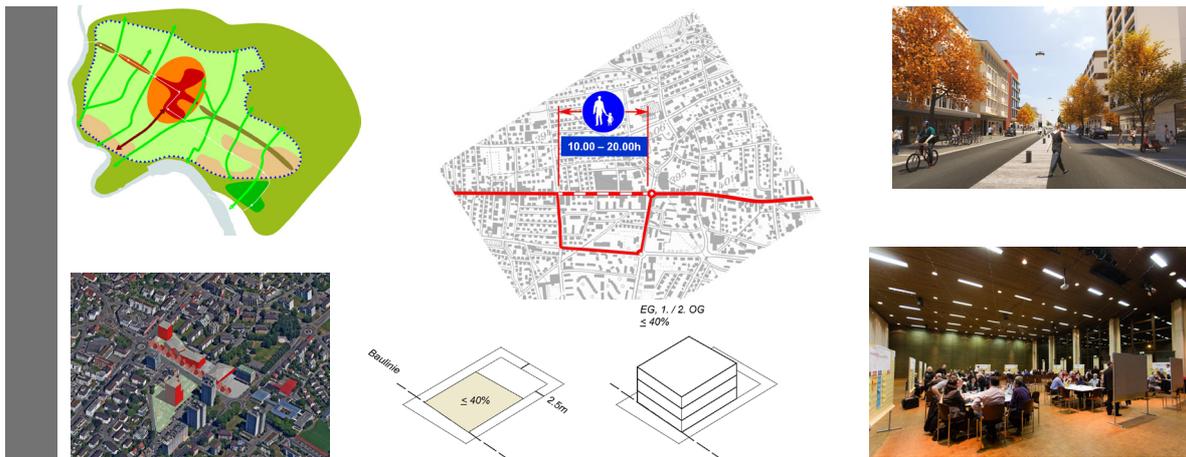


Zukunft Wettingen Masterplanung Landstrasse Bericht zum Planungsprozess

August 2014



IMPRESSUM

Auftraggeber

Gemeinderat Wettingen, Alberich Zwyszigstrasse 76, 5430 Wettingen

Auftragnehmende

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Michael Emmenegger, Analyse und Management von sozialen Prozessen
Hardturmstrasse 269, 8005 Zürich

Ablage Bilder

25576_13A_140828_Abb_Bericht_Planungsprozess

© Bau- und Planungsabteilung, Wettingen

Titelbild Mitwirkung, Quelle: André Urech Fotografie, Baden

INHALT

1	Dank an die Beteiligten	5
2	Planungsprozess und Akteure	7
3	Testplanung Landstrasse (2011)	8
3.1	Perimeter und Aufgabenstellung	8
3.2	Eingeladene Planungsteams	9
3.3	Begleitgremium	9
3.4	Auszüge aus den Studien	10
3.4.1	Fugazza Steinmann / ryffel ryffel / Preisig	10
3.4.2	Metron / van de Wetering / André Roth Immobilien	10
3.4.3	Müller Illien / ernst niklaus fausch / stadt raum verkehr	11
3.4.4	Schneider Studer Primas / Schmid / IBV Hüsler	11
3.5	Mitwirkung der Bevölkerung	12
3.5.1	Veranstaltung	12
3.5.2	Zentrale Anliegen	12
3.6	Wichtigste Empfehlungen des Begleitgremiums	13
4	Masterplan-Entwurf (2012)	16
4.1	Auszüge	16
4.2	Mitwirkung der Bevölkerung	18
4.2.1	Veranstaltung	18
4.2.2	Erkenntnisse	18
4.3	Begleitgremium	20
4.3.1	Zusammensetzung	20
4.3.2	Wichtigste Erkenntnisse	20
5	Vertiefung Zentrum (2013)	23
5.1	Mitwirkung Bevölkerung und Detailhandel	23
5.1.1	Veranstaltungen	23
5.1.2	Wichtigste Themen	23
5.2	Mitwirkung Grundeigentümerschaft und Liegenschaftenverwaltungen	25
5.2.1	Einzelgespräche	25
5.2.2	Wichtigste Anliegen	25
5.3	Perimeter und Aufgabenstellung	26
5.4	Eingeladene Planungsteams	28
5.5	Begleitgremium	28
5.6	Auszüge aus den Studien	29
5.6.1	Metron / van de Wetering / André Roth	29
5.6.2	Schneider Studer Primas / Schmid / IBV Hüsler	30
5.6.3	Ammann Albers / Manoa / Basler Hofmann	31

5.7	Mitwirkung Bevölkerung	32
5.7.1	Veranstaltung	32
5.7.2	Wichtigste Anliegen	32
5.8	Wichtigste Empfehlungen des Begleitgremiums	33
6	Vertiefung Winkelried (2013)	35
7	Masterplan (2014)	36
7.1	Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte	36
7.2	Gesamtplan	38

1 DANK AN DIE BETEILIGTEN

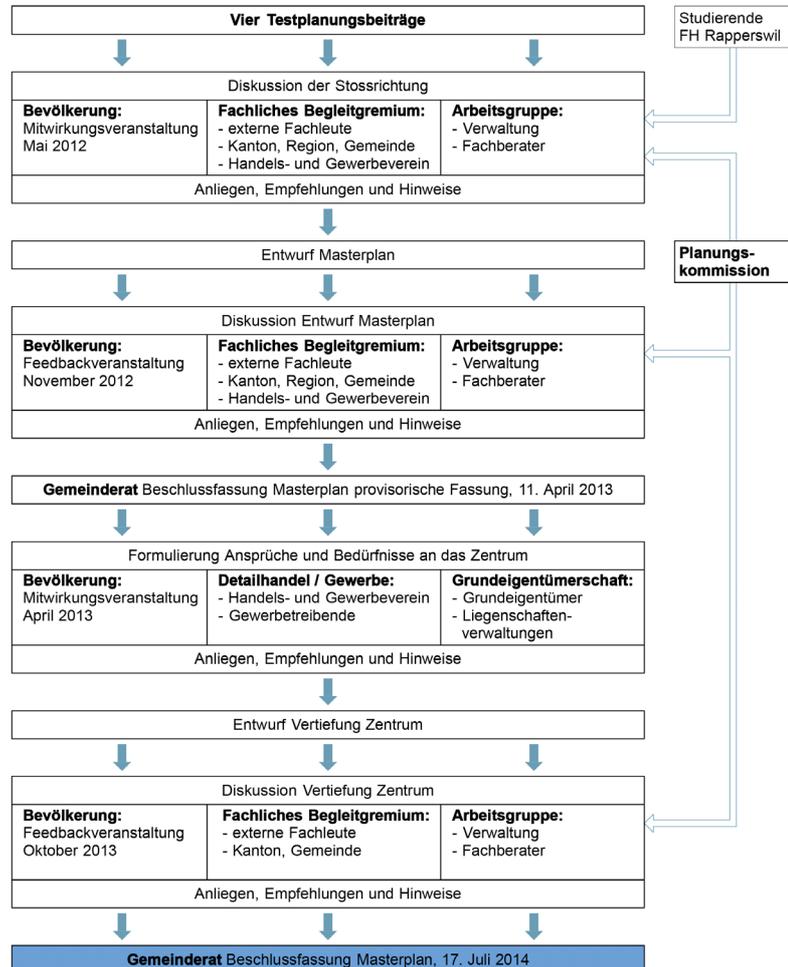
- Ausgangslage und Absicht** Die Landstrasse steht seit längerem unter grossem Nutzungsdruck. In den letzten Jahren hat sie als Einkaufsort an Attraktivität verloren. Zudem weist der öffentliche Raum Mängel in der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit auf. Die Landstrasse als wichtiges Rückgrat von Wettingen soll revitalisiert werden. Der Gemeinderat Wettingen beschloss deshalb im Jahre 2011, eine Entwicklungsplanung für die Landstrasse durchzuführen.
- Ideen Planungsteams** Ausgangspunkt für diese Entwicklungsplanung war eine Testplanung über die ganze Länge der Landstrasse. Mit zwei weiteren Studien wurden räumliche und thematische Aspekte für die Gebiete Zentrum und Winkelried vertieft. Die eingeladenen Planungsteams entwickelten Ideen für die Zukunft der Landstrasse. Anhand der unterschiedlichen und vielfältigen Entwicklungsvorstellungen konnten realistische Lösungsansätze hergeleitet und konkretisiert werden.
- Für Wettingen neuartiger Mitwirkungsansatz** Eine funktionierende und lebendige Landstrasse ist für ganz Wettingen wichtig. Wegen ihrer Bedeutung hat die Gemeinde erstmals – und bereits von Beginn des Planungsprozesses an – eine breit abgestützte Partizipation durchgeführt.
- Interessierte Bevölkerung** Die Bevölkerung war aufgefordert, an mehreren Veranstaltungen die Ansätze und Inhalte der Testplanung, des Masterplan-Entwurfs sowie der Vertiefung Zentrum zu diskutieren und zu kommentieren. Die Teilnehmenden haben sich Zeit genommen, die Planungsüberlegungen zu prüfen und ihre Vorstellungen zur Entwicklung der Landstrasse zu formulieren. Dabei wurde deutlich, dass der Wettinger Bevölkerung die Zukunft der Landstrasse am Herzen liegt.
- Grundeigentümer** Die Entwicklung der Landstrasse mit ihrer kleinteiligen Parzellenstruktur liegt auch in der Verantwortung der Grundeigentümer. Diese haben sich im Rahmen einer Grundeigentümbefragung praktisch ausnahmslos auf persönliche Gespräche eingelassen und haben damit hilfreiche Hinweise für den Planungsprozess geliefert. Auch konnten so wertvolle Kontakte geknüpft werden.
- Aktive Gewerbetreibende** Das Präsidium des Handels- und Gewerbevereins Wettingen (HGV) brachte die Positionen des Gewerbes aktiv im Begleitgremium zur Testplanung und zum Masterplan-Entwurf ein. In zwei Workshops brachten die Gewerbetreibenden zudem ihre Anliegen konstruktiv in die Erarbeitung des Masterplans mit ein.

