Querachse Alberich Zwyszig-Strasse und einer neuen Querachse am östlichen Siedlungsrand statt. Es werden je Abschnitt unterschiedliche Gebäudetypen zur Verdichtung vorgeschlagen: Im Abschnitt West entstehen anstelle der Einfamilien- neu Mehrfamilienhäuser, im Zentrum kompakte Gebäude um Innenhöfe und im Abschnitt West hybride Formen mit grossflächigen Erdgeschossen und gemischter Nutzung in den Obergeschossen.

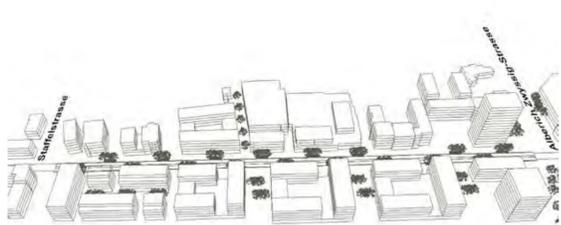


Bild 1: Verdichtung fokussiert auf das Zentrum; grosse, neue Gebäudevolumen; Hochhaus anstelle EW-Gebäude.



Bild 2: Kleinräumig ausdifferenzierte Verdichtung pro Teilgebiet; Gebäudehöhe 3 (Langenstein) bis 6.5 Geschosse (Zentrum); Gebäudelänge: 20 bis 35m; Detailbild: Abschnitt Langenstein.



Bild 3: An Landstrasse nur punktuell Verdichtung in Abschnitten West und Mitte; weitgehende Überbauung der unbebauten Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen (z.B. Kreuzzelg); Detailbild: Grossvolumige Ersatzneubauten mit öffentlicher Nutzung zwischen Landstrasse und Rathaus („Stadtkrone“).

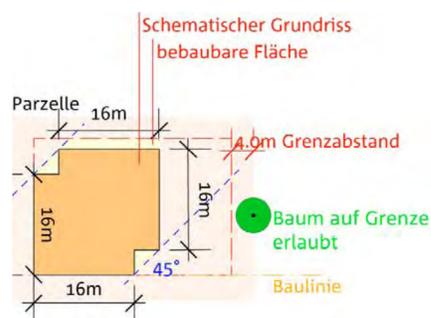


Bild 4: Prinzipschema für (Ersatz-)Neubauten in Abschnitten West und Mitte: Begrenzte Grundfläche, Gebäudehöhe: 5 Geschosse.



Bild 5: Erhebliche, gleichmässige Verdichtung entlang der Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs (Limmattalbahn): Landstrasse, Alberich Zwyszig-Strasse und eine neue Achse im Osten.

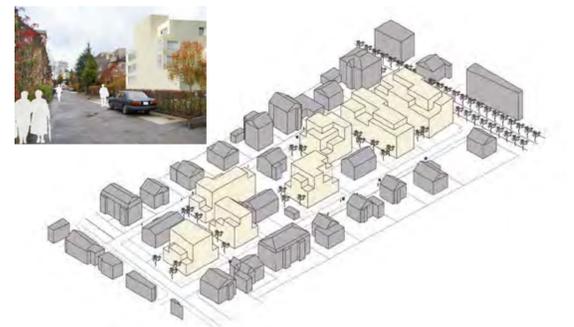
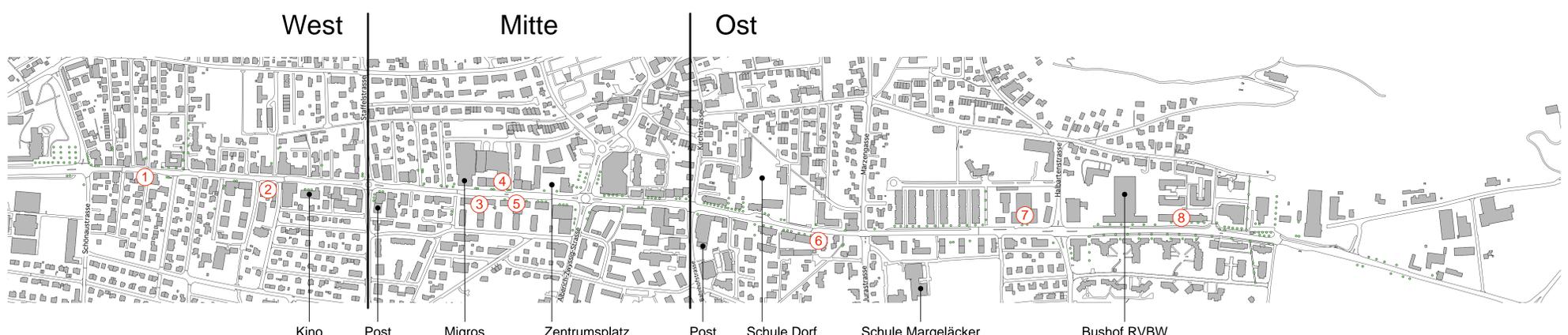


