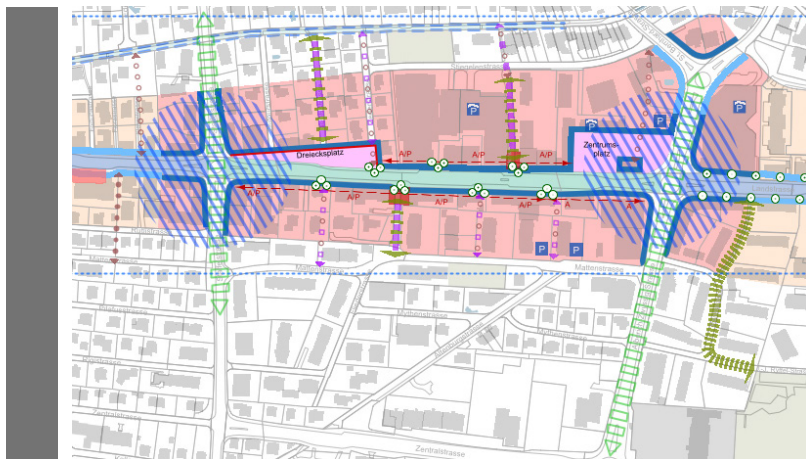


Zukunft Wettingen Masterplan Landstrasse Synthesebericht

Vom Gemeinderat am 17. Juli 2014 beschlossen



IMPRESSUM

Auftraggeber

Gemeinderat Wettingen, Alberich Zwysigstrasse 76, 5430 Wettingen

Auftragnehmerin

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Begleitende Arbeitsgruppe

Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung

Martin Valencak, Bau- und Planungsabteilung (Projektleitung)

Thomas Berz, Bau- und Planungsabteilung

Michael Emmenegger, Analyse und Management von sozialen Prozessen, Zürich

Ballmer + Partner AG, Aarau

Ablage Bilder

25556_13A_140828_Bericht_Abbildungen

© Bau- und Planungsabteilung, Wettingen; Abbildungen Dritter: explizite Quellenangabe

INHALT

Vorwort	6
Zusammenfassung	7
1 Ausgangslage	10
1.1 Situation	10
1.2 Problemstellung	11
1.3 Vielfältige Landstrasse	12
2 Entwicklungsziele für die Landstrasse	17
3 Leitlinien	18
4 Einführung in die Masterplanung	19
4.1 Prozess und Akteure	19
4.2 Aufbau des Masterplans	20
4.3 Zweck des Masterplans	21
4.4 Bedeutung des Masterplans	22
5 Funktionen und Nutzungen	23
5.1 Übersicht	23
5.2 Gesamte Landstrasse	23
5.3 Zentrum	24
5.4 Ausserhalb Zentrum	25
5.5 Gebiet östlich Kreuzkapellenweg	25
6 Freiraum	27
6.1 Übersicht	27
6.2 Strassenraumgestaltung	27
6.3 Orientierungsorte	28
6.4 Verweilorte	29
6.4.1 Platzbereiche im Zentrum	29
6.4.2 Entlang der Landstrasse	30
6.5 Begrünung der Landstrasse	31
6.6 Grüne Querverbindungen	32
6.7 Gestaltung als roter Faden	33

7	Verkehr	34
7.1	Übersicht	34
7.2	Verstetigung des Verkehrs	34
7.3	Bewältigung der Mobilitätszunahme	35
7.4	Erschliessungsprinzipien	35
7.5	Strassenraumgestaltung	36
7.5.1	Gliederung	36
7.5.2	Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung	37
7.5.3	Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung	43
7.6	Langsamverkehr	44
7.7	Öffentlicher Verkehr	46
7.7.1	Busverkehr	46
7.7.2	Limmattalbahn	46
7.8	Parkierung im Zentrum	47
7.8.1	Parkleitsystem	47
7.8.2	Oberirdische Kurzzeitparkplätze	47
7.9	Versorgungsrouten	48
8	Städtebau	49
8.1	Übersicht	49
8.2	Bebauungsstruktur	49
8.2.1	Zielsetzung	49
8.2.2	Teilgebiet West	49
8.2.3	Übrige Teilgebiete	50
8.2.4	Zentrum	50
8.3	Nutzungsmass	51
8.4	Erhöhung des Nutzungs- / Dichtemasses	52
8.4.1	Grundsätze	52
8.4.2	Weitergehende Verdichtung	54
8.5	Weitere Grundsätze zur Verdichtung	56
8.6	Gestaltung der Gebäude	57
8.6.1	Gebäudeausrichtung	57
8.6.2	Differenzierte Fassadenabwicklung	58
8.6.3	Arkaden (rückspringendes Erdgeschoss)	58
8.6.4	EW-Gebäude	59
8.7	Torsituationen	59
9	Gesamtbetrachtungen	60
10	Massnahmen	62
10.1	Allgemeines	62
10.2	Massnahmenübersicht	62
10.3	Laufende Projekte	62

11	Umsetzung des Masterplans	63
11.1	Organisation der Umsetzung	63
11.2	Controlling	64
A	Anhang: Masterplan Landstrasse	65
A1	Gesamtplan	66
A2	Teilplan Funktionen und Nutzungen	69
A3	Teilplan Freiraum	72
A4	Teilplan Verkehr	75
A5	Teilplan Städtebau	78

VORWORT

Liebe Wettingerinnen und Wettinger

Die Funktionen unserer Landstrasse sind vielfältig. Sie ist unsere Einkaufs- und Geschäftsstrasse, Lebensraum und Treffpunkt der Wettinger Bevölkerung, gleichzeitig aber auch Hauptverkehrsachse. Der Landstrasse ist Sorge zu tragen, umso mehr, als sie die Konkurrenz des «Tägiparks» und ausserkommunaler Einkaufsmöglichkeiten spürt, als Wohnraum mit Verkehrsimmissionen konfrontiert ist und ihr heute die Aufenthaltsqualität fehlt. Daher hat sich der Gemeinderat in Absprache mit dem Kanton entschieden, die Landstrasse aus einer gesamtheitlichen Sicht zu revitalisieren.

Der Gemeinderat freut sich, Ihnen nach rund dreijähriger Planungsarbeit den Masterplan Landstrasse präsentieren zu können. Dieser stimmt die Themen Nutzungen, Freiraum, Verkehr, Städtebau und Umwelt aufeinander ab. Er dient der öffentlichen Hand und privaten Akteuren als Grundlage für die künftige Entwicklung.

Der Masterplan orientiert sich an 5 Leitlinien: lebendige Vielfalt mit Qualität, hohe Aufenthaltsqualität, Stärkung und Belebung des Zentrums, gute Erreichbarkeit für alle sowie hoher Wiedererkennungswert.

Der Gemeinderat wählte eine kooperative und interdisziplinäre Vorgehensweise für die Landstrassenplanung. Erfreulich ist, auf welche Resonanz unser Aufruf zur aktiven Mitarbeit an der Entwicklungsplanung «Zukunft Landstrasse» stiess. Alle Direktbetroffenen und Interessierten konnten ihre Sichtweise und ihre Ansprüche in mehreren Veranstaltungen und Workshops einbringen. An den Mitwirkungsanlässen beteiligten sich jeweils zwischen 80 und 120 Personen. Bereits werden Früchte der kooperativen Vorgehensweise sichtbar. Verschiedene Grundeigentümer, Investoren und Gewerbetreibende kamen seit Beginn des Prozesses bereits mit Entwicklungsabsichten, die sich auf den Masterplan abstützen, auf die Gemeinde zu.

Ich bedanke mich bei allen Beteiligten für die interessante und konstruktive Zusammenarbeit. Die Zukunft voraussagen kann niemand, aber die Zukunft zu planen, dafür tragen wir die Verantwortung.

Dr. Markus Dieth, Gemeindeammann

ZUSAMMENFASSUNG

Problemstellung Die Landstrasse steht unter zunehmendem Nutzungsdruck und ist in Konkurrenz mit anderen Einkaufsmöglichkeiten wie z.B. «TägiPark», Spreitenbach oder auch der Altstadt Baden. In den letzten Jahren hat die Landstrasse als Einkaufsort an Attraktivität verloren. Der öffentliche Raum weist erhebliche Mängel bei der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit auf und ist wenig attraktiv. Zudem haben verschiedene Bauprojekte gezeigt, dass die Vorschriften der Zentrumszone eine erwünschte qualitative Verdichtung nur erschwert oder gar nicht zulassen.

Prozess und Akteure (Kapitel 4.1) Interdisziplinäre Planungsteams haben Perspektiven für die künftige Entwicklung der Landstrasse erarbeitet. Diese wurden der Bevölkerung und dem begleitenden Fachgremium an mehreren Veranstaltungen zur Diskussion gestellt. Die daraus formulierten Anliegen und gewonnenen Erkenntnisse sind im Masterplan umgesetzt worden.

Aufbau (Kapitel 4.2) Der Masterplan setzt sich aus dem Synthesebericht, 4 thematischen Plänen und einem Gesamtplan (Zusammenfassung der thematischen Pläne) zusammen. Zur Umsetzung des Masterplans wurden Massnahmen formuliert, die in Massnahmenblättern dokumentiert sind (siehe separates Dokument «Massnahmenblätter»).

Gesamtplan (Anhang A1)



Zweck (Kapitel 4.3) Der Masterplan

- dient dem Gemeinderat als Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Landstrasse;
- ist Grundlage für Planungen und Projekte privater Akteure wie auch der öffentlichen Hand;
- dient dem Einwohnerrat und der Bevölkerung als Orientierungshilfe und schafft Transparenz;
- enthält Anweisungen zum weiteren Vorgehen.

Leitlinien (Kapitel 3) Dem Masterplan liegen 5 Leitlinien zugrunde:

1. Lebendige Vielfalt mit Qualität
2. Hohe Aufenthaltsqualität
3. Stärkung und Belebung des Zentrums
4. Gute Erreichbarkeit für alle
5. Hoher Wiedererkennungswert

Kernaussagen Funktionen & Nutzungen (Kapitel 5)	Entlang der Landstrasse soll eine durchmischte Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten ermöglicht werden. Stark störende Betriebe sind nicht zulässig; Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind nur im Zentrum (Staffel- bis Alberich Zwyszigstrasse) vorzusehen. Publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen sind auf der ganzen Länge der Landstrasse erlaubt, im Zentrum sowie an wichtigen Kreuzungspunkten (Orientierungsorte) sind sie in der ersten Bautiefe vorgeschrieben. Zur Förderung publikumsorientierter Erdgeschosse wird eine lichte Raumhöhe von 3.50 bis 4.00 Metern verlangt.
Kernaussagen Freiraum (Kapitel 6)	Der Strassenraum wird in einen siedlungsorientierten Abschnitt von der Schönau- bis zur Halbartenstrasse und einen verkehrsorientierten Abschnitt von der Halbartenstrasse bis zur Gemeindegrenze zu Würenlos unterteilt. Die wichtigen Strassenkreuzungen werden durch unterschiedliche Massnahmen wie Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss, Schaffung städtebaulicher Akzente, attraktive Wegführung, Möblierung usw. zu Orientierungs-orten entwickelt. Weiter sollen entlang der Landstrasse kleine, platzartige Räume, die zum Verweilen einladen, angeboten werden. Bei diesen Verweilorten handelt es sich weniger um neue, sondern vielmehr um das Stärken bestehender Räume. Im Zentrum soll mit dem Dreiecksplatz ein neuer, zum Zentrumsplatz komplementärer Aufenthaltsort geschaffen werden. Das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität werden durch das Pflanzen von Bäumen verbessert; abgestimmt auf die jeweilige Situation gelangen Einzelbäume, Baumgruppen (im Zentrum) oder Baumreihen zur Anwendung.
Kernaussagen Verkehr (Kapitel 7)	Mit der Erhöhung der Überbauungs- und Nutzungsdichte wird ein höheres Verkehrsaufkommen einhergehen. Dieses muss in erster Linie durch eine Verbesserung und Förderung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Taktverdichtung ab Alberich Zwyszigstrasse) und des Langsamverkehrs (z.B. Markierung Velostreifen, Angebot Veloabstellplätze) bewältigt werden. Um eine Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, soll längerfristig im Zentrum, zwischen Staffelstrasse und Alberich Zwyszigstrasse, ein Mehrzweckstreifen eingeführt werden. Die Breite der Strassenquerschnitte ist auf der gesamten Länge der Landstrasse so ausgelegt, dass die Limmattalbahn in der Landstrasse geführt werden könnte.

Kernaussagen Städtebau
(Kapitel 8)

Die bestehende Bebauung soll in ihrer Struktur weiterentwickelt und neue Qualitäten sollen geschaffen werden. Im westlichsten Teil der Landstrasse sollen demgegenüber die vorhandenen Qualitäten erhalten bleiben, weshalb dort die vorherrschende Bebauungsstruktur fortgeschrieben werden soll.

An der Landstrasse ist keine generelle Aufzonung vorgesehen. Mit dem Nachweis einer Gesamtbetrachtung über mehrere Grundstücke sowie der Sicherstellung bestehender und der Schaffung neuer Qualitäten soll eine bauliche Verdichtung mit einem zusätzlichen Vollgeschoss ermöglicht werden. An Orientierungsorten (Kreuzungen) sollen eine städtebauliche Akzentsetzung und eine höhere bauliche Dichte ermöglicht werden.

Gesamtbetrachtungen
(Kapitel 9)

Die Landstrasse zeichnet sich durch eine kleinteilige Parzellierung und vielfältige Eigentümerstrukturen aus. Die angestrebte Entwicklung kann in solchen Situationen nur dann herbeigeführt werden, wenn Bebauung, Erschliessung, Nutzweise und Freiraumgestaltung über mehrere Grundstücke («Schilden») koordiniert erfolgen. Entsprechend müssen sogenannte Gesamtbetrachtungen gefördert werden.

Massnahmen
(siehe separates Dokument
«Massnahmenblätter»)

Für die Umsetzung des Masterplans sind 8 Massnahmen formuliert worden (Stand Juli 2014, in Bearbeitung):

Massnahmen	2014	2015	2016	2017	2018
M_1 Aufbau Gebietsmanagement Landstrasse					
M_2 Grundlagenerarbeitung für Anpassung Nutzungsplanung Gesamtgemeinde					
M_3 Anpassung Nutzungsplanung für Zentrumszone					
M_4 Ausarbeitung Gestaltungsplan Winkelried Süd					
M_5 Einbringen Anliegen in Erneuerung Strassenraum untere Landstrasse					
M_6 Auslösung und Begleitung von Gesamtbetrachtungen					
M_7 Ausarbeitung Nutzungsmanagement					
M_8 Interessenvertretung durch Gemeinde (Politik)					

Organisation Umsetzung
(Kapitel 11.1)

Die Umsetzung des Masterplans ist ein langfristiger Prozess und eine gemeinsame Aufgabe: Zur Erfüllung sind der Gemeinderat als Steuerungsorgan, die Verwaltung (v.a. Bau- und Planungsabteilung) als operative Ebene und private Akteure (Grundeigentümer, Handels- und Gewerbeverein, Ladenbesitzer, Vereine u.a.m.) gefordert.

Controlling
(Kapitel 11.2)

Der Masterplan unterliegt einem jährlichen Controlling. Die Ergebnisse dieser Überprüfung und daraus resultierende notwendige Massnahmen zur Zielerreichung sollen dem Gemeinderat in einem «Rechenschaftsbericht» vorgelegt werden. Die Massnahmen sollen jeweils in das Mehrjahresprogramm, die Finanzplanung und das Budget einfließen.

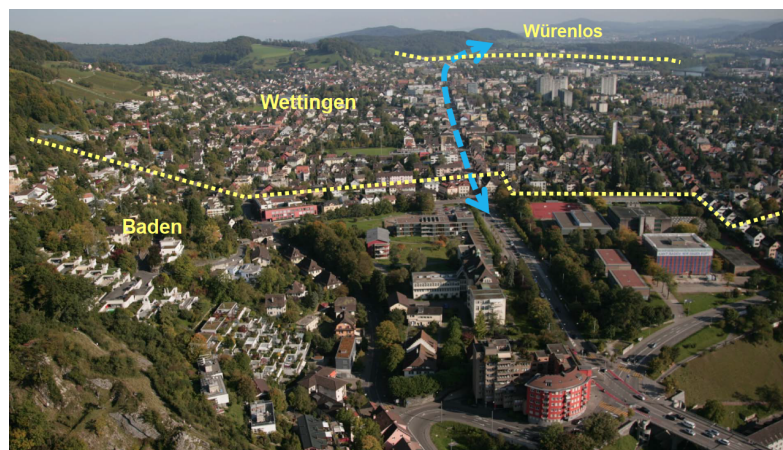
1 AUSGANGSLAGE

1.1 Situation

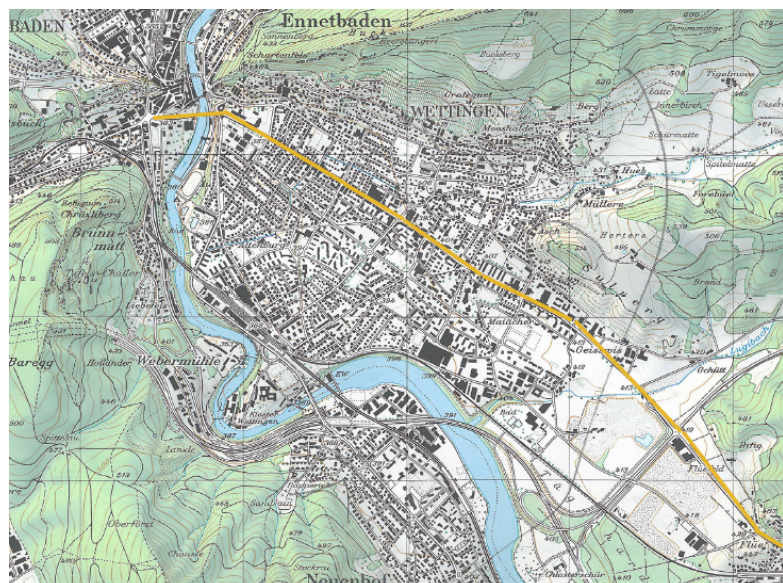
Bedeutung und Funktion der Landstrasse

Die Landstrasse ist das lineare Rückgrat von Wettingen mit einer Vielzahl an Nutzungen. Sie erstreckt sich über eine Distanz von rund 2.50 Kilometern von der Gemeindegrenze zu Baden bis nach Würenlos.

Die Landstrasse ist gleichzeitig Wohn- und Arbeitsort, Einkaufsstrasse und lokale sowie regionale Verkehrsachse für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie für den Langsamverkehr (LV).



Übersicht über die 2.5km lange Landstrasse zwischen Baden und Würenlos



Die Landstrasse – lineares Rückgrat von Wettingen
(Quelle: Schneider Studer Primas, Zürich, aus Testplanung Landstrasse)

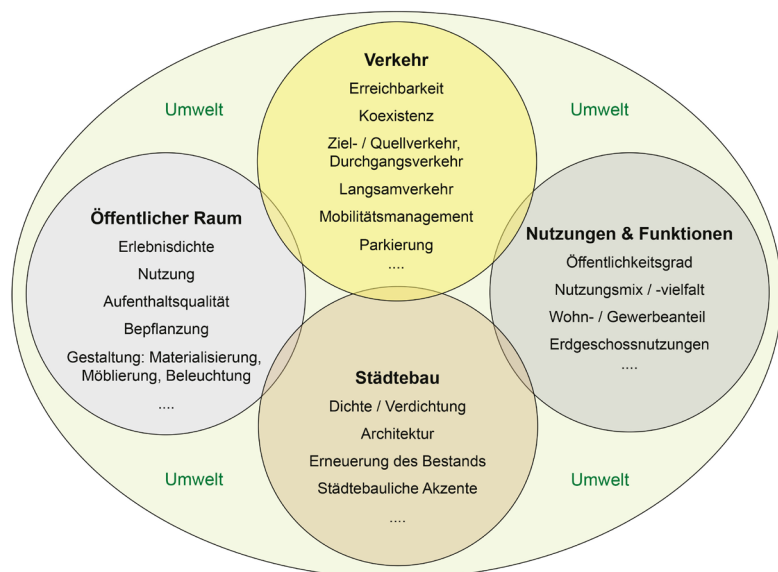
1.2 Problemstellung

Vielschichtige Probleme Die Landstrasse steht unter zunehmendem Nutzungsdruck und in Konkurrenz mit peripher gelegenen Einkaufsmöglichkeiten, insbesondere dem Einkaufszentrum «Tägipark» im Osten der Gemeinde, aber auch Angeboten ausserhalb der Gemeinde und der Altstadt Baden. In den letzten Jahren hat die Landstrasse als Einkaufsort an Attraktivität verloren, und das Erscheinungsbild nimmt an Qualität ab.

Verschiedene Bauprojekte und Baugesuche haben gezeigt, dass die Vorschriften für die Zentrumszone eine erwünschte qualitative Verdichtung nur erschwert oder gar nicht zulassen.

Der öffentliche Raum kommt heute, u.a. aufgrund der Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr, nur wenig zur Geltung. Es mangelt an übergreifenden Gestaltungsideen, die zur Identität der Landstrasse und zur Orientierung im Raum beitragen würden. Er weist erhebliche Mängel in der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit auf und ist wenig attraktiv.

Gesamtbetrachtung, Abstimmung Die Probleme der Landstrasse sind vielschichtig. Was bislang fehlte, ist eine Gesamtbetrachtung der zahlreichen Bereiche, die in der Landstrasse aufeinandertreffen. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, Nutzungen/Funktionen sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums müssen aufeinander abgestimmt werden. Im Rahmen dieser Abstimmung sind auch Umweltbelange als Querschnittsthema miteinzubeziehen.



Gesamtbetrachtung und Abstimmung vielfältiger Themen

1.3 Vielfältige Landstrasse

Heterogenität und Vielfalt Übergeordnetes und zentrales Merkmal der Landstrasse ist ihre Heterogenität und die damit verbundene Vielfalt. Das Gesicht der Landstrasse ändert sich immer wieder. Zur Illustration dieser Vielfalt bzw. als Hinweis auf Potenziale in und an der Landstrasse dient die nachfolgende Bilddokumentation.