- Beratende Fachleute** Im Rahmen des Planungsprozesses lagen viele Ideen auf dem Tisch. Um diese gedanklich zu bewältigen und einzuordnen, haben Expertinnen und Experten aus unterschiedlichen Fachgebieten mitgewirkt. Mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung haben sie einen wesentlichen Beitrag zur Erarbeitung des Masterplans geleistet.
- Hochschule Rapperswil** Studierende der Hochschule für Technik Rapperswil haben im Rahmen mehreren Studien des Projekts Partnergemeinde Wettingen Vorschläge zur Entwicklung der Landstrasse eingebracht. Diese bestachen durch die unvoreingenommene Herangehensweise und die erfrischende Unbeschwertheit.
- Planungskommission** Die Mitglieder der Planungskommission der Gemeinde haben von Beginn an mitgedacht, Inhalte überprüft und jeweils kritisch hinterfragt, immer auch mit dem Fokus auf ihre Umsetzbarkeit in der Praxis. Sie tragen diese Entwicklung mit und stehen für die Inhalte des Masterplans ein.
- Mitwirkung als Erfolg** Die Gemeinde Wettingen hat mit diesem aufwendigen Mitwirkungsprozess einen neuen Weg beschritten. Der Einbezug aller unterschiedlichen Akteure hat sich gelohnt: Der Mitwirkungsprozess war ein Erfolg. Es konnten wertvolle Erkenntnisse gewonnen sowie Transparenz und Vertrauen geschaffen werden. Mit dem Masterplan Landstrasse liegt nun ein umfassendes und breit abgestütztes Produkt vor.
- Dialog wird fortgeführt** Der Masterplan Landstrasse ist für die Gemeinde ein Meilenstein. Das Ziel ist damit jedoch noch nicht erreicht. Die Ergebnisse des Masterplans müssen nun in einem nächsten Schritt allgemein verbindlich in der Nutzungsplanung verankert werden und in die Projekte der Privaten und der öffentlichen Hand einfließen.
Auch in Zukunft hoffen wir auf Ihr Mitwirken, und in diesem Sinne möchten wir die noch junge Kultur des Dialogs fortführen.

Besten Dank für Ihre Unterstützung!

Dr. Markus Dieth, Gemeindeammann Wettingen

2 PLANUNGSPROZESS UND AKTEURE



Prozess und Akteure der Masterplanung

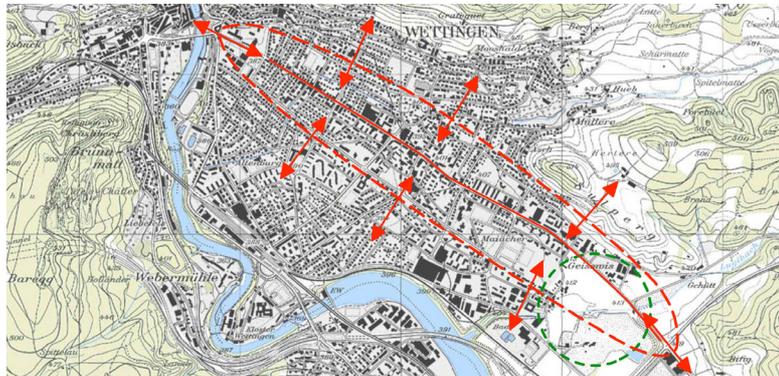
Weiterführende Unterlagen
Mitwirkung

Die Protokolle und ausführlichen Ergebnisberichte der Mitwirkungsveranstaltungen zur Masterplanung Landstrasse sind im Internet unter www.wettingen.ch/landstrasse einzusehen. Im vorliegenden Bericht sind die wichtigsten Ergebnisse der Veranstaltungen zusammengefasst.

3 TESTPLANUNG LANDSTRASSE (2011)

3.1 Perimeter und Aufgabenstellung

Perimeter



Perimeter der Testplanung Landstrasse

Gesamtbetrachtung Mit der Testplanung sollte eine räumliche und inhaltliche Gesamtbetrachtung erfolgen.

Städtebau Es war aufzuzeigen, wo qualitätssteigernde Verdichtungen und städtebauliche Akzente möglich und erwünscht sind.

Freiraum, öffentlicher Raum Es waren Gestaltungsprinzipien aufzuzeigen, die den Freiraum in seiner Qualität aufwerten, zur Stärkung der Identität sowie zur Orientierung im Raum beitragen.
Zu prüfen war, ob mit der Wiederholung von Gestaltungselementen der Wiedererkennungswert gesteigert und damit die Identität der Landstrasse gestärkt werden kann.

Erschliessung, Parkierung Sowohl die Erreichbarkeit der Läden und Wohnungen an der Landstrasse als auch die Funktion der Landstrasse als Durchgangssachse waren durch einen wesensgerechten Einsatz der verschiedenen Verkehrsträger zu gewährleisten.
In den publikumsbezogenen Bereichen war der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer gebührend Rechnung zu tragen.
Die Erschliessung und die Parkierung waren auf die Parzellenstruktur abzustimmen.
Die Trennwirkung der Landstrasse in Nord-Süd-Richtung für Fuss- und Veloverkehr war zu vermindern.
Die langfristig mögliche Führung der Limmattalbahn durch die Landstrasse war konzeptionell zu berücksichtigen.

Funktionen und Nutzungen Es war aufzuzeigen, welche Orte sich für welchen Grad an Öffentlichkeit bzw. welche Funktionen/Nutzungen eignen. Es war zu prüfen, inwieweit eine Verteilung von Orten mit erhöhter Zentralität bzw. eine Konzentration von publikumsbezogenen Nutzungen zweckmässig ist.
Erdgeschosse waren primär publikumsorientiert zu nutzen.