Bild 6: Bautypologie „abgetrepte“ Mehrfamilienhäuser (anstelle von Einfamilienhäusern) zur Verdichtung im Abschnitt West; abnehmende Dichte von der Landstrasse in Richtung der Gartenstadt-Quartiere.



Verkehr

Entwicklungsziel

Die einzelnen Verkehrsarten (motorisierter Individualverkehr MIV, öffentlicher Verkehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr) prägen den Strassenraum gleichermassen. Die Verkehrsströme sind so organisiert, dass ein rücksichtsvolles, funktionierendes Nebeneinander herrscht.

Vorbemerkung Limmattalbahnhof

Beim öffentlichen Verkehr in der Region wird momentan diskutiert, die in einer 1. Etappe von Zürich nach Killwangen führende Limmattalbahnhof in einer 2. Etappe bis nach Baden zu verlängern. Die konkrete Linienführung ist noch nicht bestimmt; es ist jedoch denkbar, dass die Landstrasse in frühestens 15 bis 20 Jahren ein leistungsfähiges, schienengebundenes System des öffentlichen Verkehrs erhalten könnte. Die Testplanungsteams haben die Limmattalbahnhof und den hierfür notwendigen Raum als Option in ihren Planungen berücksichtigt.

Stossrichtungen Testplanung

Stossrichtung 1, Koexistenz der Verkehrsträger (Bilder 1, 2 und 3): Alle Verkehrsträger (MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr) sind gleichberechtigt und erhalten den für ihre Bedürfnisse notwendigen Platz in der Landstrasse. Es wird davon ausgegangen, dass trotz baulicher Verdichtung und einer Bevölkerungszunahme keine Zunahme des MIV erfolgt, da der ÖV und der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden (z.B. mit Fahrbahnhaltestellen, Verdichtung ÖV-Takt, Aufwertung der Zugangsachsen zur Landstrasse und der Vorzonen, mehr Veloabstellanlagen; „Gemeinde der kurzen Wege“). Die Velofahrenden, welche heute über keine eigene Fahrspur verfügen, erhalten einen Velostreifen auf der Fahrbahn oder im Bereich der Gebäudevorzonen/Gehsteige. Die Anzahl Parkplätze in der Landstrasse bleibt gesamthaft erhalten.

Stossrichtung 2, Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs (Bilder 1 und 4): Der ÖV und der Fuss- sowie Veloverkehr werden gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gestärkt, was längerfristig zu einem Rückgang des MIV auf der Landstrasse führt. Alle Verkehrsknoten sind über Lichtsignalanlagen steuerbar. Die Förderung des ÖV umfasst die Priorisierung der Busse bei Lichtsignalen, Fahrbahnhaltestellen, einen dichteren Fahrplankontakt und die rasche Einführung eines leistungsfähigen ÖV-Systems (Limmattalbahnhof). Für zu Fuss Gehende und Velofahrende soll die Landstrasse dank grosszügiger Vorzonen, Einführung eines Mehrzweckstreifens zur besseren Querung, durchgängige Velostreifen, dezentrale Veloabstellanlagen, E-Bike-Infrastruktur oder die Einführung eines Heimlieferdienstes für Einkäufe attraktiver werden.

Weitere Massnahmen betreffen das Mobilitäts- und Parkierungsmanagement. Die Anzahl Pflichtparkplätze wird reduziert, ebenso wie die Gesamtzahl an Parkplätzen im Bereich der Landstrasse. Oberirdische Parkplätze an der Landstrasse werden zugunsten der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit und der Durchlässigkeit grösstenteils in die rückwärtig erschlossenen Parkhäuser verlagert.