Schönau- bis Staffelstrasse: Struktur durch viele Querstrassen; kompaktes Ensemble als Auftakt; Wechsel von klein- und grossmassstäblicher, meist offener Bebauung; Erdgeschosse: kleine Ladenlokale



Enger, stimmiger Strassenraum mit relativ dichter Bebauung



Stark durchgrünte Querstrasse als Verbindung ins rückwärtige Quartier



Privater, grüner Vorgarten, der als Fühler der Gartenstadt in die Landstrasse reicht



Grosszügige Vorzone; Bushaltestelle mit hinterliegender, ungenutzter Freifläche



Kino Elite mit abweisender Fassade und wenig attraktivem Vorplatz



Parkierung auf Privatgrundstück; Erschliessung über Landstrasse



Staffel- bis Alberich Zwysigstrasse: Offener Strassenraum mit grosszügigen Vorzonen; heterogene, meist grossmasstäbliche Bebauung; Erdgeschoss: v.a. publikumsorientiert; belebtes Zentrum



Grosszügige, jedoch ungenutzte Vorzone



Fehlende Durchlässigkeit in hinterliegendes Quartier



Harte Abgrenzung des privaten Raums vom öffentlichen Raum



Vielfältige Ansprüche an den begrenzten Strassenraum: Bus, Längsparkierung, Geschäftsauslage, Flanieren



Belebter, enger Vorzonenbereich



Wenig belebter Zentrumsplatz



Alberich Zwyssigstrasse bis Jurastrasse/Märzengasse: Verkehrsorientiert; belebt im Übergang zum Zentrum; Längsbaukörper, grossmassstäbliche Bebauung; Vorzonen: heterogene Gestaltung; Bäume



Erschliessung über Landstrasse, Tiefgarageneinfahrt als unerwünschter Unterbruch im Erdgeschoss



Einziger Abschnitt mit Gefälle; fehlender Bezug Erdgeschoss zur Vorzone



Fehlende Durchlässigkeit in das hinterliegende Quartier



Abgeschlossene Schulanlage: fehlender Bezug des Strassenraums zur Bebauung



Café mit wenig Platz für Aussenbestuhlung; unattraktive Vorzone



Geschlossene Bebauung; privat wirkende Vorzone



Jurastrasse/Märzengasse bis Gemeindegrenze: Verkehrsorientierter Strassenraum trotz Wohnnutzung; gesäumt von Bäumen; grossmassstäbliche Bebauung, dem Strassenraum abgewandt; unbelebte Vorzonen



Verkehrsknotenpunkt mit wenig markanter Bebauung; fehlende Aufenthaltsqualität



Dominante Verkehrsfläche; gewerblich genutzte Aussenräume an guter Lage



Allee mit separatem Velo-/Fussweg



Kleiner Aufenthaltsort im Kreuzungsbereich



Gebiet mit undifferenzierter Bebauung



Kreuzkapelle als kaum wahrnehmbares, potenziell identitätsstiftendes Objekt

2 ENTWICKLUNGSZIELE FÜR DIE LANDSTRASSE

Mit dem Masterplan Landstrasse will der Gemeinderat folgende Ziele erreichen:

Gesamtbetrachtung (Abstimmung)	Die Entwicklung des Siedlungsraums ist abgestimmt erfolgt; dies betrifft die Baustruktur, den Freiraum, auf die Quartierstruktur abgestimmte bauliche Dichten, die Verkehrskapazitäten und eine ausgewogene Sozialstruktur. Die Entwicklung der Landstrasse ist auch auf die Umweltbelange abgestimmt.
Identität, Positionierung	Die Landstrasse hat an Identität gewonnen und ist im regionalen Kontext positioniert.
Zentrumsfunktion	Die Landstrasse ist das Rückgrat von Wettingen, übernimmt Zentrumsfunktion und ist Ort der Begegnung. Sie ist als urbanes Zentrum belebt sowie gestärkt und bildet eine attraktive Visitenkarte von Wettingen.
Funktionen und Nutzungen	Die Landstrasse ist attraktiv als Wohnort sowie als Arbeitsort und ist die wichtigste Einkaufszone Wettingens. Die Vielfalt an Einkaufsgeschäften und Dienstleistungsanbietenden ist erhalten und durch öffentliche Angebote zusätzlich gestärkt.
Freiraum	Der Freiraum entlang der Landstrasse ist gestalterisch aufgewertet und der öffentliche Raum für alle benutzbar. Trotz der Verkehrsbelastung ist er 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.
Verkehr	Die Landstrasse ist als lebendiger Raum gestaltet, der von Fassade zu Fassade reicht, und nicht allein vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Die einzelnen Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) prägen den Strassenraum gleichermassen. Die Verkehrsströme sind so organisiert, dass ein rücksichtsvolles, funktionierendes Nebeneinander herrscht.
Städtebau	Durch die gezielte bauliche Entwicklung ist die Landstrasse noch deutlicher zur städtebaulichen Mitte von Wettingen geworden. Die bauliche Verdichtung ist mit der Gestaltung des Freiraums und der Verkehrsplanung koordiniert.
Auslösung privater Investitionen	Die Aufwertung und Revitalisierung der Landstrasse ist unter Einbezug der massgebenden Akteure wie Grundeigentümer, Ladenbesitzer, Bewohner und Kunden erfolgt. In der Folge sind massgebliche private Investitionen in Immobilien und in die Infrastruktur ausgelöst worden.

3 LEITLINIEN

Basis für Entwicklung Aufgrund der gesteckten Entwicklungsziele (siehe Kapitel 2) sowie der Anliegen der Bevölkerung und des Begleitgremiums (siehe separates Dokument «Bericht zum Planungsprozess») lassen sich Leitlinien ableiten, die die Grundlage für den Masterplan und damit für die Entwicklung der Landstrasse bilden:

Lebendige Vielfalt mit Qualität

dank breitem Nutzungsangebot, abwechslungsreichen Strassenräumen und differenzierter Bebauung (Dichte, Massstäblichkeit, Strukturen).

Hohe Aufenthaltsqualität

dank vielfältigen Verweilmöglichkeiten, einladender Gestaltung des öffentlichen Raums sowie privater Vorzonen und Begrünung.

Stärkung und Belebung des Zentrums

dank publikumsorientierter Erdgeschossnutzung, vielfältigem Nutzungsangebot, attraktiven Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten, baulicher Verdichtung und Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden.

Gute Erreichbarkeit für alle

dank Einbezug und wesensgerechtem Einsatz aller Verkehrsmittel sowie feinmaschigem Netz an Querverbindungen insbesondere für den Langsamverkehr.

Hoher Wiedererkennungswert

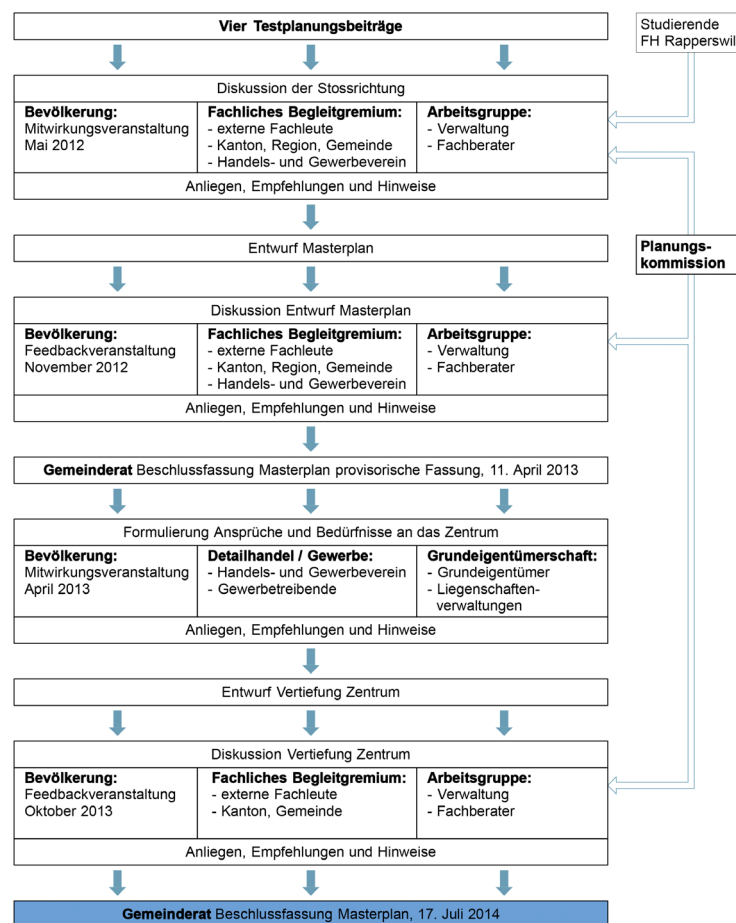
dank wiederkehrenden sowie wiedererkennbaren Gestaltungselementen und einprägsamen Orientierungsorten.

4 EINFÜHRUNG IN DIE MASTERPLANUNG

4.1 Prozess und Akteure

Grundlagen: 4 interdisziplinär zusammengesetzte Planungsteams mit den Perspektiven Planungsteams Fachdisziplinen Städtebau/Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehr hatten im Rahmen einer im Jahre 2011 durchgeführten Testplanung Perspektiven für die künftige Entwicklung der Landstrasse erarbeitet. Ergänzend dazu wurden für das Zentrum und das Gebiet Winkelried im Jahre 2013 Vertiefungsstudien durchgeführt.

Mitwirkung: Die verschiedenen Stossrichtungen der beteiligten Planungsteams wurden der Bevölkerung und dem begleitenden Fachgremium an mehreren öffentlichen Veranstaltungen zur Diskussion gestellt. Die formulierten Anliegen und gewonnenen Erkenntnisse wurden durch eine Arbeitsgruppe und das Begleitgremium im Masterplan umgesetzt.¹



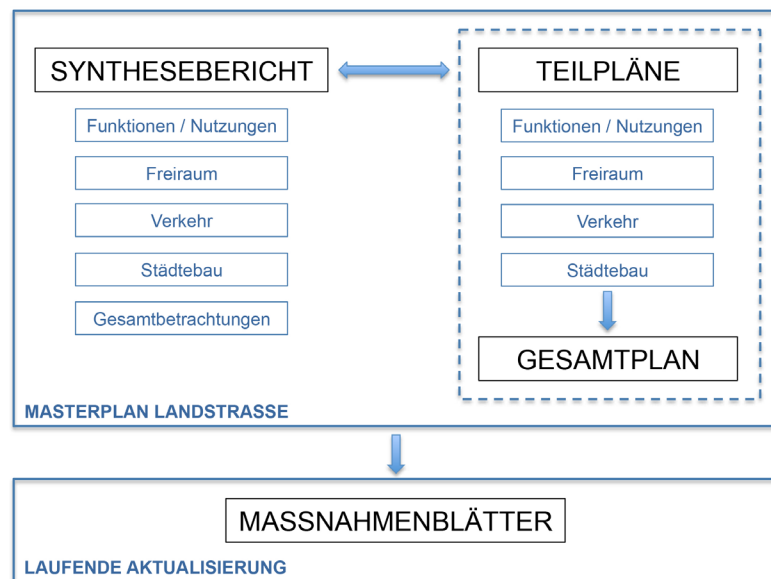
Erarbeitung Masterplan durch Einbezug einer Vielzahl an Akteuren

¹ Die Anliegen und Erkenntnisse aus der Mitwirkung sind in einem separaten Dokument «Bericht zum Planungsprozess» aufgeführt.

4.2 Aufbau des Masterplans

Aufbau Masterplan Die aus den Diskussionen mit der Bevölkerung und dem Fachgremium gewonnenen Erkenntnisse sind im vorliegenden Synthesebericht und in thematischen Teilplänen plangrafisch umgesetzt (siehe Anhang). Die zentralen Inhalte dieser Teilpläne sind in einem Gesamtplan zusammengefasst. Der Gesamtplan und die thematischen Teilpläne bilden zusammen den Masterplan.

Gesamtübersicht Masterplan



Bestandteile des Masterplans Landstrasse

Teilpläne / Sachthemen Folgende Sachthemen sind in den Teilplänen dargestellt:

- a) Funktionen und Nutzungen
- b) Freiraum
- c) Verkehr
- d) Städtebau

Erläuterungen / Sachthemen Die wichtigsten Inhalte dieser 4 Themen werden in den Kapiteln 5 bis 8 erläutert.

Massnahmenblätter Für die Umsetzung des Masterplans bzw. für die Entwicklung der Landstrasse im Sinne der gesteckten Ziele (siehe Kapitel 2) bedarf es geeigneter Massnahmen. Die notwendigen Massnahmen sind in Form von Massnahmenblättern zusammengefasst (siehe separates Dokument «Massnahmenblätter»). Auch sie sind Bestandteil des Masterplans Landstrasse.

4.3 Zweck des Masterplans

Zweck Mit dem Masterplan für die Landstrasse in Wettingen werden folgende Zwecke verfolgt:

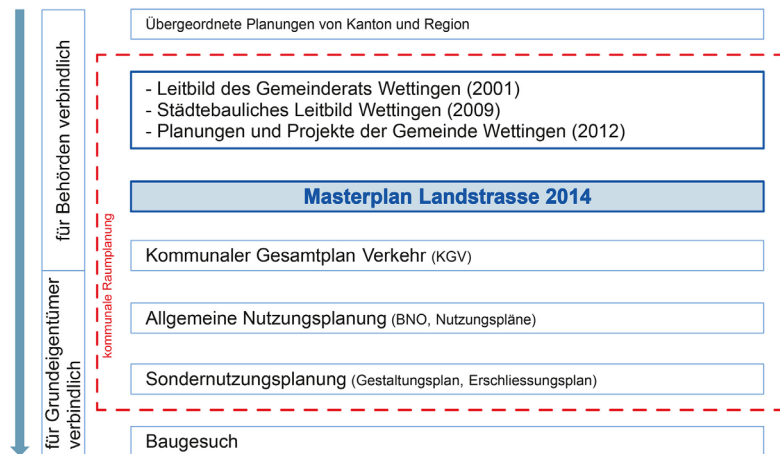
- Der Masterplan zeigt für die Sachthemen «Funktionen und Nutzungen», «Freiraum», «Verkehr» und «Städtebau» Lösungsansätze, mit deren Umsetzung die Entwicklungsziele des Gemeinderats (siehe Kapitel 2) mittel- bis langfristig erreicht werden können.
- Der Masterplan zeigt weiter auf, welche konkreten Massnahmen zur Zielerreichung getroffen werden müssen. Diese Massnahmen sind in den Massnahmenblättern aufgeführt.
- Der Masterplan dient dem Gemeinderat als Führungs- und Koordinationsinstrument bei der Umsetzung der zur Zielerreichung notwendigen Massnahmen.
- Der Masterplan dient allen Akteuren als Information und als Grundlage für die eigenen Planungen und Projekte an der Landstrasse. Als Akteure stehen im Vordergrund:
 - der Kanton als Strasseneigentümer;
 - die von den Entwicklungsabsichten betroffenen Anwohnenden und Gewerbetreibenden;
 - Grundeigentümer und Investoren, die ihre eigenen Projekte und Planungen (z.B. Baugesuche, Gestaltungspläne) auf den Masterplan und weitere Planungsgrundlagen abzustimmen haben;
 - die Baubehörde, die Baugesuche und Gestaltungspläne auf der Grundlage des Masterplans und der weiteren Grundlagen beurteilt;
 - die Verwaltung, die mit der Umsetzung der Massnahmen beauftragt ist.
- Der Masterplan dient dem Einwohnerrat und der Bevölkerung als Orientierungshilfe, damit die einzelnen Massnahmen in einen Bezugsrahmen gestellt und somit besser beurteilt werden können.
- Der Masterplan soll dazu beitragen, private Initiativen und Investitionen in Immobilien und Infrastrukturen auszulösen, was sich positiv auf die weitere Entwicklung der Landstrasse auswirken wird.

- Mit dem Masterplan schafft der Gemeinderat Transparenz im Hinblick auf die beabsichtigten Massnahmen. Dies hilft den öffentlichen (Kanton und Region) und den privaten Akteuren, ihre eigenen Planungen und Projekte frühzeitig mit denjenigen der Gemeinde abzustimmen und zielgerichteter umzusetzen. Der Masterplan leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verfahrensbeschleunigung bei Planungen und Projekten.
- Der Masterplan enthält Anweisungen
 - für die Überprüfung und Anpassung von bestehenden Planungsinstrumenten wie der Bau- und Nutzungsordnung, den Erschliessungsplänen sowie den Richtlinien zur baulichen Verdichtung der Landstrasse;
 - für die Ausarbeitung von neuen Planungsmitteln wie z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepten für die Landstrasse.

4.4 Bedeutung des Masterplans

Für die Behörden verbindlicher Orientierungsrahmen

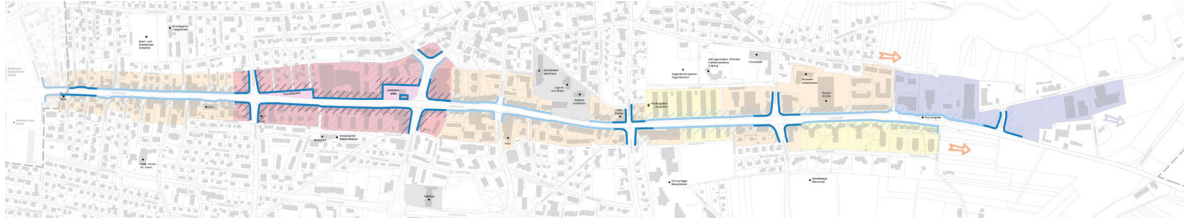
Der Masterplan Landstrasse bildet einen für die Behörden verbindlichen Orientierungsrahmen zur Entwicklung der Landstrasse im Sinne der in Kapitel 2 formulierten Entwicklungsziele. Der Masterplan Landstrasse wird damit zu einem wichtigen Bestandteil der kommunalen Raumplanung. Die bestehenden Planungsinstrumente werden aufgrund der Inhalte des Masterplans überprüft und bei Bedarf angepasst.



Einordnung des Masterplans Landstrasse in die kommunale Raumplanung

5 FUNKTIONEN UND NUTZUNGEN

5.1 Übersicht



Teilplan Funktionen und Nutzungen (siehe Anhang A2)

5.2 Gesamte Landstrasse

Allgemein Für die Landstrasse ist allgemein folgende Entwicklung beabsichtigt:

- Entlang der Landstrasse soll eine durchmischte Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten gefördert werden;
- es sind nicht störende² und mässig störende³ Betriebe gestattet. Stark störende⁴ Betriebe sind nicht zulässig. (Begriffsdefinition gemäss § 36 BNO)
- Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausschliesslich im Zentrum (Staffel- bis Alberich Zwyssigstrasse) zulässig⁵;
- die Möglichkeit für grossflächige Erdgeschossnutzungen soll gewährleistet werden. Diese EG-Flächen bleiben publikumsbezogenen Nutzungen vorbehalten. Falls das Grundstück im Erdgeschoss flächig überbaut wird, muss die Dachfläche begrünt, mit Aufenthaltsflächen ergänzt und attraktiv gestaltet werden (Vermeidung von störenden technischen Aufbauten).

² Nicht störende Betriebe sind zum Beispiel: Bäckereien; Schuhmachereien; Coiffeurläden; Schneiderateliers; Ateliers für technische und grafische Berufe; kleinere kaufmännische Betriebe; ärztliche Praxisräume; Lagerräume, bei denen das Lagergut zu keiner intensiven Ein- und Ausladetätigkeit führt; Ladengeschäfte; Ateliers für stille Berufe; Quartierrestaurants.

³ Mässig störende Betriebe sind zum Beispiel: Schreinereien; Zimmereien; mechanische Werkstätten; Autogewerbe inklusive Garagen; Spenglereien; Gaststätten; grössere Verkaufsgeschäfte; Theater; Kinos.

⁴ Stark störende Betriebe sind zum Beispiel: grössere Einkaufszentren; Fabrikationsbetriebe mit durchgehenden Betriebszeiten; grössere Handels- und Dienstleistungsunternehmen mit starkem Zubringerverkehr; Schlossereien; Giessereien; Schmieden; Kraftwerkszentralen.

⁵ Begriffsdefinition im Sinne des kantonalen Richtplans, Kapitel S 3.1: Standorte mit einem hohen Personenverkehrsaufkommen von mehr als 1500 Personenwagenfahrten pro Tag (750 Zu- und 750 Wegfahrten).

5.3 Zentrum

Zulässige Nutzungen in Erdgeschossen Im zentralen Abschnitt zwischen den Knoten Staffelstrasse/ Landstrasse und Alberich Zwyssigstrasse / Landstrasse sind an der Landstrasse in Erdgeschossen nur publikumsorientierte Nutzungen erlaubt; Wohnen im Erdgeschoss ist in diesem Abschnitt nicht zulässig. Diese Vorgabe bezieht sich auf die erste Bautiefe angrenzend an die Landstrasse.

Förderung publikumsorientierter Nutzungen Zur Förderung publikumsorientierter Nutzungen müssen Erdgeschosse auf der gesamten Länge der Landstrasse eine lichte Raumhöhe zwischen 3.50 und 4.00 Metern einhalten. Damit im Zentrum generell die Voraussetzungen für ein vielfältiges Nutzungsangebot (inkl. Nischenanbieter) geschaffen werden können, wird auch für Erdgeschosse in Gebäuden an Quer- und Parallelstrassen (rückwärtige Gebiete der Landstrasse) eine lichte Raumhöhe zwischen 3.50 und 4.00 Metern verlangt. Der Gemeinderat kann für Erdgeschosse im Zentrum in der ersten Bautiefe auch grössere Raumhöhen (über 4.00 Meter) bewilligen. Dies kann beispielsweise für ein Einkaufszentrum oder für ein Erdgeschoss mit Galeriegeschoss mit notwendigen Raumhöhen von 4.80 bis 5.20 Metern erforderlich sein.

Vorgaben zur Nutzweise:	Vorgabe der lichten Raumhöhe im EG:
Erste Bautiefe im Zentrum: publikumsorientierte Nutzung <u>vorgeschrieben</u>	3.5–4.0m > 4.0m möglich
Rückwärtige Gebiete im Zentrum: publikumsorientierte Nutzung <u>möglich</u>	3.5– 4.0m
Orientierungsorte: publikumsorientierte Nutzung <u>vorgeschrieben</u>	3.5–4.0m
Ausserhalb Zentrum (erste Bautiefe): publikumsorientierte Nutzung <u>möglich</u>	3.5–4.0m

Förderung publikumsorientierter Nutzungen durch überhohe Erdgeschosse

Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr Einrichtungen mit hohem Publikumsverkehr sollen ausschliesslich im zentralen Abschnitt zwischen Staffelstrasse und Alberich Zwyssigstrasse zugelassen werden. Voraussetzung bilden ein ausreichendes Parkierungsangebot und eine rückwärtige Erschliessung.

5.4 Ausserhalb Zentrum

Situations- und nachfragegerechte Nutzungsverteilung	Die ausserhalb des Zentrums liegenden Abschnitte der Landstrasse zeichnen sich bereits heute durch eine durchmischte Nutzweise aus. Auf Nutzungsvorgaben in Form von verbindlichen Anteilsregelungen (Wohn- oder Gewerbeanteil) wird in diesen Abschnitten verzichtet, damit auf die unterschiedlichen Lagequalitäten wie bis anhin situations- und nachfragegerecht reagiert werden kann (davon ausgenommen ist das Gebiet zwischen Kreuzkapellenweg und der östlichen Baugebietsgrenze; siehe Kapitel 5.5).
Voraussetzungen schaffen für Ansiedlung von Läden und Dienstleistungen	Damit sich auch in den Erdgeschossen ausserhalb des Zentrums kleinere Läden und Dienstleistungsangebote ansiedeln können, wird für Erdgeschosse eine lichte Raumhöhe zwischen 3.50 und 4.00 Metern verlangt Für Orientierungsorte sind publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss vorgeschrieben (davon ausgenommen ist der Knoten Bahnhofstrasse-Kirchstrasse / Landstrasse). Wohnen im Erdgeschoss ist an Orientierungsorten generell nicht erlaubt.
Wohngebiete östlich Jurastrasse-Märzengasse	Östlich der Jurastrasse-Märzengasse sollen in Gebieten, in denen heute überwiegend gewohnt wird, nur nicht störende Betriebe zugelassen werden. Damit können Nutzungskonflikte vermieden werden.