3.2 Eingeladene Planungsteams

- Auftragnehmende
- **Fugazza Steinmann & Partner AG, dipl. Architekten ETH/SIA Wettingen** mit ryffel + ryffel, Büro für Garten- und Landschaftsarchitektur, Uster
F. Preisig AG, Bauingenieure und Planer, Zürich
 - **Metron Verkehrsplanung AG, Brugg** mit van de Wetering, Atelier für Städtebau, Zürich
Metron Landschaftsplanung AG, Brugg
André Roth AG, Immobilien- und Bauberatung, Baden
 - **Müller Illien Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich** mit ernst niklaus fausch architekten, Zürich
stadt raum verkehr, Birchler + Wicki, Zürich
 - **Schneider Studer Primas GmbH, Zürich** mit Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich

3.3 Begleitgremium

- Mitglieder
- Sibylle Aubort Raderschall, Landschaftsarchitektin HTL BSLA, raderschallpartner ag, Meilen
 - Stefan Ballmer, dipl. Ing. ETH, Verkehrsplaner der Gemeinde Wettingen
 - Heinz Beiner, dipl. Ing. Raumplaner FH/FSU/REG A, Ortsplaner der Gemeinde Wettingen
 - Reto Candinas, Departement Bau Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, Kreisplaner
 - Nina Cavigelli, Planpartner AG, Zürich
 - Dr. Markus Dieth, Gemeindeammann Wettingen
 - Michael Emmenegger, Geograf, lic. phil., Analyse und Management von sozialen Prozessen, Zürich
 - Kurt Grauwiler, Departement Bau Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Verkehrsmanagement, Sektionsleiter Verkehrstechnik
 - Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Peter Imoberdorf, Stellvertretender Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Dunja Kovári-Binggeli, dipl. Ing., Vertreterin Regionalplanung Baden-Regio
 - Thomas Kovári, Dr. sc. ETH, dipl. Arch. ETH/SIA, Vertreter Regionalplanung Baden-Regio
 - Michael Liebi, dipl. Ing. Raumplanung FH/FSU, Hochschule Rapperswil, Institut für Raumentwicklung
 - Dr. Hans Naef, lic. oec. publ., GSP, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen, Zürich

- Rudolf Rast, dipl. Arch ETH/SIA, Raumplaner BSP, Bern, Mitglied Ortsbildkommission Wettingen
- Emanuel Schoop, Architekt ETH SIA BSA, Baden, Mitglied Ortsbildkommission Wettingen
- Roger Schranz, eidg. dipl. Finanzplanungsexperte / MAS Bankmanagement; Kopräsident Handels- und Gewerbeverein Wettingen (HGV)
- Peter G. Schütz, dipl. Ing. ETH, Departement Bau Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Abteilungsleiter
- Hans Utz, Kopräsident Handels- und Gewerbeverein Wettingen (HGV)
- Martin Valencak, Bau- und Planungsabteilung Wettingen

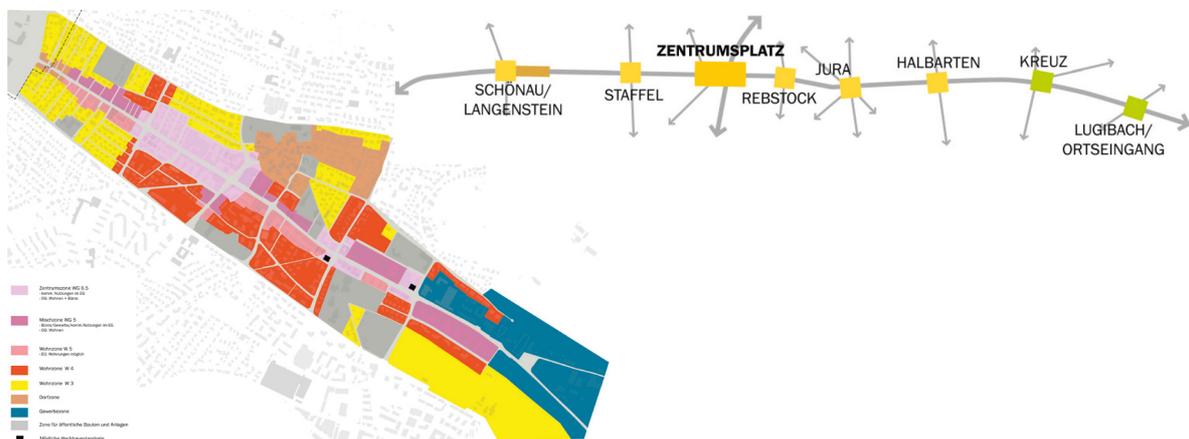
3.4 Auszüge aus den Studien

3.4.1 Fugazza Steinmann / ryffel ryffel / Preisig



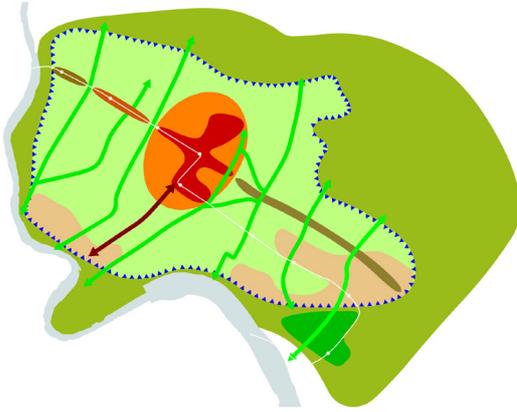
Verkehrs- und Bausungskonzept für den Zentrumsabschnitt

3.4.2 Metron / van de Wetering / André Roth Immobilien



Zonierungsvorschlag; Schaffung von Orientierungspunkten an Kreuzungen

3.4.3 Müller Illien / ernst niklaus fausch / stadt raum verkehr



Freiraumkonzept bzw. Wettingen als Gartenstadt; «Stadtkrone»

3.4.4 Schneider Studer Primas / Schmid / IBV Hüsler



Landstrasse als «Stadtstrasse»; Gliederung Strassenraum

3.5 Mitwirkung der Bevölkerung

3.5.1 Veranstaltung

Kommentierung Stossrichtungen

Im Rahmen einer ersten, gut halbtägigen Mitwirkungsveranstaltung am 12. Mai 2012 wurden unterschiedliche Stossrichtungen, die sich aus den vier Testplanungsergebnissen ableiten liessen, der Bevölkerung präsentiert. Die Anwesenden konnten diese beurteilen und ihre Anliegen und Bedürfnisse formulieren.

3.5.2 Zentrale Anliegen

Funktionen und Nutzungen

In der gesamten Landstrasse soll gewohnt und gearbeitet werden.

Das Zentrum (Staffel- bis Alberich Zwyszigstrasse) soll auch in Zukunft der zentrale Ort mit Geschäften, Dienstleistungs- und Einkaufsnutzungen sein. Es soll ein umfassendes Einkaufs-, Versorgungs- und Dienstleistungsangebot mit attraktivem Mix an Fachgeschäften geben.

Begegnungsplätze bzw. ausgesuchte frequentierte Orte entlang der Landstrasse mit Teil- oder Spezialangeboten werden als notwendig erachtet.

Freiraum

Aus der Durchgangssachse soll ein öffentlich nutzbarer Raum entstehen. Der öffentliche Raum soll einheitlich, einem roten Faden folgend, gestaltet werden.

Die Landstrasse soll den Charakter eines mit Alleen oder Bäumen gesäumten Boulevards haben mit breiten Gehbereichen, der tagsüber, aber auch für Abendnutzungen attraktiv ist.

Im Zentrum soll der öffentliche Raum von Fassade zu Fassade reichen. Dem Zentrumsbereich soll in Zukunft eine grosse Bedeutung zukommen. Dieser Ort soll ein städtisches Flair haben, Menschen an die Landstrasse bringen und sich für einen angenehmen Aufenthalt eignen. Auf dem Zentrumsplatz sollen Veranstaltungen stattfinden.

Der öffentliche Raum soll vergrössert werden; an geeigneten Orten sollen kleinere Plätze/Parks mit Begegnungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Verkehr

Der Verkehr soll entweder reduziert oder die Geschwindigkeit soll gesenkt werden, vor allem im Zentrum.

Eine Mehrheit der anwesenden Personen unterstützt eine Reduktion der Parkplätze an der Landstrasse, da dieser Platz besser genutzt werden könnte. Eine gegenteilige Position

nimmt eine Mehrheit der anwesenden Gewerbevertreter ein, die wirtschaftliche Nachteile für die ansässigen Betriebe befürchtet.