Stossrichtung 3, temporäre Sperrung des zentralen Abschnitts für den motorisierten Individualverkehr und Erweiterung des Parkplatzangebotes (Bilder 5 und 6): Die Landstrasse wird zwischen Staffel- und Alberich Zwysig-Strasse von 10 bis 20 Uhr für den MIV gesperrt und der Strassenraum als Flanierzone gestaltet. Der MIV wird in die Zentralstrasse verlagert, während Bus bzw. Limmattalbahnhof und Velo weiterhin durch die Landstrasse fahren dürfen.

Die Anzahl Parkplätze (ober- und unterirdisch) wird erhöht, um die Attraktivität der Landstrasse für autofahrende Besucher und Besucherinnen zu verbessern. Im Zusammenhang mit der zeitlichen Sperrung der Landstrasse werden sämtliche Parkplätze in den rückwärtigen Bereich der Landstrasse verlagert. Diese Parkplätze werden über die verlängerte Stiegenstrasse (im Einbahnregime) und die Mattenstrasse (Sackgasse) erschlossen.



Bild 1: Der Hauptverkehr wird über die Landstrasse abgewickelt (rot). Die Zentralstrasse (orange) ist ergänzende Parallelachse.

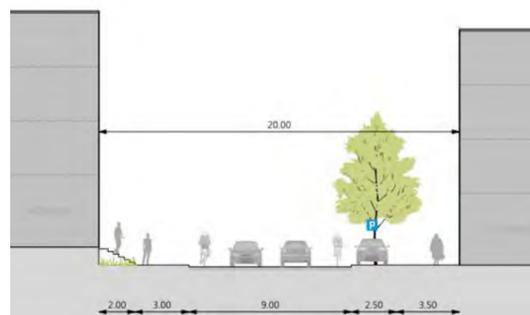


Bild 2: Strassenquerschnitt im Abschnitt West: Trotz engeren Platzverhältnissen haben alle Verkehrsträger ihren eigenen Bereich; Vorzone (teils Hochparterre) mit Fussgängerbereich, Fahrbahn mit Velostreifen, einseitiger Bepflanzung und Längsparkierung.



Bild 3: Strassenquerschnitt im Abschnitt Mitte/Ost: Velo- und Fussverkehr im Vorzonenbereich; ÖV und MIV im Mischverkehr, aufgrund der grosszügigeren Platzverhältnisse mit einseitiger Abzweigspur.

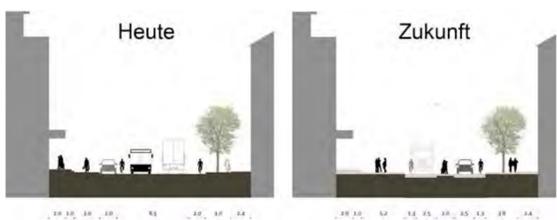


Bild 4: Heutiger (links) und künftiger Strassenquerschnitt (rechts) im Abschnitt Mitte; neu: breiter Vorzonenbereich mit Möglichkeit zu vereinzelter Längsparkierung, Fahrbahn im Mischverkehr mit separatem Velo- und Mehrzweckstreifen (Querungshilfe, Verengung Fahrbahn).



Bild 5: Zeitliche Teilspernung der Landstrasse für den motorisierten Individualverkehr mit Verlagerung in Zentralstrasse.

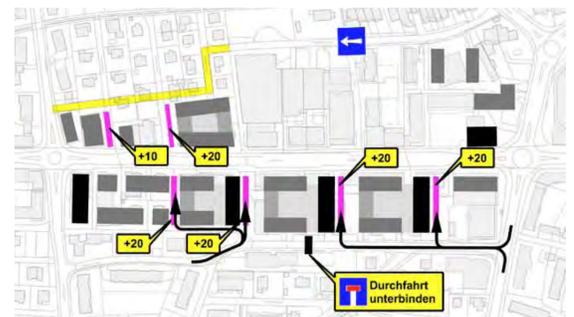


Bild 6: Konzept oberirdische Parkierung im Abschnitt Mitte mit Anzahl zusätzlicher Parkplätze im Vergleich zu heute; rückwärtige Erschliessung über Stiegenstrasse (um gelben Ast verlängert, Einbahnregime) und unterbrochene Mattenstrasse.