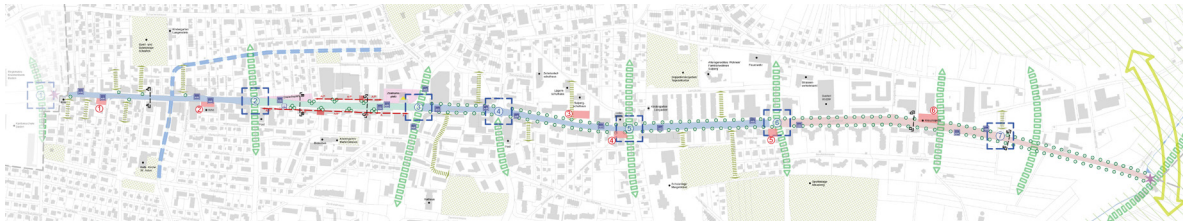
5.5 Gebiet östlich Kreuzkapellenweg

Förderung der Arbeitsnutzung	Im Abschnitt zwischen Kreuzkapellenweg und der Baugebietsgrenze im Osten wird eine durchmischte Nutzweise mit Arbeiten und Wohnen angestrebt, wobei hier die Arbeitsnutzung im Vordergrund stehen soll.
Anteilsregelung für Arbeitsnutzung	Zur Förderung der Arbeitsnutzung soll ein minimal einzuhaltender Anteil an Arbeitsnutzung vorgeschrieben werden (z.B. mindestens 75%), wobei dieser Anteil nicht zwingend für jedes Grundstück eingehalten werden muss; Anteilsverlagerungen (Nutzungskonzentrationen) sollen möglich sein (zum Beispiel mit einem Gestaltungsplan). Mit der Förderung der Arbeitsnutzung wird einerseits auf die in diesem Abschnitt angesiedelten Betriebe Rücksicht genommen, andererseits kann dem generellen Bedürfnis nach Gewerbeflächen an einem dafür geeigneten Standort entsprochen werden.

Auf die Ausweitung dieser Nutzungsvorgabe auf den westlich angrenzenden Abschnitt zwischen Kreuzkapellenweg und Halbartenstrasse wurde verzichtet, da sonst ein zu «harter» Übergang zur Wohnüberbauung an der Neufeldstrasse entstehen würde. Zudem würde die Arealüberbauung am Kreuzkapellenweg mit ihrer überwiegenden Wohnnutzung zu einer Gewerbenutzungsvorgabe im Widerspruch stehen.

6 FREIRAUM

6.1 Übersicht



Teilplan Freiraum (siehe Anhang A3)

6.2 Strassenraumgestaltung

Landstrasse als multifunktionaler Raum

Die Landstrasse ist eine kantonale Hauptverkehrsstrasse (K 275). Sie liegt in der Gemeinde Wettingen weitgehend im dicht bebauten Siedlungsgebiet. Die Strasse soll deshalb in diesem Bereich als siedlungsorientierte Strasse ausgestaltet und als multifunktionaler Raum in die Siedlungsstruktur integriert werden. Dieser Raum muss so konzipiert und gestaltet werden, dass er den vielfältigen Anforderungen und Bedürfnissen wie Aufenthalt, Flanieren, Einkaufen usw. mit hoher Qualität genügen und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen bewältigen kann. Dies verlangt – insbesondere im Zentrum (Staffel- bis Alberich Zwysigstrasse) – eine Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum.

Fassade zu Fassade

Damit der Strassenraum den zahlreichen Bedürfnissen gerecht werden kann, ist er von Fassade zu Fassade zu gestalten. Für ein gutes Raumgefühl ist die Schaffung einer durchgehenden, zwischen den Fassaden aufgespannten Ebene anzustreben (nach Möglichkeit ohne markanten Höhenversatz in Form von Trottoirs).

Vorzonen

Die Vorzonen, d.h. der Bereich vom Fahrbahnrand bis zur Gebäudefassade, sind für die Aufenthaltsqualität der Landstrasse entscheidend. Sie sollen differenziert ausgestattet und als attraktive Aufenthaltsräume gestaltet sein. Eine wichtige Rolle übernehmen dabei die Bushaltestellen (siehe Kapitel 7.7.1) und ihre Einbindung in den öffentlichen Raum. Einzubeziehend ist sowohl der Vorzonenbereich von öffentlichen als auch von privaten Grundstücken.

Arkaden im Zentrum

Im Zentrum soll das Erdgeschoss jeweils zurückgesetzt werden (Beispiel Zentrumsplatz), damit offene Arkaden gebildet und so die Vorzonen vergrössert werden können (siehe Kapitel 8.6.3).

6.3 Orientierungsorte

Bedeutung von Strassenkreuzungen (Knoten)	Strassenkreuzungen sind wichtige Orte der Orientierung. Sie sind in der Regel immissionsbelastet und weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Die wichtigen Strassenkreuzungen an der Landstrasse sollen deshalb mit unterschiedlichen Massnahmen derart aufgewertet werden, dass sie verglichen mit heute vermehrt ihre unterschiedlichen Funktionen wahrnehmen können und zu belebten Orten werden.
Mögliche Massnahmen	Mit folgenden Massnahmen, die auf die jeweiligen Orte abzustimmen sind, können diese Kreuzungsbereiche zu Orientierungsorten entwickelt werden: - Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss;⁶ - attraktive Führung von Fuss- und Velowegen; - Schaffung von städtebaulichen Akzenten (hohe Gebäude / Hochhäuser; Gebäude mit aussergewöhnlicher Architektur) (siehe Kapitel 8.4.2); - Schaffung von kleinen Verweilorten mit Infrastrukturen (Sitzgelegenheiten, Beleuchtung) zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität; - Bepflanzung und Materialisierung; - Signaletik zur Orientierung und zur besseren Auffindbarkeit von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen.
Entwicklung zu Orientierungsorten	Folgende Kreuzungsbereiche sollen zu Orientierungsorten entwickelt werden: 1. Schönaustrasse/Landstrasse (Stadtgebiet Baden) 2. Staffelstrasse/Landstrasse 3. Alberich Zwyssigstrasse / Landstrasse 4. Bahnhofstrasse-Kirchstrasse / Landstrasse 5. Jurastrasse-Märzengasse / Landstrasse 6. Halbartenstrasse/Landstrasse 7. Otelfingerstrasse/Landstrasse

⁶ Der Knoten Bahnhofstrasse-Kirchstrasse / Landstrasse weist im Vergleich mit den westlich und östlich folgenden Knoten einen anderen Charakter (Übergang ins Dorf) auf. Es wird deshalb darauf verzichtet, auch an diesem Knoten publikumsorientierte Nutzungen für das Erdgeschoss vorzuschreiben.

6.4 Verweilorte

6.4.1 Platzbereiche im Zentrum

Stärkung und Erweiterung Zentrumsplatz Im Zentrum besteht mit dem Zentrumsplatz ein wichtiger Verweilort. Dieser soll in seiner Nutzung gestärkt und im Rahmen einer weiteren Etappe östlich des EW-Gebäudes erweitert werden.

Dreiecksplatz Von Baden her kommend, soll auch der westliche Auftakt des Zentrums (analog dem östlichen mit dem Zentrumsplatz) mit einem Platz erfolgen. An die bestehende nördliche Bebauung angelehnt, erhält dieser Platz die Form eines Dreiecks. Der Dreiecksplatz beginnt im Kreuzungsbereich der Staffelstrasse und öffnet sich kontinuierlich bis etwa auf Höhe der Zederstrasse. So können die bestehende Bushaltestelle miteinbezogen und der bestehende Vorzonensbereich aufgewertet werden.

Der Dreiecksplatz soll durch die Bebauung im Norden und Osten gefasst werden. Seine künftige Nutzung ist auf diejenige des Zentrumsplatzes abzustimmen; die beiden Plätze sollen einander in ihrer Funktion und Nutzung nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen. Damit die Multifunktionalität gewährleistet ist, soll der Platz nur zurückhaltend bepflanzt werden.



Dreiecksplatz (Platzbereich: rosa; mögliche künftige Bebauung: dunkelgrau). Der Vorschlag für den Dreiecksplatz stammt aus der Vertiefungsstudie für das Zentrum, verfasst durch das Team um Ammann Albers StadtWerke, Zürich.

- Nischen** Wichtige Querverbindungen zur Landstrasse sollen gestärkt und gesichert werden. Die Einmündungen dieser Querstrassen in die Landstrasse sollen neu als Nischen ausgebildet werden. Sie ermöglichen mit einer geeigneten Materialisierung, Bepflanzung und Möblierung Räume mit Aufenthaltsqualität und damit ein zusätzliches Angebot. Mit diesen Nischen darf keine Konkurrenzsituation zur Landstrasse geschaffen werden, weil dadurch eine Verlagerung von publikumsorientierten Nutzungen in die Querstrassen gefördert werden könnte. Der Masterplan sieht derzeit zwischen den beiden grossen Plätzen im Zentrum 2 Nischen vor:
- Nische Hofweg
 - Nische Fliederstrasse



Mögliche Nische (Quelle: Vertiefungsstudie für das Zentrum, verfasst durch das Team um Schneider Studer Primas, Zürich)

6.4.2 Entlang der Landstrasse

- Kleine platzartige Räume** Nebst den beiden grossen Platzbereichen im Zentrum sollen auch entlang der übrigen Landstrasse kleine, platzartige Räume, die zum Verweilen einladen, angeboten werden. Solche Verweilorte sollen zwischen oder auch bei den Orientierungs-orten eingestreut werden und die Erlebnisvielfalt entlang der Landstrasse stärken.

- Mögliche Standorte** Folgende Orte sind als mögliche Standorte angedacht:

- Freiraum Albertstrasse/Landstrasse
- Vorplatz Kino «Elite»
- Öffnung der Schulanlage südlich des Sulpergschulhauses
- Freiraum Jurastrasse/Landstrasse
(Verweilort im Zusammenhang mit Orientierungsort)
- Freiraum Halbartenstrasse/Landstrasse
(Verweilort im Zusammenhang mit Orientierungsort)
- Freiraum Kreuzkapelle

- Gesamtbetrachtungen** Weitere Verweilorte sollen im Rahmen von Gesamtbetrachtungen gefördert werden (siehe Kapitel 9).

Lärmproblematik: Schaffung geschützter Bereiche	Die Aufenthaltsqualität entlang der stark befahrenen Landstrasse wird durch die Lärmimmissionen beeinträchtigt. Insbesondere bei den Verweilorten soll deshalb darauf geachtet werden, mit geeigneten Massnahmen (z.B. spezifische Materialien, lärmabgewandte Anordnung, Bepflanzung) geschützte Bereiche zu schaffen.
---	---

6.5 Begrünung der Landstrasse

Zweck, Aufgabe	Mit einer standortgerechten, auf die jeweilige Situation abgestimmten Begrünung können das Erscheinungsbild der Landstrasse aufgewertet und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Gleichzeitig können die Vielfalt und die unterschiedlichen Qualitäten der einzelnen Strassenabschnitte mit einer differenzierten Begrünung hervorgehoben werden. Entlang der Landstrasse gelangen Einzelbäume, Baumgruppen und Baumalleen zur Anwendung. Dabei müssen Baumarten eingesetzt werden, die standortgerecht sind, d.h. die den Belastungen durch Salzwasser, Strahlungswärme und Bodenversiegelung standzuhalten vermögen. Nach Möglichkeit sollen einheimische Bäume verwendet werden. An geeigneten Standorten können auch andere Grünelemente wie Hecken vorgesehen werden.
Einzelbäume	Im Abschnitt zwischen Schönaustrasse und der Kreuzung Staffelstrasse/Landstrasse sollen bei Einmündungen von Strassen und Wegen in die Landstrasse jeweils einzelne Bäume gesetzt werden. So kann das «Grün» der rückwärtigen Quartiere symbolisch in die Landstrasse geholt und der Gartenstadtcharakter dokumentiert werden.
Baumgruppen	Im zentralen Abschnitt zwischen den Knoten Staffelstrasse/Landstrasse und Alberich Zwyssigstrasse / Landstrasse sind bereits heute einzelne Baumgruppen vorzufinden. In Anlehnung daran sollen weitere, lockere Baumgruppen, die Durchlässigkeit und Offenheit gewährleisten, ergänzt werden. Diese beidseits der Strasse angelegten Baumgruppen verstärken den Bezug zwischen den Strassenseiten, beleben optisch den Raum und leisten so einen Beitrag zu einer tieferen Fahrgeschwindigkeit, als sie in monotonen Strassenräumen festzustellen ist. Sie gliedern zudem die Längsparkierung und schützen gleichzeitig die zu Fuss Gehenden vor parkierenden Fahrzeugen.
Baumreihen	In den östlich angrenzenden Abschnitten, zwischen den Kreuzungen Alberich Zwyssigstrasse / Landstrasse und Otelfingerstrasse/Landstrasse, sollen Baumreihen als Linienelemente eingesetzt werden. Dabei können verschiedene Baumarten zum Einsatz gelangen, und die Abstände zwischen den einzelnen Bäumen können abschnittsweise variiert werden.

6.6 Grüne Querverbindungen

Physische und optische Durchlässigkeit	Das Bild der Landstrasse ist geprägt durch eine Vielzahl an seitlichen Öffnungen, die den Blick in Richtung Lägern oder in die rückwärtigen, durchgrünzten Quartiere freigeben. Diese Öffnungen werden nicht nur durch Strassen und Wege gebildet, die in die Landstrasse führen, sondern auch durch eine offene Baustruktur. Mit der Sicherung und Förderung von Wegverbindungen sowie mit einer angemessenen Begrünung sollen die physische und die optische Durchlässigkeit erhalten und gestärkt werden. Gleichzeitig kann damit auch eine städtebauliche Rhythmisierung erreicht werden.
Anbindung rückwärtige Grün- / Freiräume	Mit diesen Wegen können kurze, direkte Verbindungen zu den bedeutenden rückwärtigen Grün- und Freiräumen⁷ angeboten werden, womit die Attraktivität der Landstrasse für zu Fuss Gehende und Velofahrende gesteigert wird. Das Angebot der Landstrasse an Aufenthalts-, Erholungs- und Freiräumen kann damit auf einfache Weise ergänzt und verbessert werden. Diese kurzen, direkten Querverbindungen dienen gleichzeitig dem Langsamverkehr (siehe Kapitel 7.6).
Übergeordnete Grün- / Freiraumachsen	Übergeordnete Grün- und Freiraumachsen verbinden wichtige Landschaftsräume (wie zum Beispiel Limmat und Lägern) oder wichtige Freiräume (wie Sport- und Parkanlagen). Diese Strassenzüge und Freiraumachsen sollen mit geeigneten Massnahmen wie der Pflanzung von Bäumen und Hecken in ihrer Funktion gestärkt werden. Mit einer abwechslungsreichen Begrünung unterstützen sie auch die Orientierung. Im Weiteren tragen sie zur Klimaregulierung bei. Mögliche übergeordnete Grün- und Freiraumachsen sind:⁸ - Schönaustrasse (auf Gebiet der Stadt Baden) - Dorfbach (im Rahmen der geplanten Revitalisierung) - Staffelstrasse - Alberich Zwysigstrasse - Bahnhofstrasse - Jurastrasse/Märzengasse - Halbartenstrasse - Untere Geisswiesstrasse / Sulperghang - Obere Geisswies / Wettingen Ost - Lugibach

⁷ Beispiele: Dorfbach, Kindergarten und Bibliothek Mattenstrasse, Brühlpark, alter Friedhof, Spiel- und Sportanlage Scharthen u.a.

⁸ Siehe Freiraumkonzept Wettingen vom 4. Juli 2013.

6.7 Gestaltung als roter Faden

Vielfalt als Markenzeichen	Die Landstrasse zeichnet sich heute durch vielfältige Qualitäten und Eigenheiten aus; es ist kein gleichförmiger, einheitlicher Raum. Unterschiedliche Gebäudetypen, abwechselnde Strassenquerschnitte und vielfältige Vorzonengestaltungen prägen das Bild der Landstrasse. Dieses «Markenzeichen» soll auch für die «Landstrasse von morgen» im Grundsatz erhalten bleiben.
Gestaltungselemente als «roter Faden»	Damit die Landstrasse dennoch als zusammenhängender Raum wahrgenommen wird, sind gestalterische Eingriffe nötig, die einen feinen «roten Faden» erkennen lassen. Dazu können zum Beispiel einheitliche Sitzgelegenheiten, Blumentröge, Kehr-richtbehälter, Signaletik, Beleuchtungskörper, Buswartehäuschen usw. gehören. Aber auch das Pflanzen von Bäumen (siehe Kapitel 6.5 und 6.6) oder aufeinander abgestimmte Materialien und Farben (z.B. für Bodenbeläge) leisten einen Beitrag zu einem einheitlicheren Erscheinungsbild der Landstrasse. Es ist wichtig, dass diese Elemente dezent auf die Architektur und die Gestaltung der Bauten und Freiräume abgestimmt sind und dass Wildwuchs bezüglich Formen, Materialien und Farben vermieden wird. Damit wird nicht zuletzt auch das Wohlbefinden der Menschen beeinflusst.
Stärkung der Identität, Wiedererkennungswert	Mit einem Elementekatalog, der die grundsätzlich unbeschränkten Gestaltungsmöglichkeiten eingrenzt, soll ein Beitrag zur Aufwertung des Erscheinungsbildes der Landstrasse geleistet werden (siehe separates Dokument «Massnahmenblätter», M_6). Damit wird die Identität der Landstrasse gestärkt und ein hoher Wiedererkennungswert erzielt.

7 VERKEHR

7.1 Übersicht



Teilplan Verkehr (siehe Anhang A4)

7.2 Verstetigung des Verkehrs

Grundlagen Der Verkehrsablauf an stark befahrenen Strassen im Siedlungsgebiet ist in der Regel geprägt von häufigen Verzögerungs- und Beschleunigungsmanövern. Diese ergeben sich aus den zahlreichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden an die Strassenräume (Motorfahrzeuge, öffentlicher Verkehr, Velofahrende, zu Fuss Gehende, Anlieferung, Parkierung usw.). Mit einer Verstetigung des Verkehrs soll ein Verkehrsablauf erreicht werden, der die Störungen im Verkehrsfluss auf möglichst wenige Fahrzeuge begrenzt. Dieses Ziel kann durch bauliche, gestalterische und betriebliche Massnahmen erreicht werden.⁹ Gleichzeitig wird damit die Umweltbelastung reduziert.

Absicht: Auf der Landstrasse gilt Tempo 50; das effektiv gefahrene Tempo ist aber vor allem im zentralen Abschnitt zwischen Staffelstrasse und Alberich Zwysigstrasse deutlich tiefer. Eine Anpassung des Temporegimes an die vorhandenen Verhältnisse (z.B. Einführung von Tempo 30) ist aus Sicht des Kantons dennoch nicht zweckmässig. Eine tiefere Fahrgeschwindigkeit und damit eine Verstetigung des Verkehrs soll nach kantonaler Vorstellung eher mit baulichen, gestalterischen und betrieblichen Massnahmen herbeigeführt werden.

Strassenquerschnitte Mit geeigneten Strassenquerschnitten kann vor allem im Zentrum (Staffel- bis Alberich Zwysigstrasse) mittel- bis langfristig eine Verstetigung des Verkehrs erreicht werden, ohne dass das geltende Temporegime (Tempo 50) geändert werden muss.

⁹ Quelle: Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich. Grundlagen für Planung, Bau und Reparatur von Verkehrsräumen; Bundesamt für Umwelt, Bern; 2011

7.3 Bewältigung der Mobilitätszunahme

Erhöhung Überbauungs- / Nutzungsichte führt zu Mehrverkehr	Die heutige Verkehrsbelastung liegt je nach Abschnitt zwischen 10'000 und 15'000 Fahrzeugen pro Tag. Der Einsatz eines Verkehrsmanagements im Raum Baden-Wettingen zeigt, dass eine weitere <i>wesentliche</i> Verkehrszunahme kaum mehr bewältigt werden kann. Die an der Landstrasse angestrebte Erhöhung der Überbauungs- und Nutzungsichte (siehe Kapitel 8.3) wird zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen muss somit in erster Linie mit Langsamverkehrsmitteln (Velos, zu Fuss) und mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus) bewältigt werden. Zu intensivieren sind ergänzend Anstrengungen im Bereich Mobilitätsmanagement.
--	---

7.4 Erschliessungsprinzipien

Vorausschauende Planung	Für die Landstrasse sollen allgemein folgende Erschliessungsprinzipien zur Anwendung gelangen: - die Erschliessung der Grundstücke hat entweder rückwärtig oder seitlich über Querstrassen zu erfolgen; - unterirdische Parkieranlagen sollen nach Möglichkeit miteinander verbunden werden, um den Parkplatzsuchverkehr zu vermindern; - mit Querachsen für Velofahrende und zu Fuss Gehende soll die Landstrasse aus den Quartieren bequem, sicher und rasch erreichbar sein.
Verbindlichkeit, Umsetzung	Diese Erschliessungsprinzipien werden im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) behördenverbindlich verankert. Sie werden im Rahmen von Sondernutzungsplanungen (Erschliessungs- und Gestaltungspläne) allgemeine Verbindlichkeit erlangen.

7.5 Strassenraumgestaltung

7.5.1 Gliederung

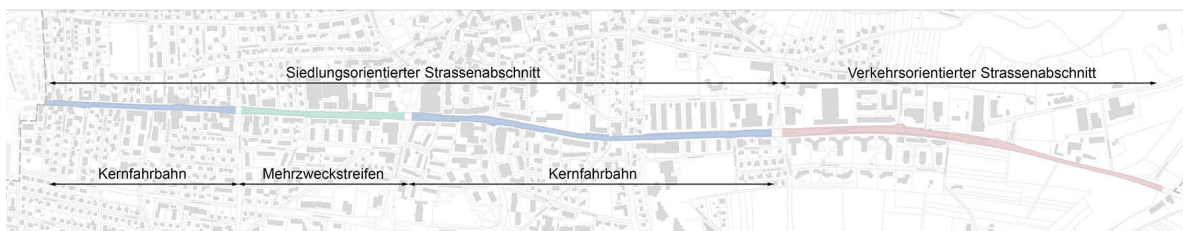
Siedlungsorientierter / verkehrsorientierter Strassenabschnitt

Die Landstrasse wird neu in einen siedlungsorientierten (Schönau- bis Halbartenstrasse) und in einen verkehrsorientierten Strassenabschnitt (ab Halbartenstrasse in Richtung Würenlos) unterteilt (siehe Kapitel 6.2):

- Der siedlungsorientierte Strassenabschnitt ist so gestaltet, dass er den zu Fuss Gehenden eine gute Aufenthaltsqualität bietet und dennoch allen Verkehrsteilnehmenden offen steht.
- Der verkehrsorientierte Strassenabschnitt verfügt über eine hohe Leistungsfähigkeit und ist durch die Entflechtung der Verkehrsmittel geprägt.

Anforderungen Gliederung

Die Unterteilung der Landstrasse in einen siedlungs- und einen verkehrsorientierten Abschnitt orientiert sich an den Platzverhältnissen, unterschiedlichen Nutzungsanforderungen, verkehrlichen Anforderungen gemäss Strassenrichtplan und am künftig angestrebten räumlichen Charakter des Strassenraums.



Siedlungs- und verkehrsorientierter Strassenabschnitt der Landstrasse.
Unterschiedliche Strassenquerschnitte im siedlungsorientierten Strassenabschnitt.