Ein gutes Nebeneinander und sicheres Miteinander wird als wichtig erachtet. Dazu sind der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr zu fördern.

Für zu Fuss Gehende und Velofahrende sollen sichere Quermöglichkeiten angeboten werden.

Städtebau Eine Verdichtung im Zentrum wird generell befürwortet, wobei die angrenzenden Gebäude (zweite, dritte Bautiefe) in die Betrachtung einzubeziehen sind.

Die Freiraumaspekte, Topografie, Sicht- und Querbeziehungen, Anschlüsse/Übergänge in die umliegenden Gebiete sind zu berücksichtigen.

Zustimmung zu grossvolumigen Bauten mit bis zu sechs Geschossen und überhohen Erdgeschossen besteht insbesondere für das Zentrum.

3.6 Wichtigste Empfehlungen des Begleitgremiums

Funktionen und Nutzungen In der Landstrasse soll gewohnt und gearbeitet werden. Nebst Einkaufen und Wohnen gilt es insbesondere die Arbeitsnutzung zu fördern, zum Beispiel mit der Vorgabe eines minimal einzuhaltenden Gewerbeanteils. Damit kann die wirtschaftlich schwächere Nutzung (Arbeiten) vor der Verdrängung durch die wirtschaftlich stärkere Nutzung (Wohnen) verschont werden.

Das Zentrum soll auch in Zukunft der zentrale Ort mit Geschäften, Dienstleistungs- und Einkaufsnutzungen sein. Es soll ein städtisches Flair haben und sich für einen angenehmen Aufenthalt eignen.

Es wird eine Konzentration der Kräfte im Zentrum auf einer flanierbaren Strecke (200–300 Meter) empfohlen.

Für die in Gehdistanz zur Landstrasse gelegenen Standorte (B-Lagen) sollen vermehrt die fussläufigen Querachsen miteinbezogen werden.

Zur Förderung von publikumsorientierten Nutzungen sind die baulichen Voraussetzungen zu schaffen.

Nebst dem Zentrum zwischen Staffel- und Alberich Zwysigstrasse braucht es weitere belebte Bereiche mit interessanten öffentlichen Erdgeschossnutzungen und attraktiven öffentlichen

Räumen. Auf die Schaffung von Subzentren sollte verzichtet werden, da ein Subzentrum Produkte des täglichen Bedarfs anbietet; ein solches Angebot würde jedoch die Betriebe im Zentrum schwächen.

Freiraum Eine sorgfältige Aufwertung des öffentlichen Raums ist über die gesamte Landstrasse erwünscht. Wichtige Elemente sind dabei ein attraktiver Strassenraum mit Bäumen und Begegnungsmöglichkeiten für alle.

Angesichts des Bestands und des Bedarfs dürfte es weniger um die Schaffung grosser neuer Freiräume als um die Aufwertung heute ungenügend genutzter oder unbefriedigend gestalteter, kleinerer Zwischenbereiche gehen.

Aus der Durchgangssachse soll ein öffentlich nutzbarer Raum entstehen. Im Zentrum soll der öffentliche Raum von Fassade zu Fassade reichen und über breite Gehbereiche verfügen.

Die heute vorzufindenden vielfältigen Qualitäten und Eigenheiten als Besonderheit der Landstrasse sind zu stärken, und ein «einheitliches Gesicht» ist zu vermeiden.

Der öffentliche Raum ist als «Stadtpause» zu sehen, als Rückzugsmöglichkeit. Es soll eine Freiraum-Perlenkette mit unterschiedlichen Angeboten geschaffen werden, die auf die heutigen Qualitäten Bezug nimmt.

Den Querachsen ist hohe Bedeutung beizumessen. Zwischen der Feinerschliessung der Quartiere und Themen wie Begrünung, Einsicht in die Gartenstadtquartiere und Durchblicke in die Naherholungsgebiete bestehen Synergien.

Der zukünftige Ortseingang im Osten ist auf die Siedlungsentwicklung abzustimmen und freiraumplanerisch prägnant auszugestalten.

Verkehr Eine Beruhigung des motorisierten Verkehrs erscheint unumgänglich. Der Ziel-/Quellverkehr muss gewährleistet sein, die Erreichbarkeit der Geschäfte auch mit dem Auto ist als wichtiger Standortfaktor hochzuhalten.

Die Landstrasse ist siedlungsorientiert, weshalb mit gestalterischen Massnahmen eine Geschwindigkeitsreduktion erzielt werden soll, vor allem im Zentrum.

Ein gutes Nebeneinander und sicheres Miteinander wird als wichtig erachtet. Für zu Fuss Gehende und Velofahrende sollen sichere Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Die Einführung eines Mehrzweckstreifens soll geprüft werden.

Die Notwendigkeit eines Erhalts der Kurzzeit-Längsparkierung im Zentrum wird kontrovers beurteilt. Bei einer Erhaltung der Längsparkfelder muss jedenfalls darauf geachtet werden, dass mit der räumlichen Optimierung der Parkierungsanordnung dem Bedürfnis nach Querung der Landstrasse entsprochen werden kann.

Die Einführung eines Parkleitsystems wird als wichtig erachtet.

Städtebau Es ist ein ortsspezifischer, der jeweiligen Situation angepasster Städtebau nötig, der bestehende Qualitäten und Eigenheiten berücksichtigt. Einheitliche Visionen über grosse Schilde in gleichem Massstab erscheinen nicht angemessen.

Die Nord- und die Südseite der Landstrasse sind aufgrund der unterschiedlichen Lärmeinwirkung und Besonnungsverhältnisse differenziert zu betrachten.

Spezialität der Landstrasse ist der lineare Raum; dies sollte bei einer Verdichtung zu einer linearen Vielfalt führen, wobei die Verdichtung in die Tiefe vorsichtig zu behandeln ist.

Eine stärkere Verdichtung im Zentrum wird aus funktionaler Sicht zu einer vermehrten Belebung beitragen.

Das dichte Querstrassennetz hat auch eine wichtige städtebauliche Gliederungsfunktion. Damit kann die wichtige physische und optische Durchlässigkeit erhalten bleiben.

Gartenstadtquartiere (wie Langenstein) sind sensibel, da eine Verdichtung die Aussenraumqualitäten und damit den Charakter gefährdet. Hier müssten Restriktionen gesetzt bzw. Mechanismen zum Erhalt des vorhandenen Gebietscharakters entwickelt werden.

Bei einer Erhöhung der Ausnützung ist zur Sicherung einer guten Qualität eine Gestaltungsplan- und/oder eine Wettbewerbspflicht einzuführen.

4 MASTERPLAN-ENTWURF (2012)

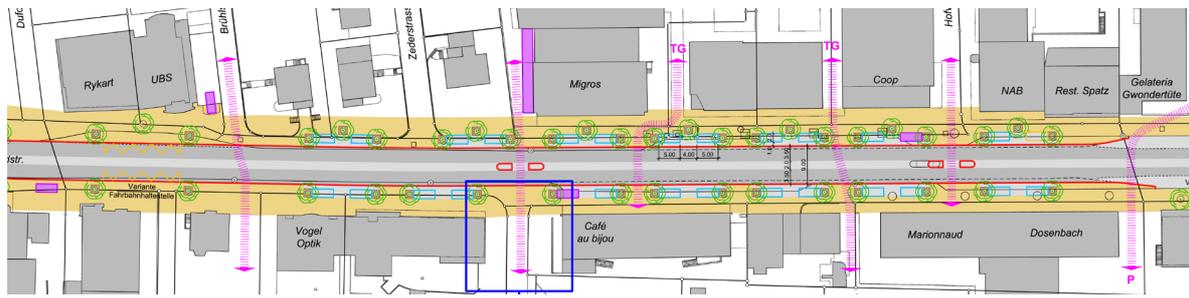
4.1 Auszüge



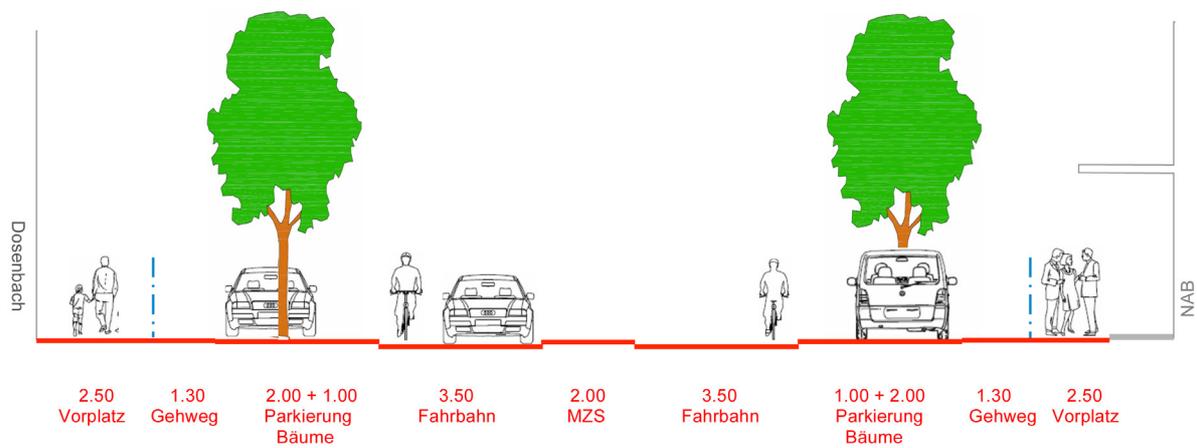
Gesamtplan: Teil 1



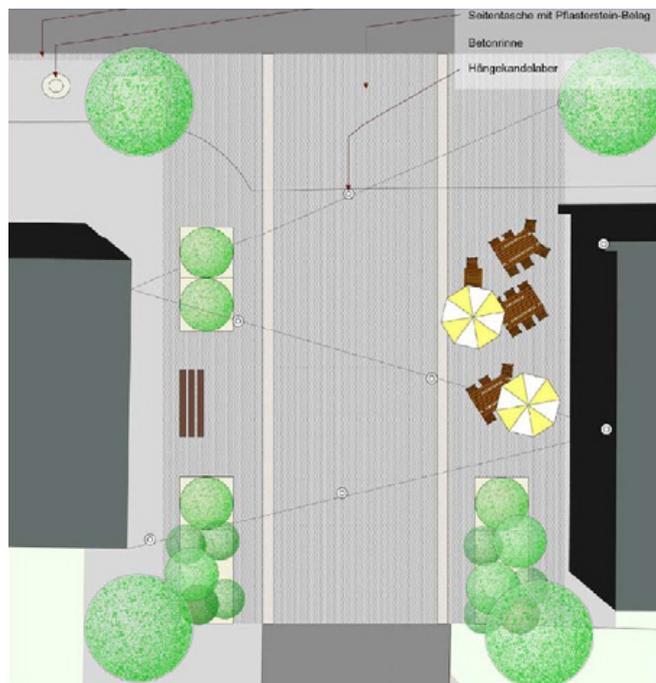
Gesamtplan: Teil 2



Zentrum: Mehrzweckstreifen und Neuordnung Parkierung sowie Baumgruppen (Quelle: Ballmer + Partner AG, Aarau)



Strassenquerschnitt Zentrum: Mehrzweckstreifen mit seitlicher Parkierung (Quelle: Ballmer + Partner AG, Aarau)



Aufwertung Einmündung Querstrasse: Bepflanzung und Möblierung (Quelle: Hochschule für Technik Rapperswil)

4.2 Mitwirkung der Bevölkerung

4.2.1 Veranstaltung

Kommentierung Im Rahmen einer zweiten, knapp halbtägigen Mitwirkungsveranstaltung am 27. November 2012 konnte die interessierte Bevölkerung die Inhalte des Masterplan-Entwurfs kommentieren.

4.2.2 Erkenntnisse

Mehr Mut Die Stossrichtung des Masterplans wird grundsätzlich positiv bewertet. Er bildet insgesamt eine gute Grundlage für die Entwicklung der Landstrasse im angestrebten Sinn. Die im Masterplan dargelegten Prinzipien werden nicht in Frage gestellt. Die Gemeinde wird jedoch aufgefordert, in der Masterplanung mutiger und konsequenter zu sein und Lösungen vorzuschlagen, die weniger Ausdruck eines Kompromisses sind, sondern klare und starke Haltungen widerspiegeln.

Zentrum stärken Das Zentrum der Landstrasse ist zu stärken. Die Verdichtungskonzentration im Zentrum wird insgesamt als richtig erachtet, wobei in der weiteren Bearbeitung eine noch stärkere Verdichtung geprüft werden soll. Die Gemeinde soll Akzente setzen. Man soll merken, wo das Zentrum der Landstrasse ist. Auch ist eine Ausweitung des Zentrums Richtung Ost und West funktional und städtebaulich (Dichte) mehrheitlich erwünscht und in der Weiterbearbeitung zu prüfen. Die Entwicklung der Orientierungsorte soll (in einem ersten Schritt) die Aufwertung der beiden Kreisel (Raben-/Weinkreisel) und der Kreuzung Bahnhof-/Landstrasse ermöglichen.

Gestaltung Zentrum als Aufenthalts- und Begegnungsraum Das Zentrum wird mit dem Masterplan-Entwurf noch nicht die erwünschte Flaniermeile. Bei der Gestaltung des Freiraums ist darauf zu achten, dass das Zentrum generell begegnungsfreundlicher wird. Gefordert sind mutige Lösungen, damit das Zentrum zu einer attraktiven Aufenthaltszone wird. Das Potenzial der im Zentrum angedachten Strassenraumgestaltung mit Vorzonen und Mehrzweckstreifen ist noch nicht greifbar; die Gestaltungsvorschläge lassen die im Mai 2012 geforderte Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums noch nicht erkennen. Die Möglichkeiten, die sich mit dieser Form der Strassenraumgestaltung auf tun, müssen deutlicher herausgearbeitet und vermittelt werden.

Priorität für zu Fuss Gehende im Zentrum Im Zentrum sollen zu Fuss Gehende Priorität haben. Die Querungsmöglichkeiten der Landstrasse und die Sicherheit für den Langsamverkehr sind in der Bearbeitung insgesamt weiter zu verbessern. Das Netz der Querung und Durchwegung darf insbesondere im Zentrum dichter werden.

- Verkehrsberuhigung, aber wie? Das Thema der Temporeduktion im Zentrum wurde kontrovers diskutiert. Hier braucht es weitere Überlegungen dazu, wie, mit welchen Mitteln und mit welcher Signalisation eine insgesamt erwünschte Beruhigung des Verkehrs erreicht werden kann.
- Parkieren: Lösung ausstehend Das Thema der Parkierung (oberirdisch) entlang der Landstrasse war umstritten. Konsens besteht darüber, dass es nicht mehr Parkplätze geben soll und dass sie auch anders angeordnet werden können. Über die Menge, ihre Klassierung (Kurzzeit), die Anordnung (längs, gruppiert) und die grundsätzliche Wünschbarkeit gingen die Meinungen auseinander. Hier sind weitere Diskussionen notwendig, insbesondere im Hinblick auf die formulierten Ansprüche auf eine Beruhigung des Verkehrs, mehr und sichere Querungsmöglichkeiten und eine attraktive Aufenthaltsqualität in den Vorzonen.
- Ausbau Parkhäuser,
Parkleitsystem Potenzial zur Verbesserung der Parkierungssituation im Zentrum bieten der Ausbau oder Neubau und die bessere Nutzung von Parkhäusern im Zentrum. Hier sind weitere Möglichkeiten aufzuzeigen. Klar gefordert wurden auch die Einführung eines Parkleitsystems und die rückwärtige Parkierung (Erschließung).
- Roter Faden der Gestaltung Der rote Faden der Gestaltung soll nicht nur mit Bäumen gesponnen werden. Als mögliche Alternativen wurden genannt: einheitliches Mobiliar, Beleuchtungskonzept.
- Nutzungsmanagement Die verstärkte Nutzung des öffentlichen Raumes erfordert ein Nutzungsmanagement. Dieses ist zu erarbeiten, und es muss einhergehen mit der Entwicklung der Verweilorte und der Attraktivitätssteigerung des Zentrums als Aufenthalts- und Begegnungsort.