Unterteilung siedlungsorientierter Strassenabschnitt

Der Abschnitt Schönaustrasse bis Kreuzung Halbartenstrasse/ Landstrasse wird siedlungsorientiert gestaltet. Dieser Abschnitt wird in drei Teilabschnitte mit unterschiedlichen Strassenquerschnitten gegliedert:

- a) Schönaustrasse bis Staffelstrasse:
Kernfahrbahn
- b) Staffelstrasse bis Alberich Zwyszigstrasse / Zentrum:
Mehrzweckstreifen
- c) Alberich Zwyszigstrasse bis Halbartenstrasse:
Kernfahrbahn

7.5.2 Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung

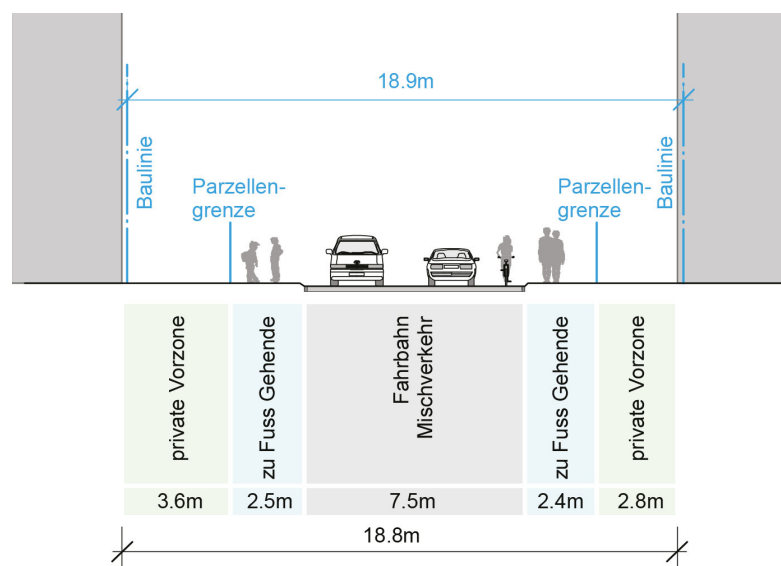
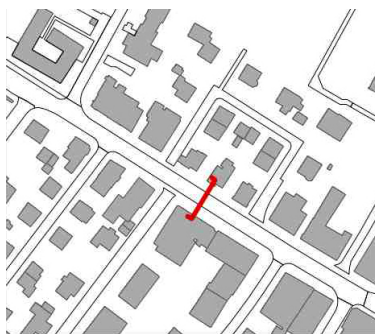
a) Abschnitt Schönau- bis Staffelstrasse mit Kernfahrbahn:

Der Regelstrassenquerschnitt für diesen Teilabschnitt besteht aus einer *Kernfahrbahn* (mit oder ohne Mittelinsel), beidseitig auf der Fahrbahn markierten Velostreifen von mindestens 1.25 Metern Breite und beidseitigem Gehweg. Bei einer Kernfahrbahn wird kein Mittelstreifen markiert.

Der konkrete Strassenquerschnitt und somit auch die Grösse der Vorzone variiert je nach vorhandenen Platzverhältnissen. Die engsten Platzverhältnisse sind beim Restaurant «Grenzstein» mit einem Querschnitt von 12 Metern Breite vorzufinden. Die Gestaltung des Strassenraums erfolgt von Fassade zu Fassade, d.h. unter Einbezug der öffentlichen und der privaten Vorzonen.

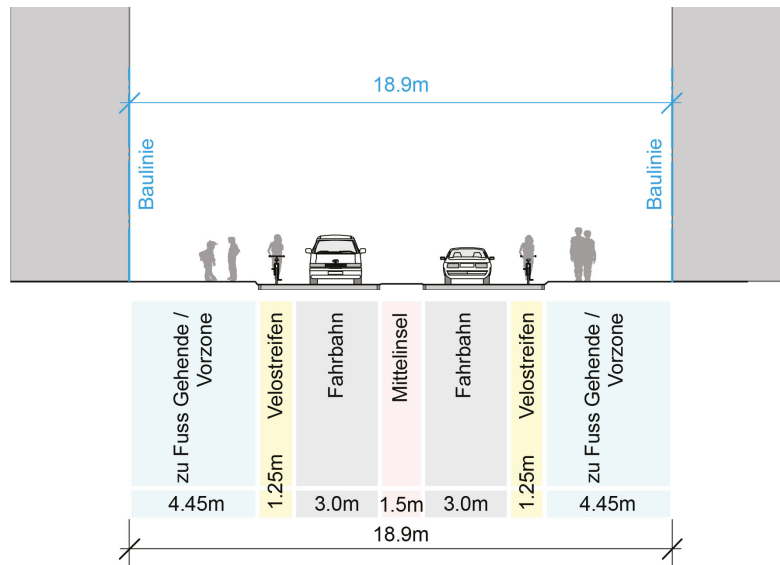
Die Aufenthaltsqualität soll mit geeigneten Massnahmen wie Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen (einzelne Bäume), Beleuchtung, Materialisierung usw. gestärkt werden.

Strassenquerschnitt im Abschnitt Schönau- bis Staffelstrasse (Bestand)

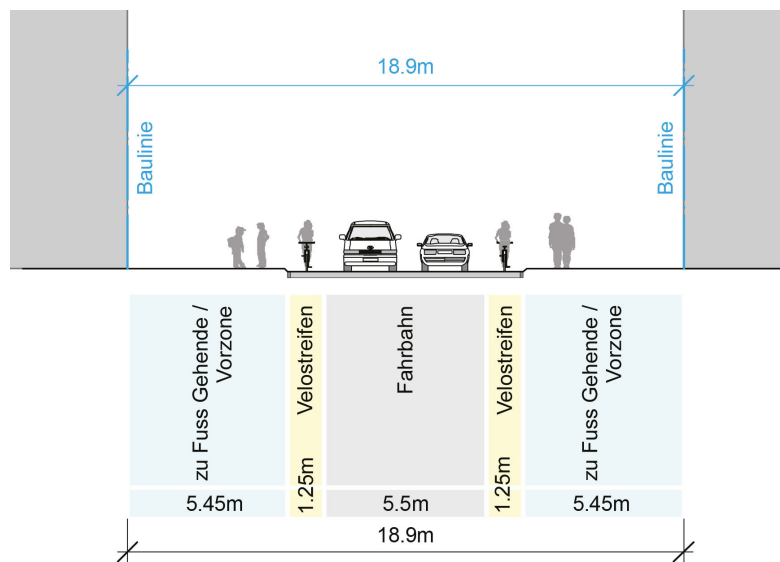


Querschnitt A mit Mittelinsel:

Siedlungsorientierter Strassenquerschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen; auf Fahrbahn markiert)

**Querschnitt A ohne Mittelinsel:**

Siedlungsorientierter Strassenquerschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen; auf Fahrbahn markiert)

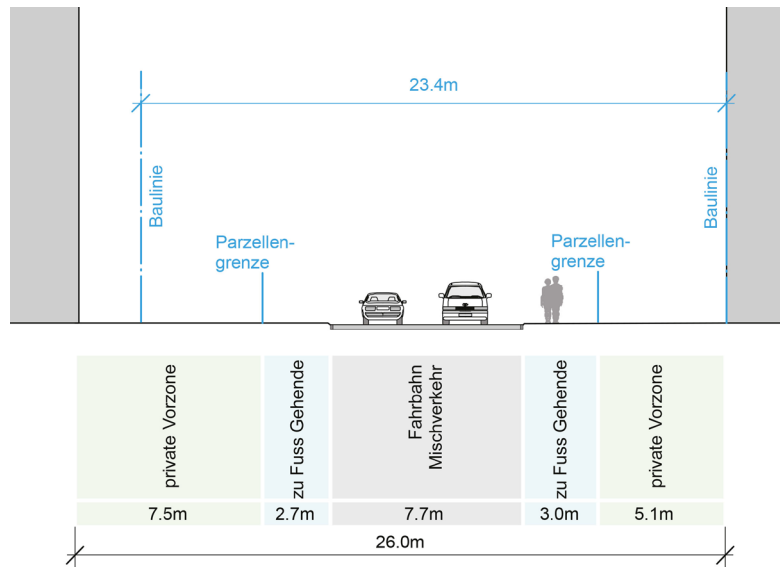


b) Abschnitt Zentrum (Staffelstrasse bis Alberich Zwysigstrasse) mit Mehrzweckstreifen:

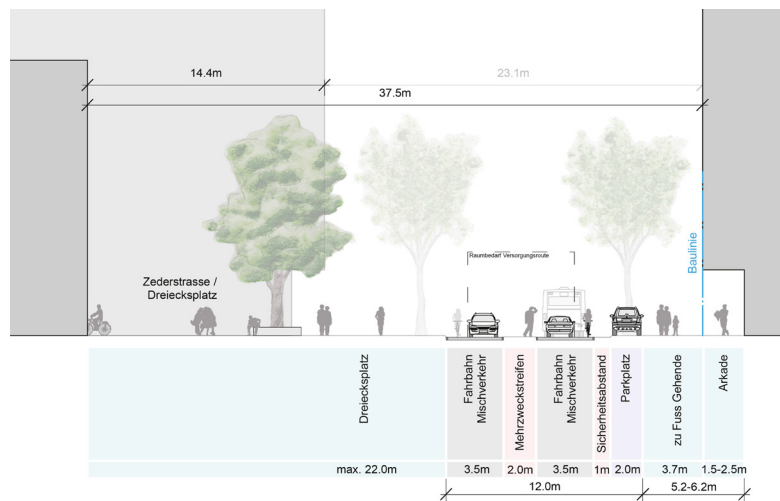
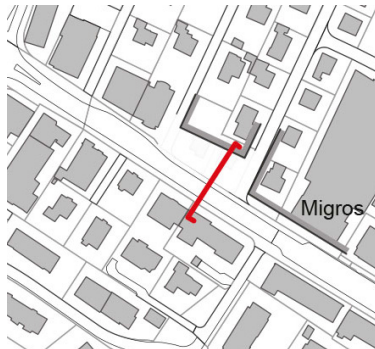
- Zielsetzung** Im Zentrum, d.h. zwischen den beiden Kreiseln, soll die Landstrasse langfristig und in Etappen mit baulichen und gestalterischen Massnahmen derart umgebaut werden, dass
- die Aufenthaltsqualität im Zentrum gestärkt wird;
 - die gute und sichere Erreichbarkeit des Zentrums für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleibt.

- Koexistenz** Im Zentrum wird mit der Gestaltung des Strassenraums die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden angestrebt, dies trotz der vorgegebenen Geschwindigkeitssignalisation (Tempo 50; siehe Kapitel 7.2).
Der Strassenraum wird von Fassade zu Fassade, unter Einbezug der öffentlichen und der privaten Vorzonen, gestaltet und ist auf der gesamten Breite öffentlich zugänglich.
Insbesondere soll den zu Fuss Gehenden das Queren der Landstrasse erleichtert werden. Flanieren und Aufenthalt sollen im Zentrum mit Gestaltungs- und Infrastrukturmassnahmen sowie mit publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen gefördert werden.
- Mehrzweckstreifen** Um die Ziele der Koexistenz zu erreichen, soll längerfristig im Zentrum (Abschnitt zwischen Staffelstrasse und Alberich Zwysigstrasse) ein Mehrzweckstreifen eingeführt werden.
Der Regelstrassenquerschnitt sieht in der Mitte der Fahrbahn einen 2 Meter breiten Mehrzweckstreifen vor, der in erster Linie dem Langsamverkehr dient. Mit der Einführung des Mehrzweckstreifens wird auf die Markierung von Fussgängerstreifen verzichtet. Der Mehrzweckstreifen ermöglicht flächiges Queren für zu Fuss Gehende (und nicht wie beim Fussgängerstreifen räumlich konzentriert). Einzelne Bereiche an wichtigen Querungsorten können für zu Fuss Gehende speziell gesichert werden.
Die Fahrbahn ist je rund 3.50 Meter breit, und es herrscht Mischverkehr, d.h. die Velos werden auf der Fahrbahn geführt (es ist kein Velostreifen markiert). Mit dem Mehrzweckstreifen wird das Links-Abbiegen für die Velofahrenden vereinfacht und sicherer. Aus diesem Grund ist der Mehrzweckstreifen zumindest abschnittsweise überfahrbar auszugestalten. Die Fahrbahnbreite ist so gewählt, dass der Bus Velofahrende überholen kann.
Inwieweit einzelne Bäume innerhalb des Streifens gepflanzt werden können, ist im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) zu klären. Aus räumlicher Sicht könnten einzelne Bäume vorteilhaft sein, die Anforderungen an die Baumart sind jedoch hoch (u.a. Wuchsform, Stressresistenz). Zwischen den Parkfeldern und der Fahrbahn ist ein rund meterbreiter Sicherheitsabstand notwendig.
Für die Vorzonenbereiche steht je nach Situation ein Querschnitt von circa 5.50 Metern Breite zur Verfügung. Die Vorzonen können mit der Rückversetzung des Erdgeschosses (Bildung von Arkaden) zusätzlich vergrössert werden (siehe Kapitel 8.6.3).

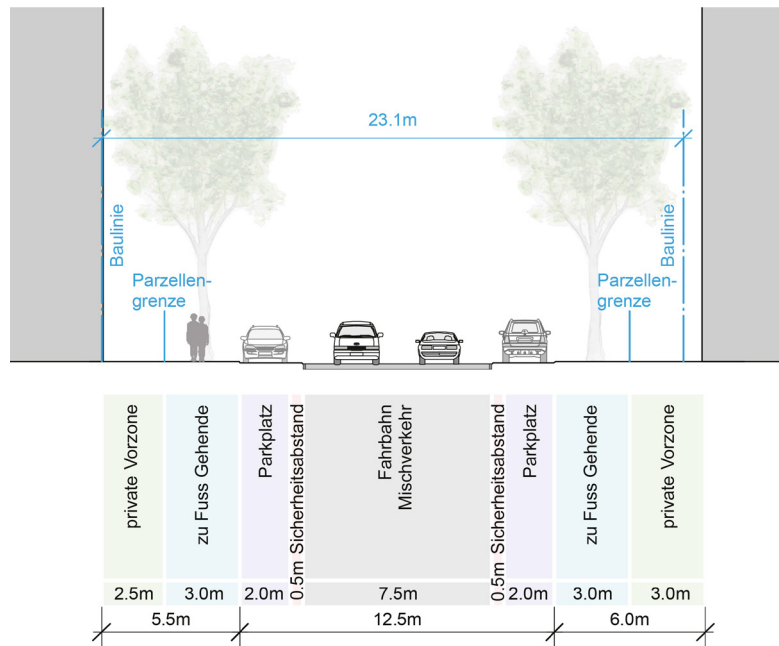
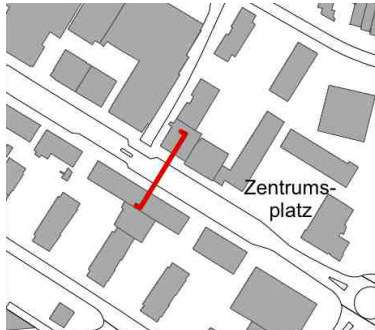
Strassenquerschnitt Zentrum (Bestand)



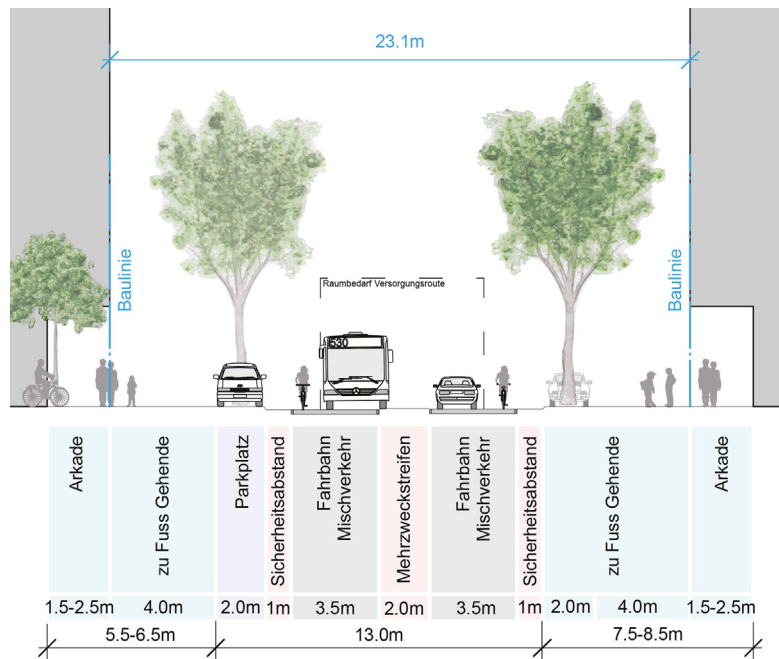
Querschnitt B, Dreiecksplatz: Siedlungsorientierter Strassen- querschnitt im Zentrum mit Mehr- zweckstreifen (MZS) und beid- seitigen, versetzt angeordneten «Parkplatz-Paketen» (Längs- parkierung); kein Velostreifen



Strassenquerschnitt im Zentrum (Bestand)



Querschnitt C: Siedlungsorientierter Strassenquerschnitt im Zentrum mit Mehrzweckstreifen (MZS) und beidseitigen, versetzt angeordneten «Parkplatz-Paketen» (Längsparkierung); kein Velostreifen



Die unterschiedlichen Verkehrsflächen (Mehrzweckstreifen, Fahrbahn, Parkierung, Vorzone für zu Fuss Gehende) können bei Bedarf mit Material- oder Farbwechseln (Belagsdifferenzierung) verdeutlicht und hervorgehoben werden.

Kurz- / mittelfristige Massnahmen Im Rahmen von konkreten Bauvorhaben und infrastrukturellen Massnahmen im öffentlichen Raum sollen kurz- und mittelfristig Massnahmen wie neue Parkierungsanordnung, Bepflanzungen und Schaffung von Veloabstellplätzen umgesetzt werden:

- Mit dem Zusammenfassen von Parkfeldern zu «Parkplatz-Paketen» können die langgezogenen «Parkplatz-Riegel» aufgebrochen werden. Damit können die Durchlässigkeit in Querrichtung für zu Fuss Gehende verbessert und zwischen den «Parkplatz-Paketen» grosszügigere Vorzonen für private Nutzungen im öffentlichen Interesse (wie z.B. Strassencafés) angeboten werden.
- Die «Parkplatz-Pakete» könnten mit Baumgruppen gefasst werden; damit könnten die Landstrasse begrünt und das Strassenbild optisch aufgewertet werden. Die Bäume würden gleichzeitig das Befahren der Fussgängerbereiche verhindern, womit die zu Fuss Gehenden beim Queren der Landstrasse besser geschützt wären.
- An geeigneten Standorten (z. B. Einmündung Querachsen) soll ein angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen bereitgestellt werden. Damit kann die Attraktivität dieses Verkehrsmittels gefördert und so ein Beitrag zur zukünftigen Mobilitätsbewältigung geleistet werden.

c) Abschnitt Alberich Zwysig- bis Halbartenstrasse mit Kernfahrbahn:

Regelstrassenquerschnitt wie Querschnitt A im Westen

Der Regelstrassenquerschnitt für den Abschnitt zwischen Alberich Zwysigstrasse und Halbartenstrasse entspricht dem Querschnitt A im westlichen Teil der Landstrasse (Schönau- bis Staffelstrasse). Es steht jedoch mehr Platz zur Verfügung. Der Raum zwischen den Baulinien weist eine Breite von durchgehend 23 bis 28 Metern auf, der Raum zwischen den Strassenlinien ist 18 bis 19 Meter breit. Aufgrund der heutigen Bebauung bestehen 2 Engstellen:

- Landstrasse 108/112, Höhe City Garage:
circa 17 Meter
- Landstrasse 138/131, Höhe Le Coq / Restaurant «Sonne»:
circa 12 Meter.

Die Gestaltung des Strassenraums erfolgt von Fassade zu Fassade. Aufgrund der herrschenden Platzverhältnisse können die Fahrbahn und der Velostreifen im Vergleich zum Abschnitt zwischen Schönau- und Staffelstrasse grosszügiger bemessen

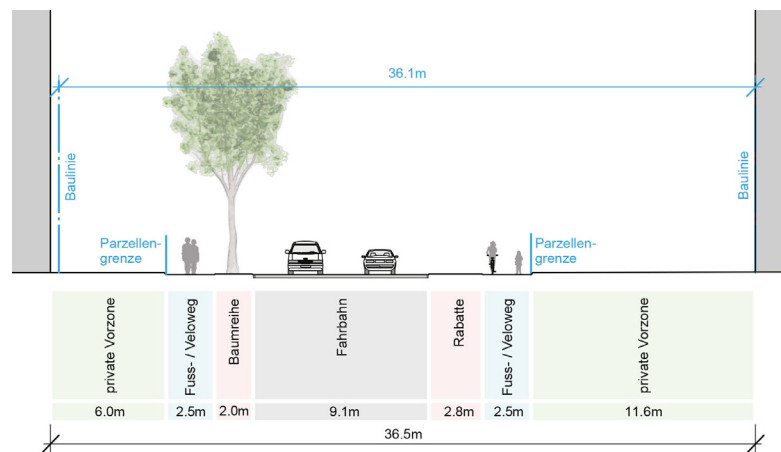
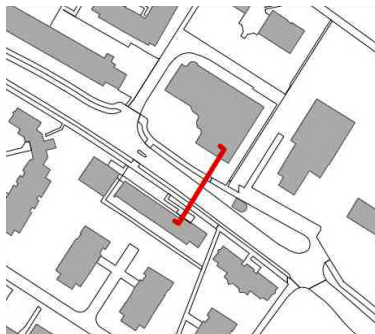
werden. Weiter fallen die Vorzonenbereiche grösser aus, so dass private Vorzonengestaltungen an geeigneten Lagen möglich sind. Die Aufenthaltsqualität soll mit geeigneten Massnahmen wie Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen (Bäume), Beleuchtung, Materialisierung usw. gestärkt werden.

7.5.3 Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung

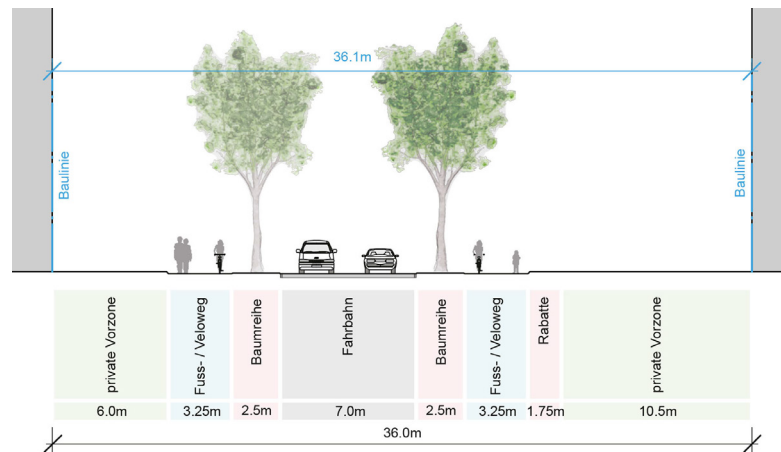
Entflechtung
Verkehrsteilnehmende

Der Abschnitt Halbartenstrasse/Landstrasse bis zur Gemeindegrenze zu Würenlos wird verkehrsorientiert gestaltet, d.h. die einzelnen Verkehrsmittel werden soweit möglich entflochten. Zu Fuss Gehende und Velofahrende werden sicher mit getrennten Velowegen und Gehwegen geführt, der Bus erhält ausserhalb des Siedlungsgebiets eine eigene Spur. Mit einer strassenbegleitenden Begrünung soll der Strassenraum auch für diesen Abschnitt ansprechend gestaltet werden.