4.3 Begleitgremium

4.3.1 Zusammensetzung

- Mitglieder
- Sibylle Aubort Raderschall, Landschaftsarchitektin HTL BSLA, raderschallpartner ag, Meilen
 - Stefan Ballmer, dipl. Ing. ETH, Verkehrsplaner der Gemeinde Wettingen
 - Heinz Beiner, dipl. Ing. Raumplaner FH/FSU/REG A, Ortsplaner der Gemeinde Wettingen
 - Nina Cavigelli, Planpartner AG, Zürich
 - Kurt Grauwiler, Departement Bau Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau, Unterabteilung Verkehrsmanagement, Sektionsleiter Verkehrstechnik
 - Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Peter Imoberdorf, Stellvertretender Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Thomas Kovári, Dr. sc. ETH, dipl. Arch. ETH/SIA, Vertreter Regionalplanung Baden-Regio
 - Dr. Hans Naef, lic. oec. publ., GSP, Gesellschaft für Standortanalysen und Planungen, Zürich
 - Rudolf Rast, dipl. Arch ETH/SIA, Raumplaner BSP, Mitglied Ortsbildkommission Wettingen
 - Peter G. Schütz, dipl. Ing. ETH, Departement Bau Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr, Abteilungsleiter
 - Hans Utz, Kopräsident Handels- und Gewerbeverein Wettingen (HGV)
 - Martin Valencak, Bau- und Planungsabteilung Wettingen

4.3.2 Wichtigste Erkenntnisse

- Einbezug Alberich Zwysigstrasse Der Einbezug der Achse zum Rathaus wird vermisst. Er ist bzgl. der herrschenden Bebauungsstrukturen (Hochhäuser neben Einfamilienhäusern, viele grössere Parzellen) und des Entwicklungspotenzials in fussläufiger Distanz zum Zentrum wichtig.
- B-Lagen Für die Zweitklasslagen/B-Lagen sollen vermehrt die fussläufigen Quer- (und Parallel-) Achsen zum Zentrum einbezogen werden.
- Erdgeschosshöhen Die vorgeschlagene EG-Höhe von 4.00 Meter für alle Abschnitte ist ungünstig (höhere Heiz- und Erstellungskosten, keine Möglichkeit, ein Galeriegeschoss einzuziehen). Es wird eine Differenzierung und Zweiteilung vorgeschlagen: eine Erdgeschosshöhe von 4.80–5.20 Metern (mit Möglichkeit zu Galeriegeschoss) in der 1. Bautiefe im Zentrum; 3.50–3.80 Meter in B-Lagen im Zentrum (Quer-/Parallelachsen) und in der 1. Bautiefe ausserhalb des Zentrums. Die Vorgabe überhoher Erdge-

schosse auf der gesamten Länge erscheint sinnvoll, da maximale Flexibilität für die Zukunft gewährleistet bleibt.

Entwicklung Knoten Aus Sicht der Stärkung des Zentrums ist eine sorgfältige Abwägung der Nutzungen an den ausserhalb des Zentrums gelegenen Knoten notwendig. Die Entwicklung dieser Knoten mit Hilfe einer Gesamtplanung wird begrüsst, sie sollte aus ökonomischer Sicht allerdings erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, wenn das Zentrum bereits eine Stärkung erfahren hat.

Förderung Arbeitsnutzung Unter dem Titel «Schutz der Schwächeren» herrscht Konsens, dass ein gewisser Laden-/Gewerbeanteil für die Landstrasse vorzuschreiben ist, da andernfalls vorwiegend Wohnen realisiert wird. Es wird vorgeschlagen, Minimalanteile für Gewerbe anstelle von Maximalanteilen für Wohnen vorzugeben. Regelungsmechanismen, die den parzellenübergreifenden Transfer von vorgeschriebenen Anteilen ermöglichen, wären vorteilhaft.

Baumkonzept Damit das Baumkonzept umsetzbar wird, muss eine Unterschreitung der Grenzabstände für Baumpflanzungen in der BNO ermöglicht werden. Gestützt auf den Masterplan-Entwurf und das Bekenntnis der Politik zu einer aktiven Bodenpolitik können in Zusammenarbeit mit privaten Bauherrschaften Lösungen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes erarbeitet werden.

ÖV-Haltestellen Eine wichtige Rolle in der Freiraumperlenkette kommt der gestalterischen Aufwertung der ÖV-Haltestellen zu. Dies bedingt auch eine bewusste, auf die Langsamverkehrsachsen und Nutzungen abgestimmte Setzung.

Hochhäuser Aus der Testplanung ist kein zwingender Grund für Hochhäuser ableitbar. Höhere Häuser (wegen Feuerpolizeivorschriften vermutlich bis maximal 25 Meter hoch) sind im Sinne des kantonalen Auftrags nach einer deutlichen Verdichtung an geeigneten Lagen zu prüfen. Hierzu ist genügend Umland vonnöten.

Querachsen Das im Westteil bestehende städtebauliche Gliederungsprinzip der engmaschigen Querstrassen ist ein interessantes Prinzip. Es dient der Rhythmisierung, der Orientierung/Erkennbarkeit, der optischen und physischen Durchlässigkeit sowie der Feinerschliessung der Quartiere. Das feinmaschige Quernetz ist in neu zu entwickelnden oder Transformationsgebieten als Ansatz zu prüfen.

Gebäudestellung Wichtiger als Vorschriften zur Längs- oder Querstellung der Gebäude ist vielmehr die Aufrechterhaltung der Durchlässigkeit (physisch und optisch) in denjenigen Gebieten, die heute aufgrund der Querstellung der Gebäude diese Attribute besitzen.

Diese Qualität gilt es auch bei zukünftigen Arealentwicklungen zu erhalten.

- Dichte im Westen Sollte eine zonenkonforme Bebauung (heute: Zentrumszone) der Gebiete im Westen den Charakter des Quartiers wesentlich verändern, sind Mechanismen zum Erhalt dieses Charakters zu entwickeln. Auch ist der Verlauf der Baulinien zu überprüfen, sodass bei einer Querschnittsausweitung im Bereich des Orts-
eingangs West nicht beide Häuserzeilen zu opfern wären.
- Mehrzweckstreifen Zwischen den beiden Kreiseln ist der Mehrzweckstreifen (MZS) übereinstimmend der richtige Ansatz. Wichtig ist, den MZS für Querende sicher auszugestalten, ohne die Möglichkeit des Überholens über Gebühr einzuschränken.
- Veloführung Bezüglich Einführung eines Velostreifens sind unterschiedliche Positionen erkennbar: Dafür spricht die Verkehrssicherheit der Velofahrenden und eine klare Zuweisung des Velofahrers auf die Strasse, dagegen die weitere Ausweitung des Querschnitts und das dem Koexistenzgedanken sowie den realen Verhältnissen widersprechende Signal der «freien Fahrt».
- Längsparkierung Zentrum Die Notwendigkeit eines Erhalts der Längsparkierung wird kontrovers beurteilt. Es ist eine Gewichtung zwischen dem Erhalt der Parkierung und Verbesserungen für den Langsamverkehr vorzunehmen.

5 VERTIEFUNG ZENTRUM (2013)

5.1 Mitwirkung Bevölkerung und Detailhandel

5.1.1 Veranstaltungen

Veranstaltung Bevölkerung Im Rahmen einer Begehung des Zentrums (Abschnitt Staffel- bis Alberich Zwysigstrasse) am 27. April 2013 mit anschliessendem kurzem Workshop konnte die interessierte Bevölkerung ihre Vorstellungen und Ansprüche zum Zentrum bzw. zur Vertiefungsstudie Zentrum äussern.

Veranstaltungen
Detailhandel / Gewerbe Am 11. April 2013 fand ein Gespräch mit Vertretern des Handels- und Gewerbevereins Wettingen (HGV) und am 22. April 2013 zwei Workshops mit Detailhändlern und Gewerbetreibenden aus dem Zentrumsbereich der Landstrasse statt. Auch sie konnten ihre Vorstellungen und Ansprüche zum Zentrum bzw. zur Vertiefungsstudie Zentrum äussern.

5.1.2 Wichtigste Themen

Allgemein Am meisten und auch am kontroversesten wurde über den öffentlichen Freiraum und das Thema Verkehr diskutiert. Viele der Erkenntnisse aus den Diskussionen betreffen aber auch die Managementebene.

Zustimmung und Kritik Bei HGV und Detailhandel/Gewerbe stossen die Masterplaninhalte für das Zentrum auf Zustimmung. Bei den Beteiligten aus dem Workshop Bevölkerung ist diese Zustimmung geteilt. Dort wurde auch grundsätzliche Kritik am bisherigen Planungsstand und an der Zukunftsperspektive geübt. Insbesondere im Workshop mit der Bevölkerung wurde betont, dass die Erkenntnisse und Forderungen aus der Mitwirkung 2012 sichtbar in die Gestaltung des Zentrumsbereichs einfließen sollen. Die im November 2012 festgehaltenen Forderungen lauten: Im Zentrum Priorität für zu Fuss Gehende, Zentrum als Aufenthalts- und Begegnungsraum gestalten, Verkehr beruhigen und eine Lösung für die Parkierung finden, die den Wunsch nach besserer Aufenthaltsqualität unterstützt.

Landstrasse als Arbeitsort Die bauliche Entwicklung muss zum Ziel haben, die Kundenfrequenz an der Landstrasse zu erhöhen. Vor diesem Hintergrund kommt der Ansiedlung von zusätzlichen Arbeitsplätzen (z.B. durch eine Förderung der Schaffung von Gewerbehäusern) eine wichtige Bedeutung zu, da die Arbeitenden zu einer Belebung der Landstrasse beitragen. Aber auch die Attraktivierung für neue, heute an der Landstrasse untervertretene Zielgruppen (z.B. Familien, Jugendliche) ist von Bedeutung. Die städtebauliche Entwicklung soll diesen Aspekt gebührend berücksichtigen.

Parkierung	<p>Es ist ein Umgang zu finden mit zwei einander widersprechenden Haltungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erreichbarkeit und Parkierung sind ein wichtiger, zu erhaltender Standortfaktor. - Der Zentrumsbereich kann ohne Parkierung attraktiver werden als mit Parkierung. <p>Die Frage der Parkierung ist in Varianten zu beantworten. Neue Möglichkeiten sollen den Entscheidungshorizont erweitern. Die Frage der Parkierung ist zwingend zusammen mit der Einführung eines Parkleitsystems für die Zone Landstrasse/Zentrum zu beantworten.</p>
Gestaltung öffentlicher Freiraum	<p>Die Gestaltung des öffentlichen Raumes (Vorzone, Gehbereiche, Strasse) soll die Flanier- und Aufenthaltsqualität merklich erhöhen, gleichgültig ob mit oder ohne Längsparkierung, und die Kundenfrequenz steigern. Zusätzlich ist der Querungsmöglichkeit höheres Gewicht beizumessen.</p>
Mehrzweckstreifen	<p>Der Mehrzweckstreifen wird insgesamt (noch) nicht als taugliches Mittel zur Qualitätsverbesserung im Verkehrsbereich, für eine bessere Querung und für eine Unterstützung der Koexistenz gesehen. Hier braucht es bedeutend genauere Aussagen oder Varianten mit anderen verkehrsberuhigenden Massnahmen.</p>
Attraktivierung über Zentrum hinaus	<p>Es ist eine Attraktivierung über den heute als Zentrum wahrgenommenen Bereich hinaus nötig. Im Minimum sind die Anbindung der «Center Passage» und der Bereich zwischen Migros und Rabenkreisel mitzubearbeiten.</p>
Rückwärtige Räume	<p>Das Potenzial der rückwärtigen Räume und der Zwischenräume ist darzustellen. Es ist zu zeigen, was in diesen Räumen möglich wird und wie ihre Gestaltung zu einem attraktiven Zentrum bzw. einer höheren Nutzungs- und Aufenthaltsqualität beitragen kann.</p>
Bäume	<p>Bäume entlang der Landstrasse sind von den Geschäftsinhabern durchaus erwünscht, sofern sie keinen Aufwand verursachen, nicht die Sicht auf das Geschäft verdecken und die Pflege und der Unterhalt gut geregelt sind.</p>

5.2 Mitwirkung Grundeigentümerschaft und Liegenschaftenverwaltungen

5.2.1 Einzelgespräche

Befragungen / Gespräche Im April und Mai 2013 wurden mit 26 Grundeigentümern und 6 Liegenschaftenverwaltungen Einzelgespräche von einer bis eineinhalb Stunden durchgeführt.

5.2.2 Wichtigste Anliegen

Interesse an BNO-Revision Auffallend ist, dass die Mehrheit der Grundeigentümerschaften die Entwicklungsabsichten der Gemeinde trotz ihrer eher konsolidierenden Haltung begrüsst. Die Revision der Bau- und Nutzungsordnung stösst auf Interesse und eröffnet neue bauliche Perspektiven. In der Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung sind die Aspekte der Erschliessung und der Parzellengrösse mitzudenken.

Proaktive Kommunikation Tendenziell sind die Grundeigentümer in einer abwartenden Position. Unklar ist die langfristige Positionierung (Anreizsystem zur Förderung des Gewerbemixes, Verkehrsmanagement, Limmattalbahn) und Strategie (Standortmarketing, aktive Bodenpolitik) der Gemeinde. Eine proaktive Kommunikation ist deshalb von grosser Bedeutung.

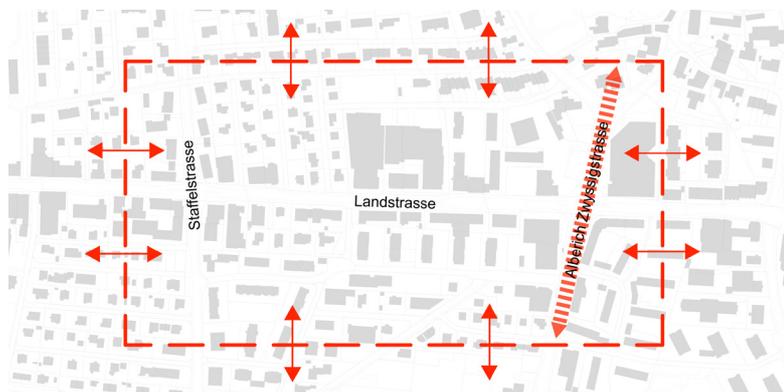
Hohe Bedeutung der Erschliessungsfrage Der Verkehr und die Parkierung entlang des Zentrums sollen erhalten bleiben, da die gute Erschliessung ein wichtiger Standortfaktor ist. Die Fragen zur Anpassung der Verkehrssituation gilt es in Varianten zu beantworten. Der präsentierte Vorschlag zur Verkehrs- und Parkierungssituation wird als zu wenig verkehrsberuhigend und zu wenig förderlich für die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden beurteilt:

- Eine bessere Entflechtung ist zu prüfen (z.B. unterschiedliche Bodenbeläge).
- Im Mehrzweckstreifen wird mehrheitlich keine Unterstützung für die Koexistenz gesehen. Der Nutzen für eine bessere Querung wird darin nicht erkannt.
- Gefordert wird ein Parkleitsystem, das sich auf das Zentrum der Landstrasse bezieht. Ebenfalls gilt es ein System zu prüfen, das auf eine konsequente Handhabung der Kurzzeit- und Langzeitparkplätze abzielt. Hierbei gilt es die Parkhäuser miteinzubeziehen.
- Die Meinungen zu den Fahrbahnhaltestellen gehen auseinander. Der positive Nutzen ist auszuweisen.
- Die «Parkplatz-Pakete» werden begrüsst.