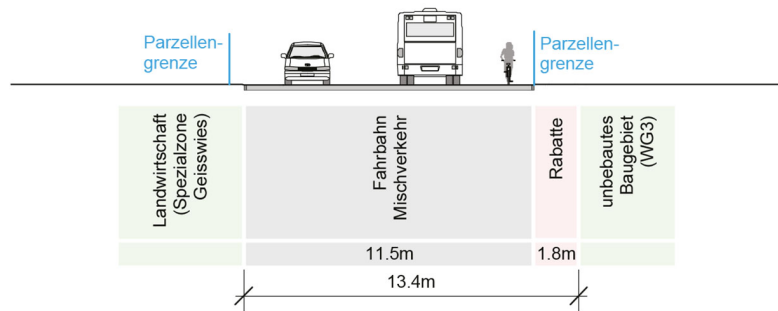
Strassenquerschnitt *innerhalb* des Siedlungsgebiets (Bestand)



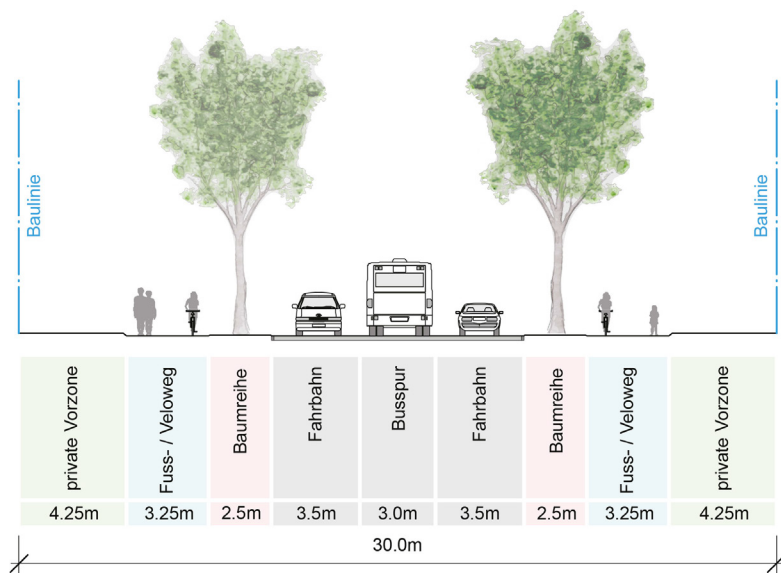
Querschnitt D: Verkehrsorientierter Strassenquerschnitt *innerhalb* des Siedlungsgebiets mit separaten Fuss- / Velowegen



Strassenquerschnitt *ausserhalb* des Siedlungsgebiets (Bestand)



Querschnitt E: Verkehrsorientierter Strassenquerschnitt *ausserhalb* des Siedlungsgebiets mit separaten Fuss- und Velowegen sowie Busspur



7.6 Langsamverkehr

Gute Erreichbarkeit für Langsamverkehr

Mit einer Vielzahl an attraktiven und sicheren Fuss- und Veloverbindungen soll die Landstrasse von überall her gut erreicht werden können. Die Planung neuer und die Aufwertung bestehender Wegverbindungen muss sowohl Bestandteil des kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) sein wie auch Teil jeder Gesamtbetrachtung werden (siehe Kapitel 9).

Bedeutender Veloverkehr	Auch in Zukunft muss von einem erheblichen Veloverkehr auf der Landstrasse ausgegangen werden, weil - an der Landstrasse ein grosses Angebot an Verkaufs- und Dienstleistungsgeschäften vorhanden ist und - die Landstrasse die direkteste Verbindung zwischen Baden und Würenlos darstellt.
Klassierung Radroute	Die Landstrasse führt zwischen der Halbartenstrasse und dem Knoten Obere Geisswies (Land-/Otelfingerstrasse) eine kantonale Radroute, die übrige Landstrasse ist als kommunale Radroute klassiert. Die Landstrasse ist gemäss Velokonzept der Baden Regio Teil des regionalen Netzes.
Veloführung	Im siedlungsorientierten Strassenraum, d.h. in den Teilabschnitten Schönau- bis Staffelstrasse und Alberich Zwyssig- bis Halbartenstrasse, werden die Velofahrenden mit einem Velostreifen, der auf der Fahrbahn markiert ist, sicher geführt (siehe Kapitel 7.5.2). Im ebenfalls siedlungsorientierten Strassenraum im Zentrum (Staffel- bis Alberich Zwyssigstrasse) gilt das Prinzip der Koexistenz: Velofahrende nutzen die Fahrbahn ohne Velostreifen gemeinsam mit öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr. Die Fahrbahnbreite ist so gewählt, dass ausreichend Platz für das Überholen eines Velofahrenden vorhanden ist und neu gegenüber parkierenden Fahrzeugen ein Sicherheitsabstand von 1 Meter gewährleistet werden kann (bisher: 0.50 Meter; siehe Kapitel 7.5.2). Im verkehrsorientierten Strassenraum ab Halbartenstrasse/Landstrasse in Richtung Gemeindegrenze zu Würenlos sind die Velofahrenden auf einem separaten Fuss-/Veloweg vom motorisierten Verkehr getrennt (siehe Kapitel 7.5.3).
Querverbindungen	Mit kurzen, attraktiven Querverbindungen wird die Erreichbarkeit der Landstrasse für Einkaufende und Arbeitnehmende aus den angrenzenden Quartieren verbessert. Damit kann ein Beitrag zur Förderung des Langsamverkehrs bzw. zur notwendigen Mobilitätsbewältigung geleistet werden. Aus diesem Grund sollen die wichtigsten Fuss- und Velowegverbindungen im Rahmen der Erschliessungsplanung (Baulinien) gesichert werden.
Veloabstellplätze	Öffentliche Veloabstellplätze sind in erster Linie an wichtigen Knoten- sowie Treffpunkten und weiteren Publikumsmagneten anzubieten (z.B. Platzbereich, Orientierungs- und Verweilorte, grosse Einkaufsgeschäfte). Grösse und Ausgestaltung der Abstellplätze richten sich nach dem erwarteten Velaufkommen. Die Veloabstellplätze sind in die Gestaltung der Vorzonen miteinzubeziehen.

7.7 Öffentlicher Verkehr

7.7.1 Busverkehr

Taktverdichtung	Zur Bewältigung des, aus der angestrebten baulichen Verdichtung (siehe Kapitel 8.3) resultierenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens ist eine Verdichtung des Fahrplantakts zu prüfen. Dies betrifft insbesondere den Raum ab Alberich Zwysigstrasse in Richtung Osten, da hier grössere Verdichtungs- und Veränderungspotenziale geortet werden und der Fahrplan für die öffentlichen Verkehrsmittel weniger attraktiv ist als etwa im Zentrum der Landstrasse.
Standorte für Bushaltestellen	Zur wirksamen Förderung des öffentlichen Verkehrs müssen Bushaltestellen am «richtigen» Ort angelegt, zweckmässig ausgerüstet und gestalterisch gut in den öffentlichen Raum integriert sein. Lage und Anzahl der Bushaltestellen sollen deshalb im Rahmen von Folgeplanungen (z.B. Betriebs- und Gestaltungskonzepte für einzelne Abschnitte) überprüft werden.
Art der Bushaltestelle	Die bestehenden Busbuchten sollen beibehalten werden. Im Rahmen von konkreten Verkehrs- und Infrastrukturprojekten soll geklärt werden, ob weiterhin eine Haltestelle in Form einer Busbucht angeboten werden soll oder ob allenfalls Fahrbahnhaltestellen zu bevorzugen sind.

7.7.2 Limmattalbahn

Langfristige Option	Die Limmattalbahn wird ab 2020 in mehreren Etappen vom Bahnhof Zürich-Altstetten bis zum Bahnhof Killwangen geführt werden. Die Weiterführung von Killwangen nach Baden ist im kantonalen Richtplan erst als Vororientierung enthalten (nur in Textform, die Linienführung ist noch nicht bestimmt). Eine allfällige Realisierung dürfte frühestens ab 2025 erfolgen.
Baulinien zur Raumsicherung	Im Bereich Landstrasse-West, von der Gemeindegrenze zu Baden bis auf Höhe Jakobstrasse/Quartierstrasse (Langenstein), bestehen zum Teil Gebäude, die die Baulinie überschreiten. Der Strassenraum weist an der engsten Stelle, von Fassade zu Fassade gemessen, eine Breite von etwa 12 Metern auf. Wie technische Studien für die Linienführung der Glattalbahn gezeigt haben, kann ein schienengebundenes öffentliches Verkehrsmittel auch bei einer minimalen Strassenraumbreite von 12 Metern im Mischverkehrssystem geführt werden. Ob flankierende Massnahmen, wie zum Beispiel eine Verkehrsdosierung mithilfe von Lichtsignalanlagen notwendig sind, müsste zum gegebenen Zeitpunkt im Detail geprüft werden. Die übrigen Abschnitte der Landstrasse weisen alle eine grössere Strassenraumbreite auf. Dieser Strassenraum ist mit Baulinien gesichert, sodass für die Führung der Limmattalbahn

im Mischverkehr in der Landstrasse keine weiteren Sicherungsmassnahmen getroffen werden müssen. Eine Eigentrasierung der Limmattalbahn kommt aufgrund des zur Verfügung stehenden Platzes und der angestrebten siedlungsorientierten Gestaltung westlich des Knotens Halbartenstrasse einzig im Abschnitt östlich des Knotens Halbartenstrasse in Frage.

Keine besonderen Massnahmen erforderlich	Da die Realisierung der Limmattalbahn noch unbestimmt und der dafür notwendige Raum mit Baulinien gesichert ist, muss bei der Gestaltung des Strassenraums keine besondere Rücksicht auf die zukünftige Bahn genommen werden (mit der Führung der Limmattalbahn in der Landstrasse müsste der Strassenraum dannzumal ohnehin grundlegend umgestaltet werden).
Linienführung	Aus den Testplanungen hat sich eine Linienführung als Idealvariante herauskristallisiert, die – vom Sport- und Erholungszentrum «Tägerhard» herkommend – in nordöstlicher Richtung zur Landstrasse führt. Mit dieser Linienführung könnte auch ein zukünftiges Bauentwicklungsgebiet (Spezialzone Geisswies) optimal mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden.

7.8 Parkierung im Zentrum

7.8.1 Parkleitsystem

Verbesserte Auslastung von Parkierungsanlagen	Im Zentrum sowie in den angrenzenden Abschnitten der Landstrasse bestehen heute mehrere ober- und unterirdische Parkierungsanlagen. Die Auslastung dieser Anlagen soll verbessert und Suchverkehr vermindert werden, weshalb die Einführung eines Parkleitsystems angestrebt wird. Inwieweit ein solches Vorhaben für einen erweiterten Zentrumsbereich sinnvoll umsetzbar ist, wird zu prüfen sein.
---	--

In diesem Zusammenhang sind unterirdische Verbindungen bestehender Parkierungsanlagen zu prüfen.

7.8.2 Oberirdische Kurzzeitparkplätze

Bedeutung / Erhalt	Die oberirdische Parkierung ist für die Erreichbarkeit der Landstrasse von grosser Bedeutung. Verwaltungsinterne Auswertungen haben gezeigt, dass ein Parkplatz im Zentrum etwa 15 mal pro Tag umgeschlagen wird. Die Nachfrage nach oberirdischen Parkfeldern dürfte also gegeben sein. Aus diesem Grund soll die heute bestehende Anzahl an Parkfeldern auch künftig angeboten werden.
--------------------	--

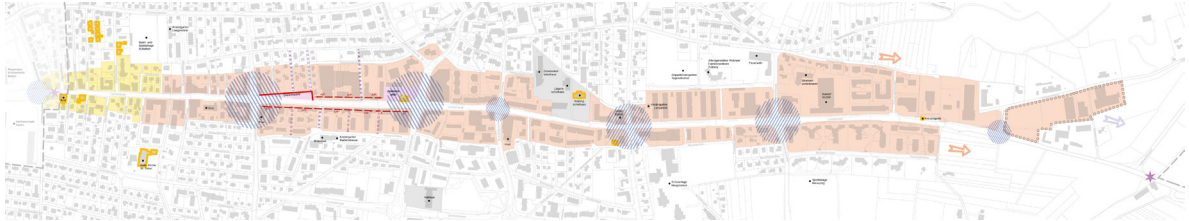
- «Paketbildung» bei Parkfeldern Eine durchgehende Anlage von Längsparkfeldern würde das Bedürfnis der zu Fuss Gehenden nach einer erleichterten Querung der Landstrasse beeinträchtigen. Die Parkfelder verkleinern zudem die nutzbaren Vorzonen und deren Gestaltungsmöglichkeiten, was sich letztlich nachteilig auf die Attraktivität des Zentrums und damit auf die Geschäfte auswirken könnte. Aus diesem Grund und im Sinne der Koexistenz sollen Parkfelder künftig nicht mehr aneinandergereiht, sondern in «Paketen» angeordnet werden (siehe Strassenquerschnitt gemäss Kapitel 7.5.2 a)).

7.9 Versorgungsrouten

- Anforderungen Die Landstrasse ist in ihrer gesamten Länge Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Sie ist als Routentyp I klassiert (Durchfahrtsbreite: 6.50 Meter; lichte Höhe: 5.20 Meter). Diese Route kann nicht ersatzlos aufgehoben werden (eine Umleitung über die Zentralstrasse zwischen Staffelstrasse und Halbartenstrasse wäre mit entsprechenden Anpassungen bei den Knoten aber denkbar). Mit der Umgestaltung der Landstrasse müssen die Anforderungen an Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte weiterhin erfüllt werden.
- Einschränkungen Die Einhaltung der Anforderungen führt dazu, dass beispielsweise in der Strassenmitte keine Mittelleuchten platziert werden dürfen oder der Mehrzweckstreifen (teilweise) überfahrbar sein muss (siehe Kapitel 7.5.2).
Die vorgängig skizzierten Strassenquerschnitte berücksichtigen die Anforderungen an eine Versorgungsrouten.

8 STÄDTEBAU

8.1 Übersicht



Teilplan Städtebau (siehe Anhang A5)

8.2 Bebauungsstruktur

8.2.1 Zielsetzung

Bebauungsstrukturen Die Gebiete entlang der Landstrasse zeichnen sich durch unterschiedliche Bebauungsstrukturen aus. Mit der Erneuerung der Gebäude an der Landstrasse sollen bestehende Qualitäten erhalten und neue Qualitäten geschaffen werden können.

Anpassung BNO und Erschliessungspläne Zu diesem Zweck sollen insbesondere die Vorschriften der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) überprüft, gebietsspezifisch differenziert und entsprechend angepasst werden, ebenso sollen die Erschliessungspläne überprüft und bei Bedarf den beabsichtigten Entwicklungen angepasst werden.

8.2.2 Teilgebiet West

Berücksichtigung bestehender Qualitäten Mit einer ortsspezifischen, der jeweiligen Situation angepassten Bebauung sollen vorhandene Qualitäten und Besonderheiten angemessen berücksichtigt werden. Insbesondere im westlichsten Teil der Landstrasse, zwischen Schönaustrasse (Stadtgebiet Baden) und Nord-/Sportstrasse, wird die Massstäblichkeit und Typologie der Bauten als erhaltenswert beurteilt. Das Gebiet wird auch als Ensemble wahrgenommen. Mit dem Kino Orient (Landstrasse 2) sowie dem Wohn- und Geschäftshaus an der Landstrasse 6 sind 2 inventarisierte Gebäude vorhanden.

Die Gartenstadt stösst bis etwa auf Höhe Nord-/Sportstrasse an die Landstrasse vor und manifestiert sich – bedingt u.a. durch die vielen Querverbindungen zur Landstrasse – in der Kleinteiligkeit und in einer starken Durchgrünung. Diese Strukturen sollen erhalten bleiben. Unter Berücksichtigung dieser Qualitäten sind bauliche Erneuerungen möglich und erwünscht.

8.2.3 Übrige Teilgebiete

Schaffung neuer Qualitäten Die übrigen Gebiete an der Landstrasse können bezüglich Struktur und Typologie verändert werden. Sie können und sollen sich weiterentwickeln, neue Qualitäten sollen geschaffen werden. Auf Vorgaben zur Struktur wird verzichtet, da heute bereits unterschiedliche Bebauungsformen anzutreffen sind und eine gewisse Heterogenität die gewünschte Vielfalt mit sich bringt. Das Mass der Veränderung muss situativ auf den jeweiligen Ort abgestimmt werden, damit die vorhandenen Qualitäten und Besonderheiten eines Gebiets nicht beeinträchtigt werden. Dabei ist auch auf Einzelbauten und Baugruppen, die zum Beispiel gute architektonische Qualität aufweisen oder für das Ortsbild prägend sind, Rücksicht zu nehmen.

8.2.4 Zentrum

Strukturgebende Querverbindungen Die bestehenden Strukturen sind geprägt durch immer wiederkehrende Querachsen. Dieses Grundmuster zieht sich durch die ganze Landstrasse und wird als Qualität beurteilt. Es schafft Strukturen, rhythmisiert, lässt immer wieder Durchblicke zu und gewährleistet die Erreichbarkeit aus den rückwärtigen Quartieren.

Stärkung / Schaffung Querverbindungen Diese Querverbindungen sind künftig mit geeigneten Massnahmen (z.B. Begrünung, Kleininfrastrukturen, Verbesserungen für den Langsamverkehr) zu stärken. Dabei können die einzelnen Strassen und Wege mit unterschiedlichen Massnahmen gestärkt werden und dadurch einen eigenständigen Charakter erhalten. Wo Querverbindungen fehlen, sollen neue Verbindungen geschaffen werden. Die Sicherung dieser Querverbindungen erfolgt durch Baulinien.

Querverbindungen im Zentrum Im Zentrum bestehen zum Beispiel die 3 Querverbindungen Brühlstrasse, Hofweg und Fliederstrasse, die für Erschliessung und Durchlässigkeit von grosser Bedeutung sind. Sie sollen in ihren Funktionen gestärkt werden. Um ihre Bedeutung zusätzlich hervorzuheben, sollen die Einmündungen zur Landstrasse zu Nischen ausgeweitet werden (siehe Kapitel 6.4.1; Ausnahme Brühlstrasse: Einmündung in Dreiecksplatz). Weitere Querverbindungen sollen geschaffen werden. Ihre konkrete Lage ist in Abhängigkeit zur künftigen Bebauung und im Rahmen von Gesamtbetrachtungen zu definieren.

8.3 Nutzungsmass

Kantonale Vorgaben	Die Landstrasse zählt aus kantonaler Sicht bereits heute zu den mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen, zentralen Lagen, für die eine gezielte Verdichtung unter Berücksichtigung qualitativer Anforderungen gefordert wird. Im Zusammenhang mit der Limmattalbahn, die mittel- bis langfristig von Killwangen über Wettingen nach Baden geführt werden könnte, erwartet der Kanton eine deutliche Erhöhung der Überbauungs- und Nutzungsdichte entlang der zukünftigen Trasse. In ersten Studien des Kantons wird die Limmattalbahn über die Landstrasse geführt, weshalb das Verdichtungspotenzial an der Landstrasse vorerst festgestellt und anschliessend mit geeigneten Instrumenten aktiviert werden muss.
Revision kantonaler Richtplan, Teil Siedlungsgebiet	Als Folge des revidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung und der Raumplanungsverordnung müssen die Kantone ihre Richtpläne an die übergeordneten Anforderungen anpassen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau hat den revidierten Richtplan für das Siedlungsgebiet am 19. Mai 2014 für die öffentliche Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung bis zum 20. September 2014 bekannt gemacht.
Entwicklung Einwohnerzahl	Die Gemeinde Wettingen hat 20'334 Einwohnende (Stand 31.05.2014). Gemäss dem revidierten Richtplan des Kantons (Entwurf Stand Mai 2014) müsste die Gemeinde die Voraussetzungen dafür schaffen, dass innerhalb des Siedlungsgebiets bis ins Jahr 2040 27'120 Einwohnende Platz finden würden, was einer Zunahme um 6786 Personen entspricht. Dieses Bevölkerungswachstum könnte wie folgt verteilt werden (Bandbreite aufgrund unterschiedlicher Dichtegrade): - entlang Landstrasse (Entwicklungsschwerpunkt): + 800–1300 Einwohnende - Bahnhofareal (Entwicklungsschwerpunkt): + 700–900 Einwohnende - übriges bestehendes Siedlungsgebiet: + 1300–2500 Einwohnende - erweitertes Siedlungsgebiet in Wettingen Ost und Sulperg: + 2800–3400 Einwohnende
Minstdichten	Der im Entwurf vorliegende, revidierte kantonale Richtplan sieht für Kernstädte (dazu zählt auch der Raum Baden-Wettingen) Minstdichten vor, die mit geeigneten Massnahmen angestrebt werden müssen: - im überbauten Gebiet: 70 Einwohnende pro Hektare - im unüberbauten Gebiet: 90 Einwohnende pro Hektare

Weitere Massnahmen zur Innenentwicklung nötig

Diese Minstdichten sind entlang der Zentrumszone Landstrasse bereits erreicht oder teilweise sogar überschritten. Der Kanton erwartet dennoch, dass Gemeinden, die ihre Minstdichten erreicht haben, auch in Zukunft weitere Massnahmen zur Innenentwicklung ergreifen. Mit dem Masterplan werden die Voraussetzungen für eine weitere Verdichtung an der Landstrasse geschaffen.

Wohnschwerpunkte (WSP)

Für die im Richtplan-Entwurf bezeichneten Wohnschwerpunkte (WSP; dazu zählen auch das Gebiet der heutigen Spezialzone Geisswies und das Gebiet Sulperg in Wettingen Ost) gelten folgende Minstdichten:

- in überbauten Wohn- und Mischzonen:
120 Einwohnende pro Hektare
- in unüberbauten Wohn- und Mischzonen:
150 Einwohnende pro Hektare

8.4 Erhöhung des Nutzungs- / Dichtemasses

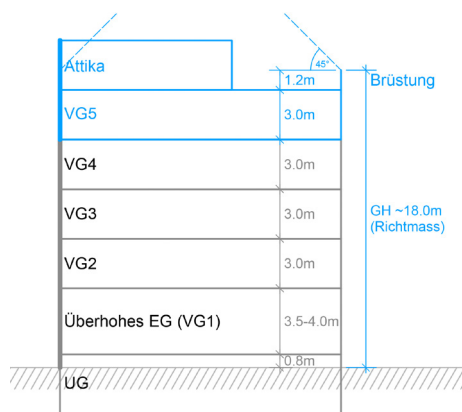
8.4.1 Grundsätze

Keine generelle Aufzonung

Die Erhöhung der Dichte darf nicht allein von quantitativen Forderungen ausgehen; vielmehr stehen qualitative Aspekte im Vordergrund. Aus diesem Grund soll auf eine generelle Aufzonung entlang der Landstrasse verzichtet werden.

Weitere Verdichtung nur im Rahmen von Gesamtbetrachtungen

Eine Verdichtung, zum Beispiel in Form eines zusätzlichen Vollgeschosses, soll nur gestützt auf eine *Gesamtbetrachtung* möglich sein. Damit kann sichergestellt werden, dass die beanspruchte höhere Dichte mit Erschliessung, Parkierung, Nutzung und Freiraumgestaltung abgestimmt ist. Dies erfordert in der Regel den Blick über Parzellengrenzen hinweg und eine Zusammenarbeit zwischen Grundeigentümern, führt aber letztlich zu besseren Lösungen, was wiederum zur angestrebten Revitalisierung der Landstrasse beitragen wird.



Möglichkeit zur Nutzungserhöhung durch ein zusätzliches Vollgeschoss im Rahmen einer Gesamtbetrachtung

5 Vollgeschosse und ein zur Landstrasse fassadenbündiges Attikageschoss erzielen die Wirkung eines 6-geschossigen Gebäudes

Beispiele von Bauten/Bauvorhaben mit einem zusätzlichen Vollgeschoss im Vergleich zur gültigen Bau- und Nutzungsordnung (BNO):



Zentrumsplatz: Gesamtbetrachtung in Form eines Architekturwettbewerbs und im Rahmen einer Arealüberbauung (Quelle: google.ch; immobilien.mitula.ch)



Projekt Landstrasse 148–152 (im Bau, Visualisierung): Gesamtbetrachtung im Rahmen einer Arealüberbauung über mehrere Grundstücke (Quelle: Thalmann Steger Architekten AG, Wettingen)

Die Sicherung bestehender Qualitäten führt zum Verzicht auf ein zusätzliches Vollgeschoss

Im westlichen Teil der Landstrasse sollen die Typologie der Bauten, die teilweise als Ensemble wahrgenommen werden, und die Durchgrünung als Qualitätsmerkmale erhalten bleiben (siehe Kapitel 8.2.2). Aus diesem Grund soll in diesem Gebiet auf ein zusätzliches Vollgeschoss verzichtet werden.

8.4.2 Weitergehende Verdichtung

a) Orientierungsorte

Entwicklung wichtiger
Strassenkreuzungen

Wichtige Strassenkreuzungen sollen zu Orientierungsorten entwickelt werden (siehe Kapitel 6.3). Die 7 im Masterplan bezeichneten Knotenbereiche sollen diese Funktion mit Massnahmen der Nutzweise (nur publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen zugelassen) sowie mit einer situationgerechten Freiraumgestaltung ausüben können. Mit der Setzung von städtebaulichen Akzenten (z.B. hohe Häuser / Hochhäuser) kann ein zusätzlicher Beitrag zur Schaffung von Orientierungsorten geleistet werden.

Abstufungen

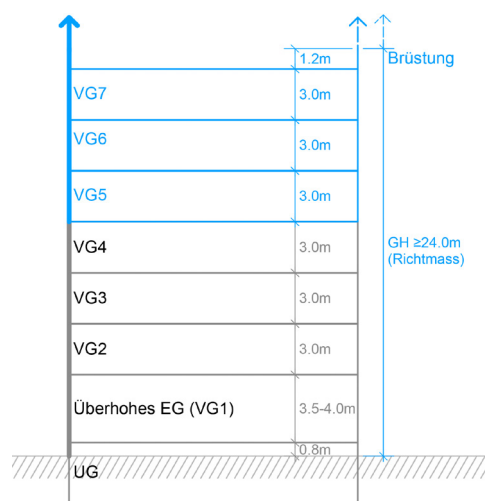
Nicht alle Orientierungsorte haben dieselbe Bedeutung. Sie sollen sich deshalb bezüglich ihres ortsspezifischen Charakters voneinander unterscheiden. Aus diesem Grund soll das Mass der Gebäudehöhe je nach Bedeutung des Orientierungsorts variieren.

Die folgende Abstufung der Orientierungsorte ist auf diejenige des Freiraumkonzepts abgestimmt:

Zentrale Orientierungsorte:

Der Abschnitt der Landstrasse zwischen den Kreuzungen Stafelstrasse/Landstrasse und Alberich Zwysigstrasse / Landstrasse ist für die Entwicklung des Zentrums von strategischer Bedeutung. Die beiden Kreuzungen werden deshalb im Masterplan als *zentrale Orientierungsorte* bestimmt. Mit der Stärkung der beiden Kreuzungsbereiche soll das Zentrum auch optisch erkennbar werden, eine Akzentsetzung in die Höhe ist deshalb erforderlich. An beiden Orientierungsorten sollen vereinzelt Gebäude mit einer Gebäudehöhe von ≥ 24 Metern (Richtmass) möglich sein.

Geschossigkeit und Gebäudehöhe an zentralen Orientierungsorten (Quelle: Metron, Brugg / van de Wetering, Zürich, aus Vertiefungsstudie Zentrum Landstrasse)

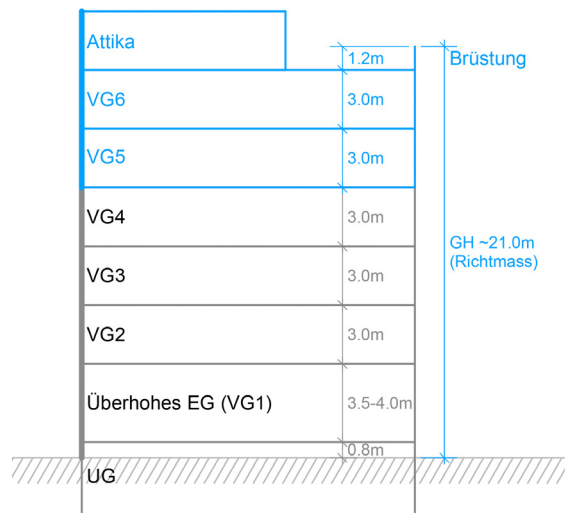


Quartier-Orientierungsorte:

Quartier-Orientierungsorte sind für die gesamte Landstrasse von Bedeutung. Eine Akzentsetzung, z.B. durch eine besondere Gebäudeform, Architektur oder städtebauliche Setzung, ist erwünscht. Es sollen Gebäudehöhen bis circa 21 Meter (Richtmass) möglich sein.



Geschossigkeit und Gebäudehöhe an Quartier-Orientierungsorten: Städtebaulicher Akzent mit einem höheren Gebäude und Freiraumgestaltung (Quelle: Metron, Brugg / van de Wetering, Zürich, aus Testplanung Landstrasse)

**Lokale Orientierungsorte:**

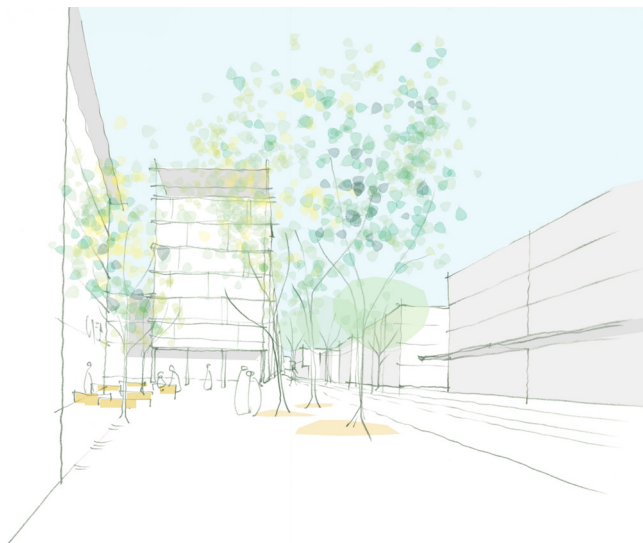
Keine Akzentsetzung in die Höhe

Die lokalen Orientierungsorte (Kreuzungen Bahnhofstrasse/Landstrasse und Otelfingerstrasse/Landstrasse) strahlen weniger auf die Landstrasse aus, sie sind jedoch im kleinräumigen Kontext dennoch von Bedeutung. An diesen Orientierungsorten ist keine Entwicklung in die Höhe erwünscht, sondern eine Akzentsetzung mit einer ortsspezifischen Freiraumgestaltung.

b) Dreiecksplatz

Höheres Gebäude am Kopf des Dreiecksplatzes erforderlich

Damit der Dreiecksplatz als Platz lesbar und nicht bloss als «verbreiterte Landstrasse» verstanden wird, ist – als Ausnahme von den oben beschriebenen Grundsätzen zur Höhenentwicklung – am östlichen Ende des Dreiecksplatzes (Kopf) ein höheres Gebäude erforderlich. Die städtebaulich notwendige und gleichzeitig ortsverträgliche Höhe ist im Rahmen einer Gesamtbetrachtung festzulegen.



Städtebaulicher Akzent mit einem höheren Gebäude am Ostende des Dreiecksplatzes (Quelle: Ammann Albers StadtWerke, Zürich, aus Vertiefungsstudie Zentrum Landstrasse)

c) Areale mit Sondernutzungen

Sondernutzungen bedingen vielfach Sonderbauformen

Nebst den Orientierungsorten und dem Dreiecksplatz kommen für eine weitergehende Verdichtung auch Areale in Betracht, für die eine Sondernutzung vorgesehen ist. Dazu zählt beispielsweise das Gebiet Winkelried Süd mit der Kinonutzung. Solche Sondernutzungen erfordern vielfach auch besondere, von der Regelbauweise abweichende Gebäudeformen und Architekturen (siehe auch Städtebauliches Leitbild Wettingen: Grundlagen; 2009).

8.5 Weitere Grundsätze zur Verdichtung

Sorgfältiger Übergang zu dahinter liegenden Quartieren

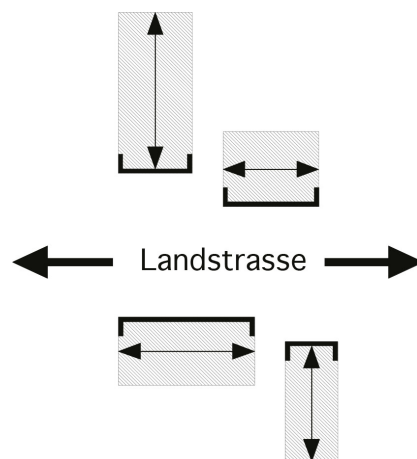
Bei sämtlichen Verdichtungen muss mit einer abgestuften Dichte auf die angrenzenden, dahinter liegenden Quartiere Rücksicht genommen werden. Es muss ein sorgfältiger Übergang von den verdichteten Gebieten an der Landstrasse zu den weniger dicht bebauten Gebieten in den angrenzenden Räumen geschaffen werden.

Durchlässigkeit Bei sämtlichen Verdichtungen sind die wichtigen Vorgaben der Durchlässigkeit und Durchwegung als wesentliche städtebauliche und freiräumliche Prinzipien zu berücksichtigen.

8.6 Gestaltung der Gebäude

8.6.1 Gebäudeausrichtung

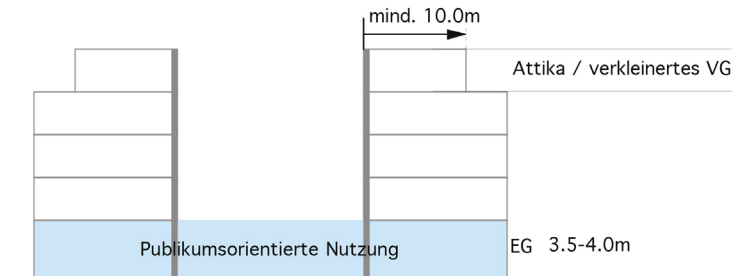
Gebäudeausrichtung Die Gebäude sind heute sowohl stirn- als auch längsseitig zur Landstrasse gestellt. Diese beiden Gebäudestellungen sollen auch zukünftig möglich sein. Entscheidend ist – unabhängig von der Gebäudestellung – dass sich das Gebäude funktional und architektonisch auf die Landstrasse orientiert; das «Gesicht» des Hauses muss zur Landstrasse gerichtet sein. Die Eingangssituation muss deutlich erkennbar sein. Damit geht die besonders sorgfältige Gestaltung des Vorzonenbereichs einher.



Orientierung der Hauptfassade
(«Gesicht» des Gebäudes) zur Landstrasse

Lärmproblematik und Architektur Die Orientierung der Gebäude erfolgt funktional und architektonisch auf die Landstrasse. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Landstrasse stark befahren ist und die Lärmimmissionen insbesondere die Wohnnutzung beeinträchtigen. Auf diese Problematik muss auch mit architektonischen Mitteln reagiert werden. Ein geschickter Umgang mit Gebäudeform, Raumanordnung, Grundrissgestaltung, Loggien usw. kann einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Lärmproblematik leisten.

Attika Das Attikageschoss als ein verkleinertes Vollgeschoss hat ebenfalls Bezug zur Landstrasse zu nehmen. Es ist dementsprechend fassadenbündig anzuordnen.



Fassadenbündige Anordnung des Attikageschosses an der Landstrasse

Bei einer allfälligen Neuregelung der Dichtebestimmung (z.B. Verzicht auf die Ausnützungsziffer bzw. Regelung der Dichte nur über die Gebäudeabmessungen oder mit alternativen Nutzungsziffern) könnte das Attikageschoss auch durch ein Vollgeschoss ersetzt werden, da die Thematik der Anrechenbarkeit von Geschossen an die Ausnützungsziffer (bzw. bei Dach-/Attikageschossen die Nichtanrechenbarkeit) entfallen würde. Eine solche Regelung soll im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung Siedlung (BNO) geprüft werden.

8.6.2 Differenzierte Fassadenabwicklung

Vermeidung überlanger, monotoner Fassaden

Überlange, monotone Fassaden sollen vermieden werden. Lange Fassaden sollen gegliedert (z.B. mit Vor- und Rücksprüngen) und differenziert gestaltet werden (Materialisierung, Farbgebung usw.).

8.6.3 Arkaden (rückspringendes Erdgeschoss)

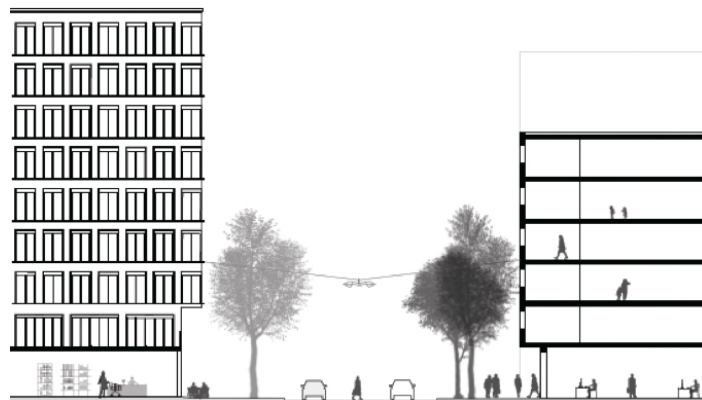
Vergrößerung Vorzone, Bildung von Arkaden im Zentrum (Staffelstrasse bis Alberich Zwysigstrasse)

Der Strassenraum ist in seinem Querschnitt begrenzt. In diesem begrenzten Querschnitt müssen mehrere, unterschiedliche Funktionen ausgeübt werden können, was häufig zu Lasten der Vorzonen und damit der zu Fuss Gehenden erfolgt. Als Mittel zur Vergrößerung der Vorzonen und somit zur Schaffung von mehr Fläche für Aufenthalt, Flanieren und dergleichen soll im Zentrum das Erdgeschoss so zurückversetzt werden, dass Arkaden entstehen (siehe Kapitel 6.2).

Bereits heute findet man Gebäude mit Arkaden in unterschiedlicher Ausprägung. Allein die Überbauung am Zentrumsplatz zeigt, dass unterschiedliche Arkadentiefen nebeneinander zu bestehen vermögen. Das Mass des Erdgeschoss-Rücksprungs hängt vom jeweiligen Gebäude ab und muss im Einzelfall bestimmt werden. Es wird empfohlen, eine Mindesttiefe von 1.50 Metern einzuhalten und eine maximale Tiefe von 2.50 Metern nicht zu überschreiten. Das erforderliche Mass muss aber im Einzelfall bestimmt werden.



Bestehende Arkaden an der Landstrasse im Bereich Zentrumsplatz



Beidseitige Arkaden im Zentrum
(Quelle: Metron, Brugg / van de Wetering, Zürich; aus Vertiefungsstudie Zentrum Landstrasse)

Umgang mit Gebäude

8.6.4 EW-Gebäude

Das EW-Gebäude ist als identitätsstiftendes Gebäude für den Zentrumsplatz von Bedeutung. Das Gebäude soll deshalb erhalten und wenn möglich im Erdgeschoss einer öffentlichen Nutzung zugeführt werden.

Der auf der Rückseite des Gebäudes zu einem späteren Zeitpunkt realisierte Anbau ist nicht erhaltenswert und soll rückgebaut werden.

Siehe separates Dokument «Massnahmenblätter», M_3 lit. b).

8.7 Torsituationen

Schönaustrasse (West) und Lugibach (Ost)

Ortseingänge in Form von Torsituationen lassen die Verkehrsteilnehmenden erkennen, wenn sie das Siedlungsgebiet von Wettingen erreicht haben bzw. dieses wieder verlassen.

Im Westen (Schönaustrasse, Stadt Baden) ist die Torsituation mit der eng stehenden Bebauung bereits gegeben. Die Sicherung dieser Torsituation muss in Zusammenarbeit mit der Stadt Baden erfolgen.

Im Osten (Lugibach) ist der Ortseingang heute nicht erkennbar, er wird im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung für die geplante Busspur Geisswies mit geeigneter Bepflanzung verdeutlicht («grünes Tor»). Langfristig – d.h. im Zuge der schrittweisen Erweiterung des Siedlungsgebiets Richtung Osten (Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten) – wird die Torsituation für jede Siedlungsetappe mit Bauten gefasst werden können.

9 GESAMTBETRACHTUNGEN

Parzellenübergreifende Koordination und Abstimmung nötig	Die im Nahbereich der Landstrasse gelegenen Areale zeichnen sich durch eine kleinteilige Parzellierung mit gleichzeitig vielfältiger Grundeigentümerstruktur aus. Die von der Bevölkerung und vom Gemeinderat für die Landstrasse gewünschte Entwicklung kann daher nur dann herbeigeführt werden, wenn Bebauung, Erschliessung, Nutzweise und Freiraumgestaltung über mehrere Grundstücke koordiniert erfolgen und aufeinander abgestimmt sind (Gesamtbetrachtung).
Voraussetzung v.a. für grössere bauliche Veränderungen	Solche Gesamtbetrachtungen bilden vor allem für grössere bauliche Veränderungen die Voraussetzung dafür, dass die notwendigen bzw. beabsichtigten Entwicklungen auch tatsächlich herbeigeführt werden können. Gesamtbetrachtungen können beispielsweise mit Testplanungen, Wettbewerben, Gestaltungs- und Erschliessungsplanungen und im Rahmen von Arealüberbauungen vorgenommen werden.
Förderung; Anreize	Die Bereitschaft zur Gesamtbetrachtung soll bei Grundeigentümern und Investoren durch Anreize gefördert werden. Folgende Möglichkeiten stehen zur Diskussion: - Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten (Geschosszahlen), sofern mit der Planung die Qualität gesichert werden kann und die öffentlichen Interessen angemessen berücksichtigt werden; - Verzicht auf ein Gestaltungsplanverfahren, falls Bebauung, Erschliessung und Gestaltung über ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren nach den Grundsätzen der einschlägigen SIA-Ordnungen (Wettbewerbe, Studienaufträge) ermittelt werden, die Gemeinde beim Verfahren mitbestimmen kann und die Umsetzung des Ergebnisses ohne Sondernutzungsplanung möglich ist; - Unterstützung Bauwilliger durch die Gemeinde im Rahmen ihrer Möglichkeiten, z.B. in Form von Beratung und Zurverfügungstellung von Grundlagen sowie der Einberufung von «runden Tischen» zwecks Koordination der Grundeigentümer; - finanzielle Unterstützung von Planungsstudien, Wettbewerbsverfahren und dergleichen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde und nach Massgabe des öffentlichen Interesses.
Qualität	Gesamtbetrachtungen sind ein wichtiges Mittel, um die gewünschte Qualität und eine gezielte Verdichtung zu sichern. Aus diesem Grund bestehen hier erhöhte Anforderungen.

Anforderungen	Als Leitlinie für Gesamtbetrachtungen können die Anforderungen an Arealüberbauungen gemäss § 39 Bauverordnung des Kantons Aargau (BauV) beigezogen werden. Ortsspezifische und situationsbezogene Vorgaben zu einer Gesamtbetrachtung müssen vorgängig bei der Bauverwaltung und Planung, Wettingen, eingeholt werden.
Betrachtungssperimeter (Gebietsgrösse)	Der Betrachtungssperimeter wird jeweils im Einzelfall vom Gemeinderat festgelegt. Die Grösse wird nach den für die konkrete Planung massgebenden Themen und den vorhandenen Abhängigkeiten, z.B. in funktionaler, rechtlicher, gestalterischer oder verfahrensmässiger Hinsicht bestimmt.
Beispiele	Beispiele für Gesamtbetrachtungen an der Landstrasse sind: - Vertiefungsstudie Zentrum Landstrasse - Vertiefungsstudie Winkelried - Erschliessungsplanung Staffelstrasse/Mattenstrasse - Gestaltungsplan Winkelried Süd - Gestaltungsplan Obere Geisswies - Arealüberbauung City Garage Wettingen (Landstrasse 108) - Arealüberbauung Neuhaus (Landstrasse 148–152)

10 MASSNAHMEN

10.1 Allgemeines

Führungsinstrument
des Gemeinderates zur Umset-
zung des Masterplans

Für die Umsetzung des Masterplans sind konkrete Massnahmen erforderlich. Diese Massnahmen sind in Massnahmenblättern erfasst (siehe separates Dokument «Massnahmenblätter»). Die Massnahmenblätter sind ein Führungsinstrument des Gemeinderates zur Umsetzung des Masterplans.

Massnahmenblätter: Inhalte

Die Massnahmenblätter beinhalten die Zielsetzungen, einen Kurzbeschreibung, die zu ergreifenden nächsten Schritte sowie die Zuständigkeit. Sie sind in Bearbeitung und werden laufend aktualisiert und weiterentwickelt.

10.2 Massnahmenübersicht

Massnahmen	2014	2015	2016	2017	2018
M_1 Aufbau Gebietsmanagement Landstrasse					
M_2 Grundlagenerarbeitung für Anpassung Nutzungsplanung Gesamtgemeinde					
M_3 Anpassung Nutzungsplanung für Zentrumzone					
M_4 Ausarbeitung Gestaltungsplan Winkelried Süd					
M_5 Einbringen Anliegen in Erneuerung Strassenraum untere Landstrasse					
M_6 Auslösung und Begleitung von Gesamtbetrachtungen					
M_7 Ausarbeitung Nutzungsmanagement					
M_8 Interessenvertretung durch Gemeinde (Politik)					

Massnahmen auf der Zeitachse

10.3 Laufende Projekte

Umsetzung von Massnahmen im
Rahmen laufender Projekte

Folgende Massnahmen, die der Entwicklung der Landstrasse dienen, werden bereits im Rahmen aktueller Projekte umgesetzt:

Massnahme:	Aktuelles Projekt:
Übergeordnete Grünachse, Vernetzung; Durchlässigkeit, Langsamverkehrsachse	Renaturierung Lugibach
Torsituation Ost	Landschaftspflegerische Begleitplanung im Rahmen des Projekts für die neue Busspur Geisswies
Verstetigung des Verkehrs, Bewältigung Mobilitätszunahme	Pförtnerung und Busspur Geisswies

11 UMSETZUNG DES MASTERPLANS

11.1 Organisation der Umsetzung

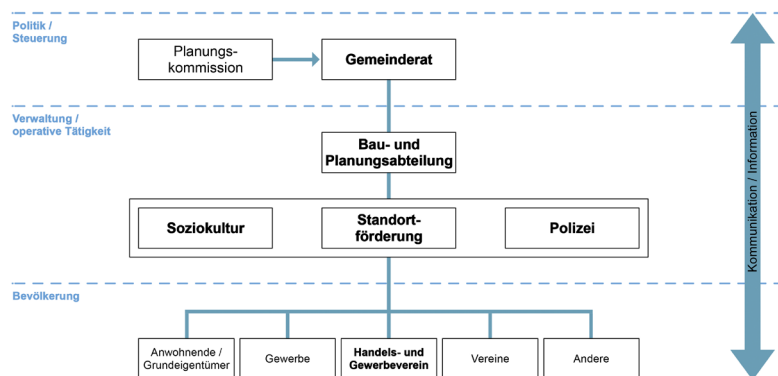
Verschiedene Akteure Die Umsetzung des Masterplans ist ein langfristiger Prozess, in den verschiedene Akteure eingebunden werden müssen.

Gemeinderat Der Gemeinderat gibt den Anstoss und ist verantwortlich für die Umsetzung des Masterplans. Er ist das Steuerungsorgan und entscheidet über die Auslösung von Massnahmen. Budgetrelevante Massnahmen werden den zuständigen Instanzen im ordentlichen Budgetierungsprozess unterbreitet.

Bau- und Planungsabteilung Die Verwaltung ist verantwortlich für die operativen Tätigkeiten. Die Mehrheit der Massnahmen liegt in der Zuständigkeit der Bau- und Planungsabteilung. Weiter sind die Standortförderung, die Polizei und die Soziokultur beteiligt. In einer ersten Phase übernimmt die Bau- und Planungsabteilung die Leitungs- und Koordinationsfunktion.

Gemeinsame Aufgabe Die Entwicklung der Landstrasse liegt aber nicht nur in den Händen der Behörden. Der Umsetzungsprozess ist eine gemeinsame Aufgabe mit der Bevölkerung, wobei verschiedene Akteure (Handels- und Gewerbeverein, Grundeigentümer, Ladenbesitzer, diverse Vereine usw.) in unterschiedlicher Intensität daran beteiligt und gefordert sind.

Organisation Umsetzung



Umsetzungsorganisation für die Einführungsphase

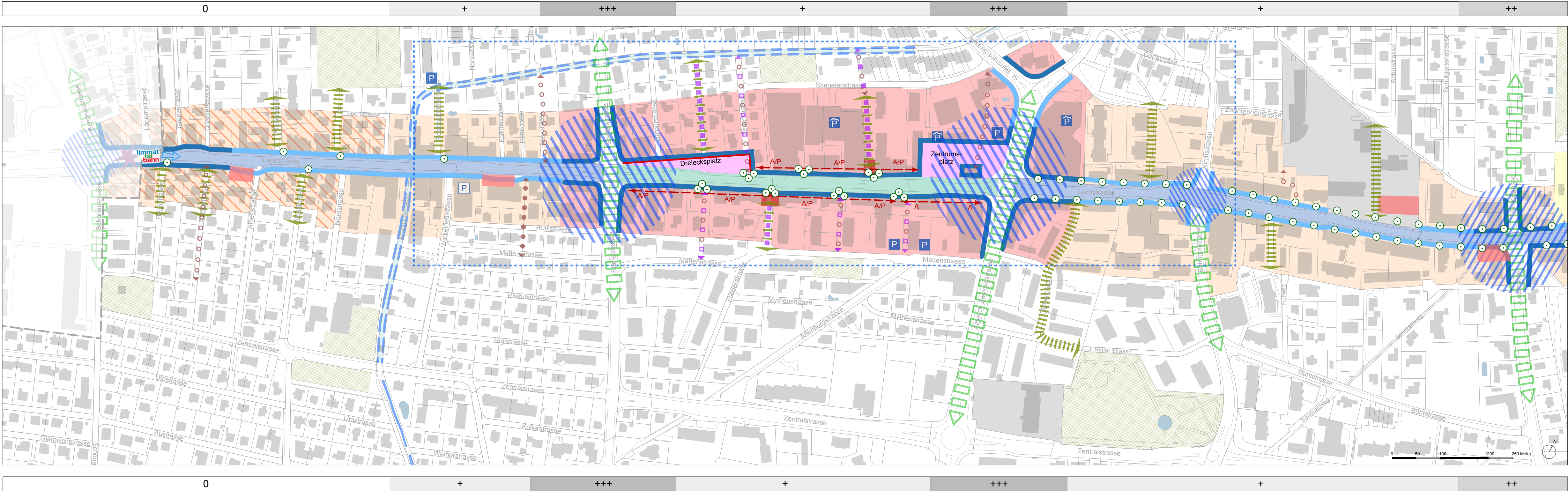
Gebietsmanagement Die anstehenden Aufgaben können mit den heute vorhandenen Ressourcen nicht geleistet werden. Die Bewältigung der Aufgaben erfordert ein professionelles Gebietsmanagement mit geeigneten Strukturen (siehe dazu separates Dokument «Massnahmenblätter», M_1).

11.2 Controlling

Zweck	Die Wirksamkeit des Masterplans ist nur dann gegeben, wenn er einem Controlling unterliegt. Dieses dient der regelmässigen Überprüfung des Planungsstandes, der Steuerung zur Erreichung der Masterplan-Ziele und der Gesamtkoordination.
Zuständigkeit / Regelmässigkeit	Zuständig für das Controlling ist die Bau- und Planungsabteilung. Das Controlling wird jedes Jahr durchgeführt.
Methodik	Jedes Massnahmenblatt soll jeweils auf die Gültigkeit der Inhalte (Zielsetzungen und Beschrieb) sowie den aktuellen Planungsstand überprüft werden. Die Ergebnisse dieser Überprüfung und daraus resultierende notwendige Massnahmen zur Zielerreichung sollen dem Gemeinderat in einem «Rechenschaftsbericht» vorgelegt werden. Die Massnahmen sollen in das Mehrjahresprogramm (Gemeinderat und Abteilungsleiterkonferenz) und in die Finanzplanung einfließen.

A ANHANG: MASTERPLAN LANDSTRASSE

A1 Gesamtplan



Hauptnutzungen, Nutzungsverteilung:

- Durchmischte Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten:
- im Erdgeschoss sind nur publikumsorientierte Nutzungen erlaubt; kein Wohnen in der ersten Bautiefe
 - maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind zulässig
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- nur nicht störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- überwiegend Arbeiten; Anteil Arbeitsnutzung festlegen, z.B. mindestens 75%
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen

Erdgeschoss:

- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss 1. Bautiefe vorgeschrieben
- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss möglich

Strassenraumgestaltung:

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (von Fassade zu Fassade):
- Querschnitt mit Mehrzweckstreifen (ohne Velostreifen)
 - Querschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen, auf Fahrbahn markiert)
- Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (mit separatem Fuss-/Veloweg)

Langsamverkehr: ergänzende Querverbindungen/Anschlüsse

- Querverbindung; Lage fixiert: Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende; Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse
- Querverbindung; Lage exemplarisch: Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende; Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse

Öffentlicher Verkehr:

- Limmattalbahn mit Mischverkehr
- Limmattalbahn mit Eigentrasse

Motorisierter Individualverkehr:

- Mögliche Standorte für oberirdische Kurzzeitparkfelder (Paketbildung)
- Verbesserung Auslastung bestehender Parkieranlagen (z.B. Parkleitsystem, unterirdische Verbindungen)

Orientierungsorte:

- Kreuzungen mit publikumsorientierten EG-Nutzungen, Gesamtbetrachtung notwendig:
- städtebauliche Akzente erforderlich
- städtebauliche Akzente erwünscht
- keine städtebaulichen Akzente in die Höhe
- Torsituation

Verweilorte:

- Platzbereiche Zentrum
- Nischenbildung bei Einmündung Querverbindungen im Zentrum (Lage fixiert)
- Kleine, platzartige Räume entlang der Landstrasse

Begrünung (Vernetzung, Bäume):

- Einzelbaum (an Strasseneinmündungen; Lage exemplarisch)
- Baumgruppe (Lage exemplarisch)
- Baumreihe (unterschiedliche Baumarten, verschiedene Abstände)

Bebauungs- und Freiraumstruktur:

- Berücksichtigung bestehender Qualitäten (Bebauung): Masstäblichkeit, Typologie, Durchgrünung, Ensemblewirkung
- Sicherung Durchlässigkeit und Sichtbeziehungen; Anbindung und Stärkung rückwärtiger Grün-/Freiräume, öffentlicher Bauten und Anlagen sowie Quartiere (Lage fixiert)
- Übergeordnete Grün-/Freiraumachse

Spezifische Aussagen Zentrum:

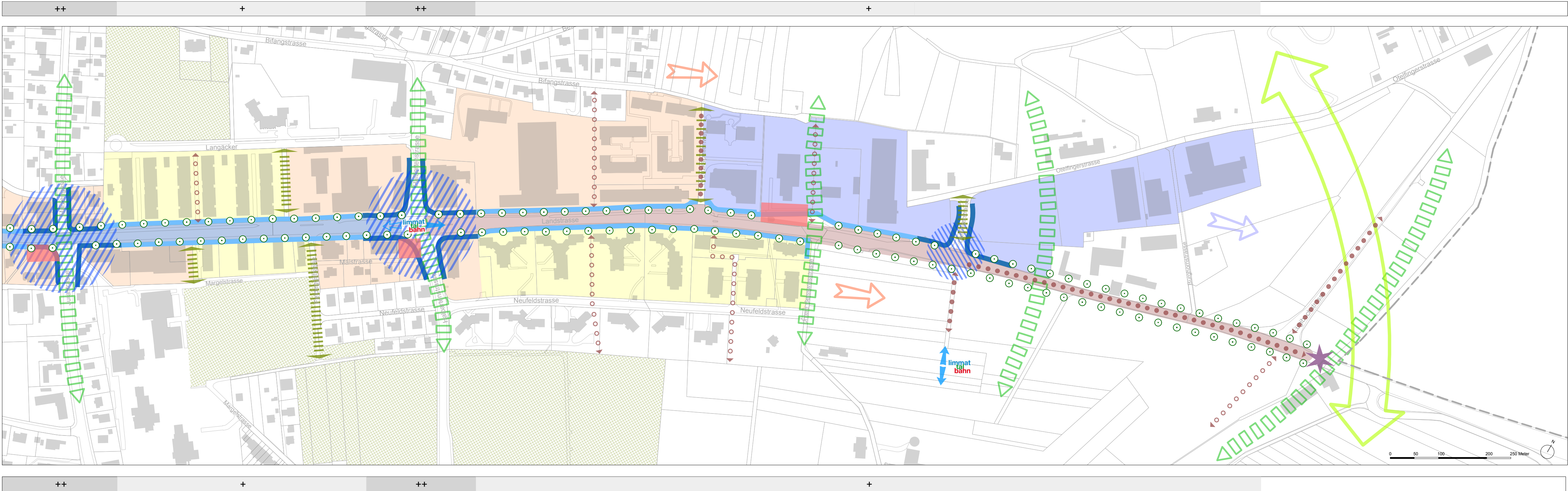
- Stärkung/Schaffung Querachse Zentrum (Lage definiert)
- Stärkung/Schaffung Querachse Zentrum (Lage exemplarisch)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss
- Fassung Verweilorte Dreiecksplatz

Verdichtungsgrad unter der Voraussetzung einer Gesamtbetrachtung (Veränderung gegenüber gültiger Bau- und Nutzungsordnung):

- Keine Verdichtung
- Moderate Verdichtung: z.B. + 1 Vollgeschoss (Richtmass Gebäudehöhe: ~18.0m)
- Deutliche Verdichtung: z.B. + 2 Vollgeschosse (Richtmass Gebäudehöhe: ~21.0m)
- Starke Verdichtung: einzelne städtebauliche Akzente (Richtmass Gebäudehöhe: ≥24.0m)

Ergänzende Informationen:

- Langfristige Entwicklungspotenziale:
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
 - Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
- OeBA, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Gemeindegrenze
- Öffentlich zugängliche Parkplätze (bestehend)
- Parkhaus (bestehend)
- Parkhaus (geplant)
- Bedeutende rückwärtige Grün-/Freiräume (bestehend)
- Revitalisierung Dorfbach
- Landschaftsspange «Sulperg-Rüsler» (Landwirtschaft extensiv / Erlebnisgrün)



Hauptnutzungen, Nutzungsverteilung:

- Durchmischte Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten:
- im Erdgeschoss sind nur publikumsorientierte Nutzungen erlaubt; kein Wohnen in der ersten Bautiefe
 - maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind zulässig
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- nur nicht störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- überwiegend Arbeiten; Anteil Arbeitsnutzung festlegen, z.B. mindestens 75%
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen

Erdgeschoss:

- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss 1. Bautiefe vorgeschrieben
- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss möglich

Strassenraumgestaltung:

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (von Fassade zu Fassade):
- Querschnitt mit Mehrzweckstreifen (ohne Velostreifen)
 - Querschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen, auf Fahrbahn markiert)
- Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (mit separatem Fuss-/Veloweg)

Langsamverkehr: ergänzende Querverbindungen/Anschlüsse

- Querverbindung; Lage fixiert: Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende; Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse
- Querverbindung; Lage exemplarisch: Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende; Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse

Öffentlicher Verkehr:

- Limmattalbahnhof mit Mischverkehr
- Limmattalbahnhof mit Eigentrasse

Motorisierter Individualverkehr:

- Mögliche Standorte für oberirdische Kurzzeitparkfelder (Paketbildung)
- Verbesserung Auslastung bestehender Parkierungsanlagen (z.B. Parkleitsystem, unterirdische Verbindungen)

Orientierungsorte:

- Kreuzungen mit publikumsorientierten EG-Nutzungen, Gesamtbetrachtung notwendig:
- städtebauliche Akzente erforderlich
 - städtebauliche Akzente erwünscht
 - keine städtebaulichen Akzente in die Höhe
- Torsituation

Verweilorte:

- Platzbereiche Zentrum
- Nischenbildung bei Einmündung Querverbindungen im Zentrum (Lage fixiert)
- Kleine, platzartige Räume entlang der Landstrasse

Begrünung (Vernetzung, Bäume):

- Einzelbaum (an Strasseneinmündungen; Lage exemplarisch)
- Baumgruppe (Lage exemplarisch)
- Baumreihe (unterschiedliche Baumarten, verschiedene Abstände)

Bebauungs- und Freiraumstruktur:

- Berücksichtigung bestehender Qualitäten (Bebauung): Masstäblichkeit, Typologie, Durchgrünung, Ensemblewirkung
- Sicherung Durchlässigkeit und Sichtbeziehungen; Anbindung und Stärkung rückwärtiger Grün-/Freiräume, öffentlicher Bauten und Anlagen sowie Quartiere (Lage fixiert)
- Übergeordnete Grün-/Freiraumachse

Spezifische Aussagen Zentrum:

- Stärkung/Schaffung Querachse Zentrum (Lage definiert)
- Stärkung/Schaffung Querachse Zentrum (Lage exemplarisch)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss
- Fassung Verweilort Dreiecksplatz

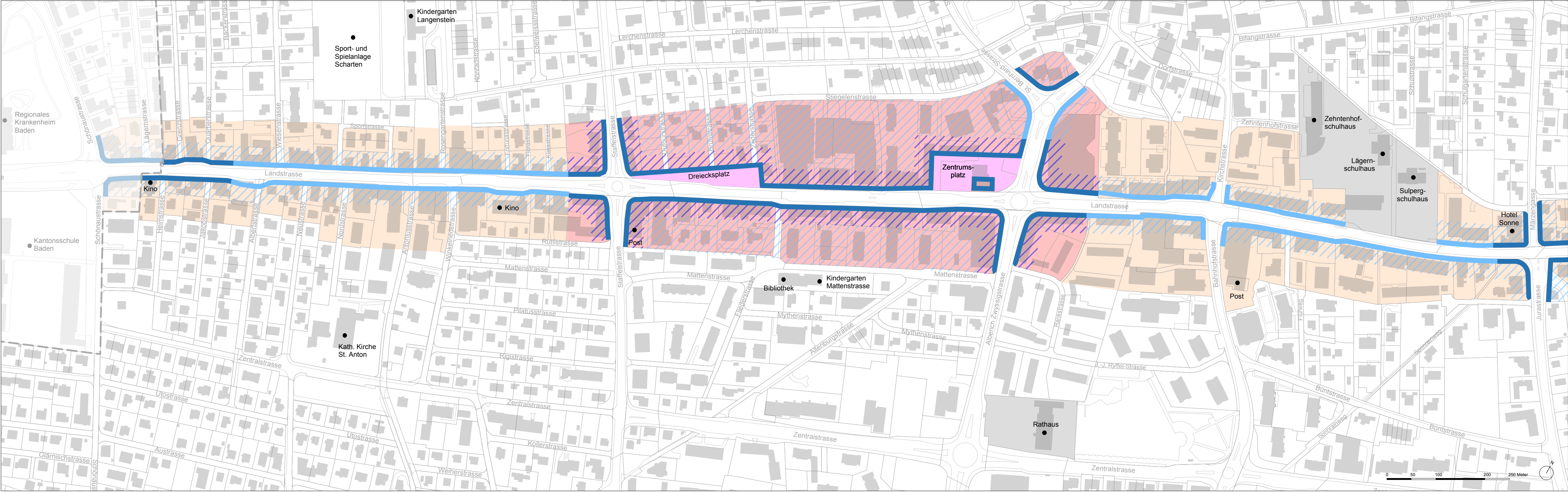
Verdichtungsgrad unter der Voraussetzung einer Gesamtbetrachtung (Veränderung gegenüber gültiger Bau- und Nutzungsordnung):

- 0 Keine Verdichtung
- + Moderate Verdichtung: z.B. + 1 Vollgeschoss (Richtmass Gebäudehöhe: ~18.0m)
- ++ Deutliche Verdichtung: z.B. + 2 Vollgeschosse (Richtmass Gebäudehöhe: ~21.0m)
- +++ Starke Verdichtung: einzelne städtebauliche Akzente (Richtmass Gebäudehöhe: ≥24.0m)

Ergänzende Informationen:

- Langfristige Entwicklungspotenziale:
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
 - Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
- OeBA, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Gemeindegrenze
- Öffentlich zugängliche Parkplätze (bestehend)
- Parkhaus (bestehend)
- Parkhaus (geplant)
- Bedeutende rückwärtige Grün-/Freiräume (bestehend)
- Revitalisierung Dorfbach
- Landschaftsspanne «Sulperg-Rüsler» (Landwirtschaft extensiv / Erlebnisgrün)

A2 Teilplan Funktionen und Nutzungen



Hauptnutzungen, Nutzungsverteilung:

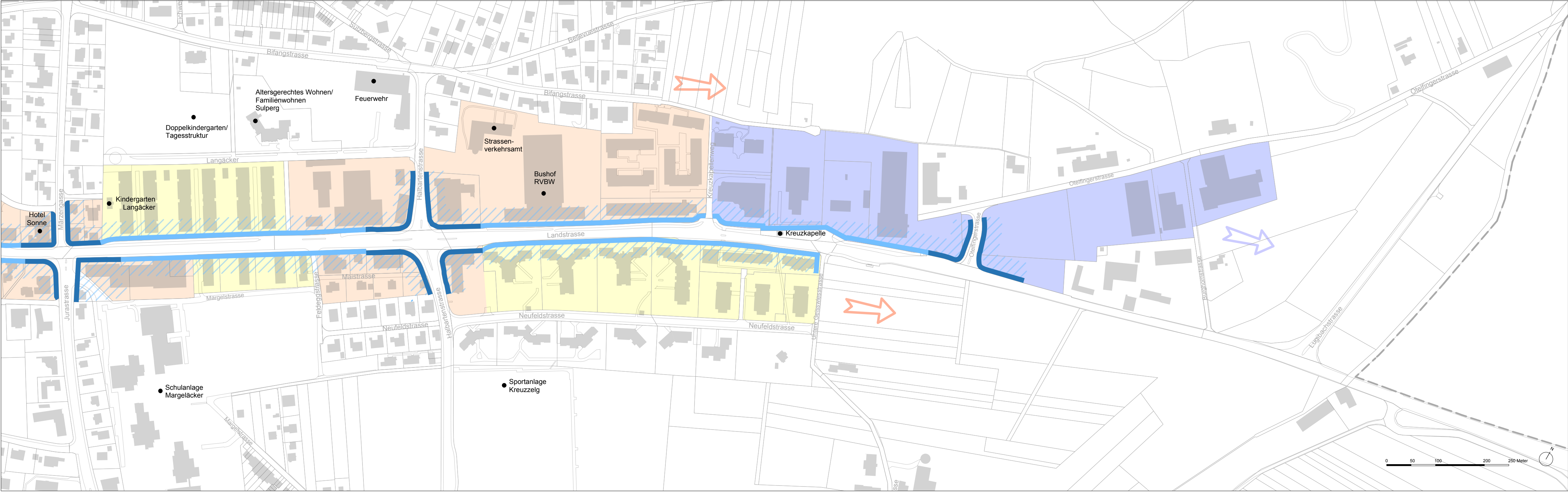
- Durchmischte Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten:
- im Erdgeschoss sind nur publikumsorientierte Nutzungen erlaubt; kein Wohnen in der ersten Bautiefe
 - maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind zulässig
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- nur nicht störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- überwiegend Arbeiten; Anteil Arbeitsnutzung festlegen, z.B. mindestens 75%
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen

Erdgeschosse:

- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss 1. Bautiefe vorgeschrieben
- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss möglich
- Raumhöhe mindestens 3.50 bis maximal 4.00 Meter vorgeschrieben; Gemeinderat kann grössere Raumhöhen bewilligen
- Raumhöhe mindestens 3.50 bis maximal 4.00 Meter vorgeschrieben

Ergänzende Informationen:

- Platzbereiche Zentrum
- Langfristige Entwicklungspotenziale:
 - Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
 - Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
- OeBA, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Heutige Nichtbauzonen
- Gemeindegrenze



Hauptnutzungen, Nutzungsverteilung:

- Durchmischte Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten:
- im Erdgeschoss sind nur publikumsorientierte Nutzungen erlaubt; kein Wohnen in der ersten Bautiefe
 - maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind zulässig
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- keine Vorgabe für Einhaltung bestimmter Nutzungsanteile
- nur nicht störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen
- überwiegend Arbeiten; Anteil Arbeitsnutzung festlegen, z.B. mindestens 75%
- maximal mässig störende Betriebe zulässig
 - Einrichtungen mit hohem Personenverkehr sind ausgeschlossen

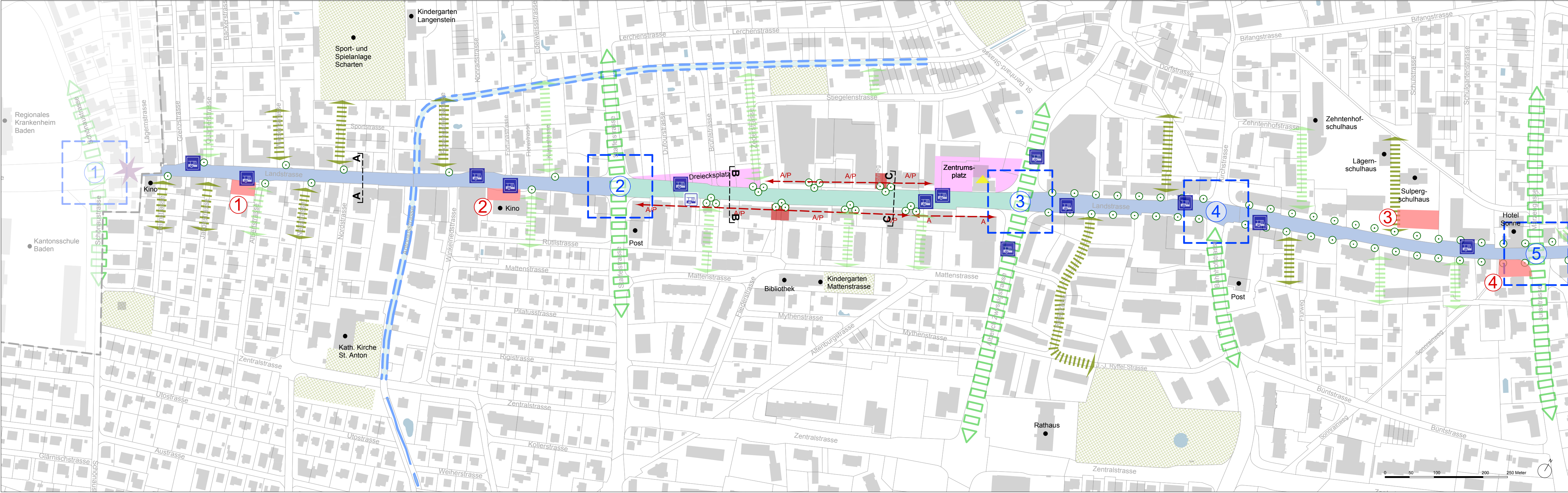
Erdgeschoss:

- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss 1. Bautiefe vorgeschrieben
- Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss möglich
- Raumhöhe mindestens 3.50 bis maximal 4.00 Meter vorgeschrieben; Gemeinderat kann grössere Raumhöhen bewilligen
- Raumhöhe mindestens 3.50 bis maximal 4.00 Meter vorgeschrieben

Ergänzende Informationen:

- Platzbereiche Zentrum
- Langfristige Entwicklungspotenziale:
 - Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
 - Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
- OeBA, Zone für öffentliche Bauten und Anlagen
- Heutige Nichtbauzonen
- Gemeindegrenze

A3 Teilplan Freiraum



Strassenraumgestaltung:

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (von Fassade zu Fassade):
- Querschnitt mit Mehrzweckstreifen (ohne Velostreifen)
 - Querschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen, auf Fahrbahn markiert)
 - Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (mit sep. Fuss-/Veloweg)
- Gestaltungsprinzip Strassenquerschnitt (siehe Bericht Kapitel 7.5)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss (im Zentrum)
- Bushaltestelle (Überprüfung Standorte; Einbindung in öffentliche Räume)
- Ergänzung Bushaltestelle prüfen

Orientierungsorte (Treffpunkte, Aufenthalt, Querungen):

- Kreuzungsbereiche:
- 1. Schönastrasse/Landstrasse (Stadtgebiet Baden)
 - 2. Staffelstrasse/Landstrasse
 - 3. Alberich Zwyssigstrasse / Landstrasse
 - 4. Bahnhofstrasse-Kirchstrasse / Landstrasse
 - 5. Jurastrasse-Märzengasse / Landstrasse
 - 6. Halbartenstrasse/Landstrasse
 - 7. Otelfingerstrasse/Landstrasse

Verweilorte:

- Platzbereiche Zentrum:
- Stärkung und Erweiterung Zentrumsplatz
 - Neubau Dreiecksplatz
 - Nischenbildung bei Einmündung Querverbindungen im Zentrum (Lage fixiert)
- Kleine, platzartige Räume entlang der Landstrasse:
- 1. Freiraum Albertstrasse/Landstrasse
 - 2. Vorplatz Kino Elite
 - 3. Öffnung Schulanlage (südlich des Sulpergschulhauses)
 - 4. Freiraum Jurastrasse/Landstrasse
 - 5. Freiraum Halbartenstrasse/Landstrasse (Lage schematisch)
 - 6. Freiraum Kreuzkapelle

Freiraumstruktur:

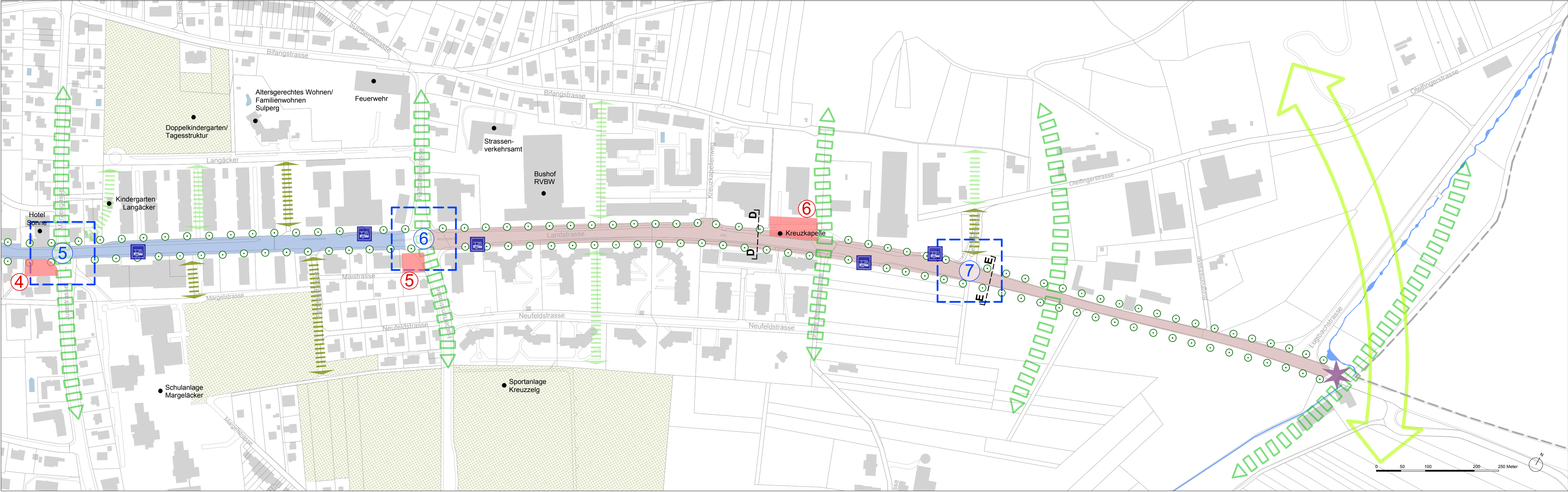
- Querachse; Lage fixiert:
Sicherung Durchlässigkeit und Sichtbeziehungen;
Anbindung und Stärkung rückwärtiger Grün-/Freiräume,
öffentlicher Bauten und Anlagen sowie Quartiere
- Querachse; Lage exemplarisch:
Sicherung Durchlässigkeit und Sichtbeziehungen;
Anbindung und Stärkung rückwärtiger Grün-/Freiräume,
öffentlicher Bauten und Anlagen sowie Quartiere
- Übergeordnete Grün-/Freiraumachse

Begrünung (Vernetzung, Bäume):

- Einzelbaum (an Strasseneinmündungen; Lage exemplarisch)
- Baumgruppe (Lage exemplarisch)
- Baumreihe (unterschiedliche Baumarten, verschiedene Abstände)

Ergänzende Informationen:

- Bedeutende rückwärtige Grün-/Freiräume (bestehend)
- Revitalisierung Dorfbach
- Landschaftsspanne «Sulperg-Rüsler» (Landwirtschaft extensiv / Erlebnisgrün)
- Erhalt EW-Gebäude; Rückbau Anbau EW-Gebäude
- Torsituation
- Gemeindegrenze



Strassenraumgestaltung:

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (von Fassade zu Fassade):
 - Querschnitt mit Mehrzweckstreifen (ohne Velostreifen)
 - Querschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen, auf Fahrbahn markiert)
 - Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (mit sep. Fuss-/Veloweg)
- Gestaltungsprinzip Strassenquerschnitt (siehe Bericht Kapitel 7.5)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss (im Zentrum)
- Bushaltestelle (Überprüfung Standorte; Einbindung in öffentliche Räume)
- Ergänzung Bushaltestelle prüfen

Orientierungsorte (Treffpunkte, Aufenthalt, Querungen):

- Kreuzungsbereiche:
 - ① Schönastrasse/Landstrasse (Stadtgebiet Baden)
 - ② Staffelstrasse/Landstrasse
 - ③ Alberich Zwysigstrasse / Landstrasse
 - ④ Bahnhofstrasse-Kirchstrasse / Landstrasse
 - ⑤ Jurastrasse-Märzengasse / Landstrasse
 - ⑥ Halbartenstrasse/Landstrasse
 - ⑦ Otelfingerstrasse/Landstrasse

Verweilorte:

- Platzbereiche Zentrum:
 - Stärkung und Erweiterung Zentrumsplatz
 - Neubau Dreiecksplatz
 - Nischenbildung bei Einmündung Querverbindungen im Zentrum (Lage fixiert)
- Kleine, platzartige Räume entlang der Landstrasse:
 - ① Freiraum Albertstrasse/Landstrasse
 - ② Vorplatz Kino Elite
 - ③ Öffnung Schulanlage (südlich des Sulpergschulhauses)
 - ④ Freiraum Jurastrasse/Landstrasse
 - ⑤ Freiraum Halbartenstrasse/Landstrasse (Lage schematisch)
 - ⑥ Freiraum Kreuzkapelle

Freiraumstruktur:

- Querachse; Lage fixiert:
 - Sicherung Durchlässigkeit und Sichtbeziehungen;
 - Anbindung und Stärkung rückwärtiger Grün-/Freiräume, öffentlicher Bauten und Anlagen sowie Quartiere
- Querachse; Lage exemplarisch:
 - Sicherung Durchlässigkeit und Sichtbeziehungen;
 - Anbindung und Stärkung rückwärtiger Grün-/Freiräume, öffentlicher Bauten und Anlagen sowie Quartiere
- Übergeordnete Grün-/Freiraumachse

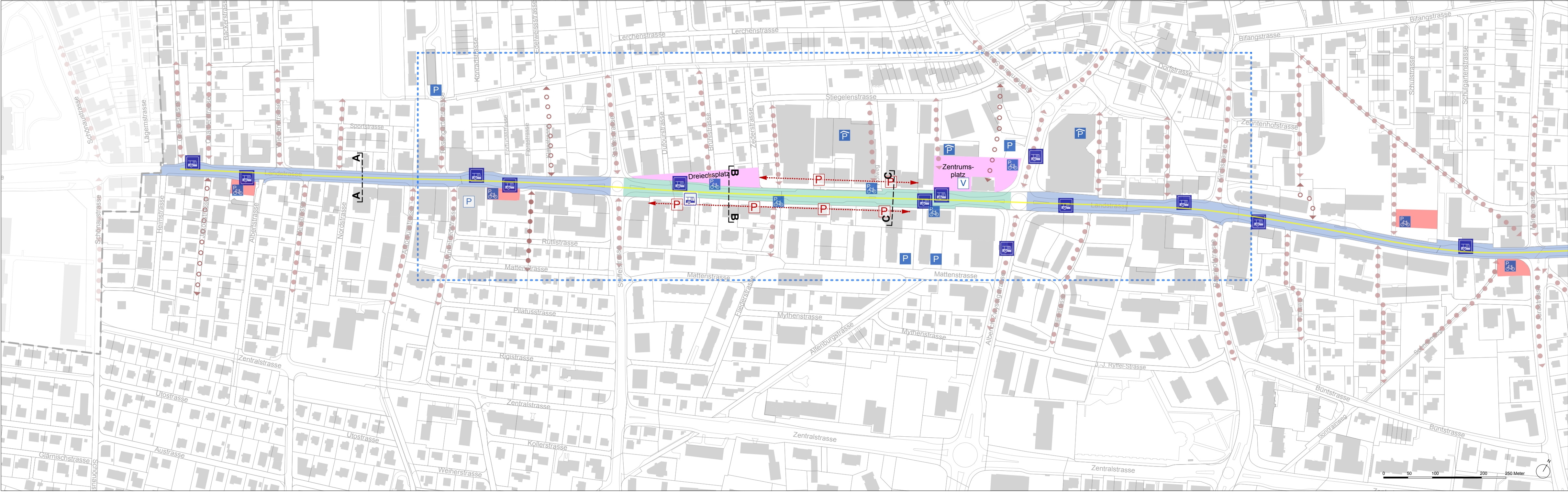
Begrünung (Vernetzung, Bäume):

- Einzelbaum (an Strasseneinmündungen; Lage exemplarisch)
- Baumgruppe (Lage exemplarisch)
- Baumreihe (unterschiedliche Baumarten, verschiedene Abstände)

Ergänzende Informationen:

- Bedeutende rückwärtige Grün-/Freiräume (bestehend)
- Revitalisierung Dorfbach
- Landschaftsspanne «Sulperg-Rüsler» (Landwirtschaft extensiv / Erlebnisgrün)
- Erhalt EW-Gebäude; Rückbau Anbau EW-Gebäude
- Torsituation
- Gemeindegrenze

A4 Teilplan Verkehr



Strassenraumgestaltung:

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (von Fassade zu Fassade):
- Querschnitt mit Mehrzweckstreifen (ohne Velostreifen)
 - Querschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen, auf Fahrbahn markiert)
 - Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (mit sep. Fuss-/Veloweg)
- A _ _ _ A Gestaltungsprinzip Strassenquerschnitt (siehe Bericht Kapitel 7.5)

Langsamverkehr: ergänzende Querverbindungen/Anschlüsse

- Querverbindung; Lage fixiert: Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende; Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse
- Querverbindung; Lage exemplarisch: Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende; Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse
- Schaffung öffentlicher Veloabstellplätze (Lage exemplarisch)

Öffentlicher Verkehr:

- Bushaltestelle bestehend; Standorte überprüfen
- Ergänzung Bushaltestelle prüfen
- Limmattalbahn mit Mischverkehr
- Limmattalbahn mit Eigentrasse

Parkierung Zentrum:

- Mögliche Standorte für oberirdische Kurzzeitparkfelder (Paketbildung)
- Verbesserung Auslastung bestehender Parkierungsanlagen (z.B. Parkleitsystem, unterirdische Verbindungen)

Ergänzende Informationen:

- Fuss- und/oder Velowegnetz (bestehend)
- Regionale Radroute (geplant)
- Veloverleih (geplant)
- Busspur (geplant)
- Mobility-Standort (geplant)
- Öffentlich zugängliche Parkplätze (bestehend)
- Parkhaus (bestehend)
- Parkhaus (geplant)
- Pförtneranlage (geplant)
- Verweilorte
- Gemeindegrenze



Strassenraumgestaltung:

- Siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung (von Fassade zu Fassade):
 - Querschnitt mit Mehrzweckstreifen (ohne Velostreifen)
 - Querschnitt mit Kernfahrbahn (mit Velostreifen, auf Fahrbahn markiert)
 - Verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (mit sep. Fuss-/Veloweg)
- Gestaltungsprinzip Strassenquerschnitt (siehe Bericht Kapitel 7.5)

Langsamverkehr: ergänzende Querverbindungen/Anschlüsse

- Querverbindung; Lage fixiert:
Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende;
Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse
- Querverbindung; Lage exemplarisch:
Sicherstellung Durchwegung für zu Fuss Gehende und/oder Velofahrende;
Anbindung Querstrassen/Wege an Landstrasse
- Schaffung öffentlicher Veloabstellplätze (Lage exemplarisch)

Öffentlicher Verkehr:

- Bushaltestelle bestehend; Standorte überprüfen
- Ergänzung Bushaltestelle prüfen
- Limmattalbahn mit Mischverkehr
- Limmattalbahn mit Eigentrasse

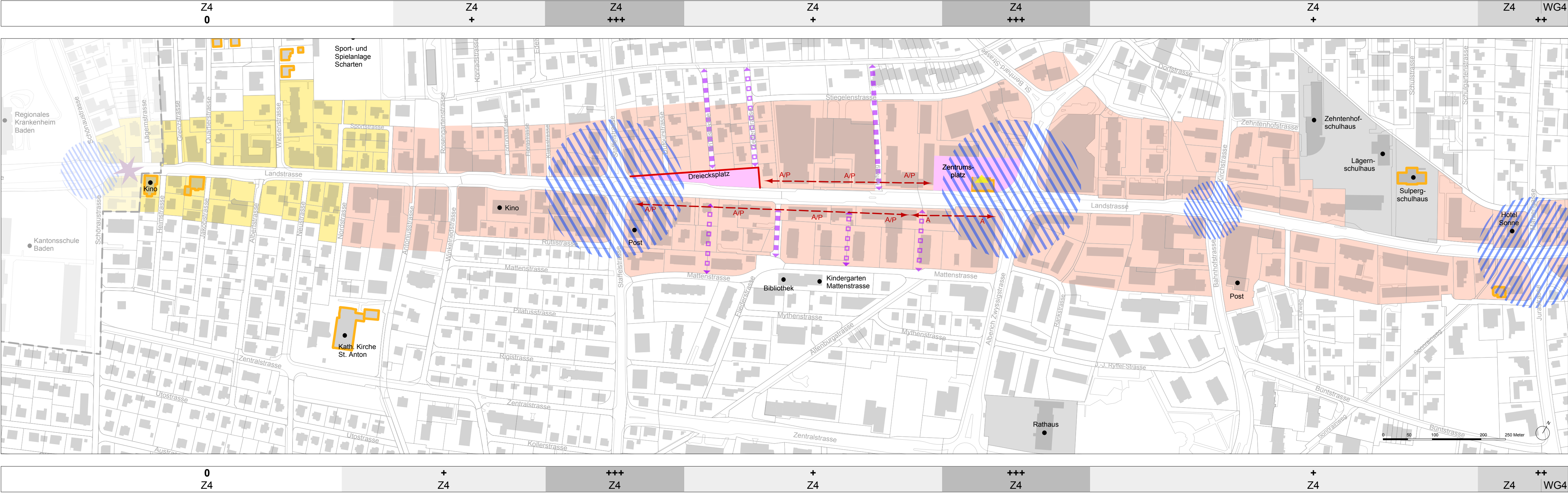
Parkierung Zentrum:

- Mögliche Standorte für oberirdische Kurzzeitparkfelder (Paketbildung)
- Verbesserung Auslastung bestehender Parkieranlagen (z.B. Parkleitsystem, unterirdische Verbindungen)

Ergänzende Informationen:

- Fuss- und/oder Velowegnetz (bestehend)
- Regionale Radroute (geplant)
- Veloverleih (geplant)
- Busspur (geplant)
- Mobility-Standort (geplant)
- Öffentlich zugängliche Parkplätze (bestehend)
- Parkhaus (bestehend)
- Parkhaus (geplant)
- Pförtneranlage (geplant)
- Verweilorte
- Gemeindegrenze

A5 Teilplan Städtebau



Bebauungsstruktur:

- Berücksichtigung bestehender Qualitäten: Massstäblichkeit, Typologie, Durchgrünung, Ensemblewirkung
- Schaffung neuer Qualitäten: Weiterentwicklung bzw. Veränderung bestehender Strukturen
- Orientierungsorte (Kreuzungen) mit publikumsorientierten EG-Nutzungen; Gesamtbetrachtung notwendig:
- zentrale Orientierungsorte: einzelne städtebauliche Akzente erforderlich (Richtmass Gebäudehöhe: $\geq 24.0\text{m}$)
- Quartier-Orientierungsorte: städtebauliche Akzente erwünscht (Richtmass Gebäudehöhe: $\sim 21.0\text{m}$)
- lokale Orientierungsorte: keine städtebaulichen Akzente in die Höhe
- Torsituation

Spezifische Aussagen Zentrum:

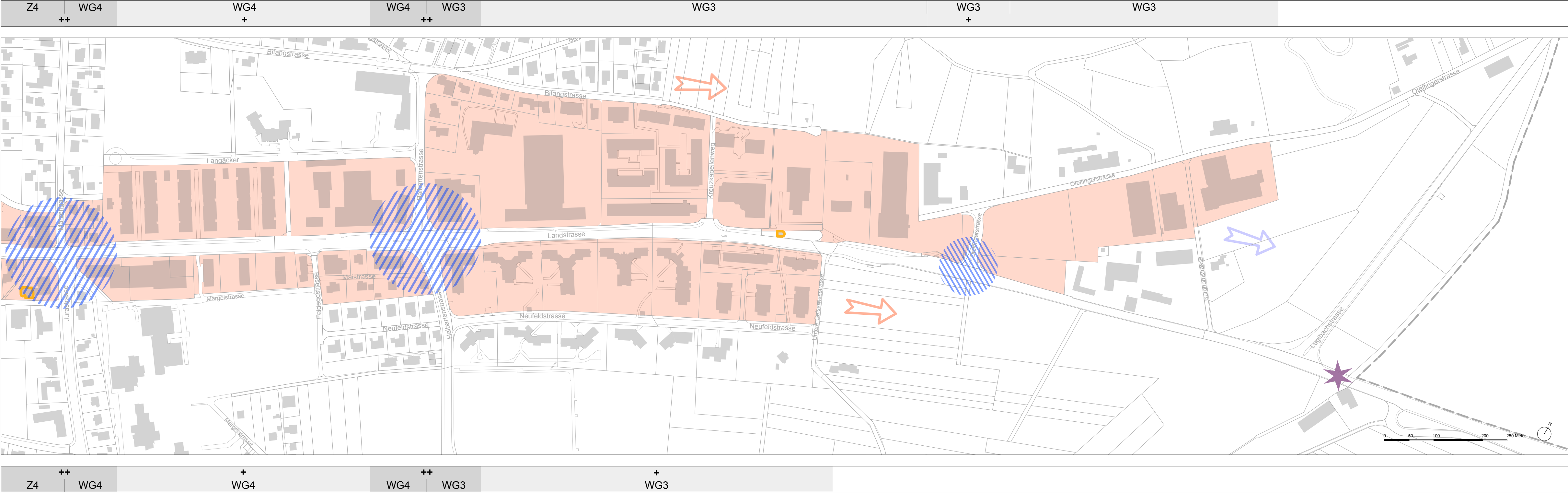
- Stärkung/Schaffung Querverbindung Zentrum (Lage fixiert)
- Stärkung/Schaffung Querverbindung Zentrum (Lage exemplarisch)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss
- Fassung Dreiecksplatz
- Erhalt EW-Gebäude; Rückbau Anbau

Ergänzende Informationen:

- Platzbereiche Zentrum
- Langfristige Entwicklungspotenziale:
 - Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
 - Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
- Zonierung gemäss gültiger Bau- und Nutzungsordnung:
 - Z4 - viergeschossige Zentrumszone
 - WG4 - viergeschossige Wohn-Gewerbezone
 - WG3 - dreigeschossige Wohn-Gewerbezone
- Objekt gemäss Inventarplan Siedlung
- Gemeindegrenze

Verdichtungsgrad unter der Voraussetzung einer Gesamtbetrachtung (Veränderung gegenüber gültiger Bau- und Nutzungsordnung):

- 0 Keine Verdichtung
- + Moderate Verdichtung: z.B. + 1 Vollgeschoss (Richtmass Gebäudehöhe: $\sim 18.0\text{m}$)
- ++ Deutliche Verdichtung: z.B. + 2 Vollgeschosse (Richtmass Gebäudehöhe: $\sim 21.0\text{m}$)
- +++ Starke Verdichtung: einzelne städtebauliche Akzente (Richtmass Gebäudehöhe: $\geq 24.0\text{m}$)



Bebauungsstruktur:

- Berücksichtigung bestehender Qualitäten: Massstäblichkeit, Typologie, Durchgrünung, Ensemblewirkung
- Schaffung neuer Qualitäten: Weiterentwicklung bzw. Veränderung bestehender Strukturen
- Orientierungsorte (Kreuzungen) mit publikumsorientierten EG-Nutzungen; Gesamtbetrachtung notwendig:
- zentrale Orientierungsorte: einzelne städtebauliche Akzente erforderlich (Richtmass Gebäudehöhe: ≥24.0m)
- Quartier-Orientierungsorte: städtebauliche Akzente erwünscht (Richtmass Gebäudehöhe: ~21.0m)
- lokale Orientierungsorte: keine städtebaulichen Akzente in die Höhe
- Torsituation

Spezifische Aussagen Zentrum:

- Stärkung/Schaffung Querverbindung Zentrum (Lage fixiert)
- Stärkung/Schaffung Querverbindung Zentrum (Lage exemplarisch)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss
- Fassung Dreiecksplatz
- Erhalt EW-Gebäude; Rückbau Anbau

Ergänzende Informationen:

- Platzbereiche Zentrum
- Langfristige Entwicklungspotenziale:
 - Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
 - Entwicklungsschwerpunkt Gewerbe
-
- Zonierung gemäss gültiger Bau- und Nutzungsordnung:**
 - Z4** - viergeschossige Zentrumszone
 - WG4** - viergeschossige Wohn-Gewerbezone
 - WG3** - dreigeschossige Wohn-Gewerbezone
- Objekt gemäss Inventarplan Siedlung
- Gemeindegrenze

Verdichtungsgrad unter der Voraussetzung einer Gesamtbetrachtung (Veränderung gegenüber gültiger Bau- und Nutzungsordnung):

- 0** Keine Verdichtung
- +** Moderate Verdichtung:
z.B. + 1 Vollgeschoss (Richtmass Gebäudehöhe: ~18.0m)
- ++** Deutliche Verdichtung:
z.B. + 2 Vollgeschosse (Richtmass Gebäudehöhe: ~21.0m)
- +++** Starke Verdichtung:
einzelne städtebauliche Akzente (Richtmass Gebäudehöhe: ≥24.0m)