- Förderung Zentrum** Die bauliche Entwicklung muss zum Ziel haben, den Zentrumscharakter zu fördern. Der Riegel zwischen Migros und UBS muss aufgebrochen werden, und es muss möglich sein, im Erdgeschoss durchgehend Gewerbe anzusiedeln. Gut erschlossene und repräsentative Dienstleistungshäuser sind zu prüfen. Der definierte Zentrumsperimeter (Staffel- bis Alberich Zwysigstrasse) wird begrüsst und eine städtebauliche Konzentration darauf ist wichtig. Ohne den Perimeter zu erweitern, muss aber das angrenzende Gewerbe ans Zentrum angeschlossen werden.
- Orte mit hoher Aufenthaltsqualität** Eine gute Aufenthaltsqualität wird gewünscht. Das Flanieren steht jedoch nicht im Vordergrund. Dies ist in der Strassenraumgestaltung zu berücksichtigen. Daher soll die Gestaltung des öffentlichen Raums einzelne Punkte als attraktive Aufenthaltsorte definieren und die Vorzonen miteinbeziehen. Ein durchgängiges Beleuchtungssystem ist miteinzubeziehen.
- Bäume** Bäume entlang der Landstrasse werden gewünscht. Die Wahl der Baumart soll gut überlegt sein und die Pflanzung in Rücksprache mit den Grundeigentümern erfolgen.

5.3 Perimeter und Aufgabenstellung

Perimeter



Perimeter Vertiefungsstudie Zentrum

- Zahlreiche Grundlagen** Als Grundlage für die Vertiefungsstudien dienten die Erkenntnisse aus der Testplanung und dem Masterplan-Entwurf. Weiter waren die Anliegen der Bevölkerung und der Grundeigentümer an das Zentrum, die im Vorfeld im Rahmen der Mitwirkung erfragt worden waren, zu berücksichtigen.

Fragenkatalog	Den Planungsteams wurde nicht eine konkrete Aufgabe, z. B. in Form eines Raumprogramms, vorgegeben, die sie zu bearbeiten hatten, sondern es wurde eine Vielzahl an Fragen formuliert, die mit den Studien beantwortet werden sollten. Hier eine Auswahl:
Funktionen des Zentrums	- Welche Funktionen übernimmt das Zentrum für Wettingen? Welche Ausstrahlung hat das Zentrum?
Grösse des Zentrums	- Wie gross ist das Zentrum? Erstreckt es sich zwischen der Staffel- und Alberich Zwyszigstrasse? - Welche Gründe sprechen für eine allfällige Ausdehnung des Zentrums über die beiden Kreisel hinaus, und welche Folgen wären mit einer Ausdehnung verbunden?
Nutzungen	- Wie können gute Rahmenbedingungen für Café, Bars, Restaurants usw. geschaffen werden? - Braucht es nebst der Vorgabe der überhöhen Erdgeschosse weitere Voraussetzungen, um auch die Standorte an den Quer- und Parallelstrassen (B-Lagen) aufzuwerten?
Aufenthaltsqualität	- Wie kann die Aufenthaltsqualität im Strassenraum trotz teilweise engen Platzverhältnissen und Lärmbelastung erhöht werden?
Orientierungsorte, Verweilorte	- Sind an den Orientierungsorten städtebauliche Akzente verträglich? - Wie sehen die sogenannten «Seitentaschen» bei den Einmündungen der Querstrassen in die Landstrasse aus?
Strassenquerschnitt	- Wie sieht der künftige Strassenquerschnitt aus? Wie kann das Prinzip der Koexistenz optimal umgesetzt werden? - Wie gross sollen und müssen die Vorzonenbereiche für die jeweiligen Nutzungen sein?
Beruhigung	- Mit welchen Massnahmen kann der Verkehr – bei gleichbleibendem Temporegime (T50) – beruhigt werden?
Erschliessung und Parkierung	- Wie können mehrere Grundstücke gemeinsam und rückwärtig erschlossen werden? - Welche Parkplätze sind notwendig? Wie könnte eine sinnvolle Anordnung aussehen?
Langsamverkehr	- Welche Querungsmöglichkeiten müssen für die zu Fuss Gehenden angeboten werden (Lage; Anzahl)? - Wie kann die Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuss Gehende, erhöht werden?
Verdichtungsgrad	- Welche Dichte ist im Zentrum anzustreben und ortsverträglich? Ist der Dichtegrad im gesamten Zentrum gleich hoch, oder bedarf es einer feingliedrigeren Unterscheidung? - Wie sehen die Übergänge zur dahinterliegenden Bebauung bzw. in die rückwärtigen Quartiere aus?
Strukturen / Gebäudetypologien	- Welche städtebaulichen Prinzipien sind zu berücksichtigen? - Sollen im Zentrum Gebäudetypologien vorgeschrieben oder soll die Typologie der Gebäude offengehalten werden?

5.4 Eingeladene Planungsteams

- Auftragnehmende
- **Metron AG, Brugg** mit
van de Wetering, Atelier für Städtebau, Zürich
André Roth AG, Immobilien- und Bauberatung, Baden
 - **Schneider Studer Primas GmbH, Zürich** mit
Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, Zürich
IBV Hüsler AG, Zürich
 - **Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich** mit
Manoa Landschaftsarchitekten GmbH, Meilen
Basler & Hofmann, Zürich

5.5 Begleitgremium

- Mitglieder
- Stefan Ballmer, dipl. Ing. ETH, Verkehrsplaner der Gemeinde Wettingen
 - Heinz Beiner, dipl. Ing. Raumplaner FH/FSUREG A, Ortsplaner der Gemeinde Wettingen
 - Thomas Berz, Projektleiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Markus Bollhalder, dipl. Architekt ETH/FH/SIA, St. Gallen, Mitglied Ortsbildkommission Wettingen
 - Nina Cavigelli, Planpartner AG, Zürich
 - Dr. Markus Dieth, Gemeindeammann Wettingen
 - Michael Emmenegger, Geograf, lic. phil., Analyse und Management von sozialen Prozessen, Zürich
 - Daniel Huser, Gemeinderat, Präsident Ortsbildkommission Wettingen
 - Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Peter Imoberdorf, Stv. Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Mia Nold, Mitarbeiterin Michael Emmenegger, Analyse und Management von sozialen Prozessen, Zürich
 - Rudolf Rast, dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplaner BSP, Bern, Mitglied Ortsbildkommission Wettingen
 - Emanuel Schoop, Architekt ETH SIA BSA, Baden, Mitglied Ortsbildkommission Wettingen
 - André Seippel, Landschaftsarchitekt BSLA SIA, Seippel Landschaftsarchitekten AG, Wettingen
 - Tom Steiner, Kompetenzzentrum Stadt- und Regionalentwicklung, Fachhochschule Luzern
 - Martin Valencak, Bau- und Planungsabteilung Wettingen
 - Britta van Aartsen, dipl. Ing. ETH, Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Abteilung Verkehr; Projektleiterin Sektion Verkehrsplanung

5.6 Auszüge aus den Studien

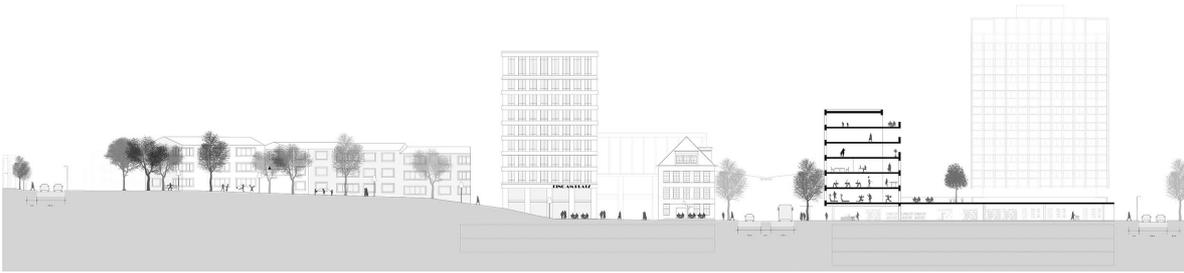
5.6.1 Metron / van de Wetering / André Roth



Bebauung-Situation



Strassenraum mit Mehrzweckstreifen



Schnitt Zentrumsplatz mit städtebaulichen Akzenten

5.6.2 Schneider Studer Primas / Schmid / IBV Hüsler



Bebauung-Situation



Strassenraum

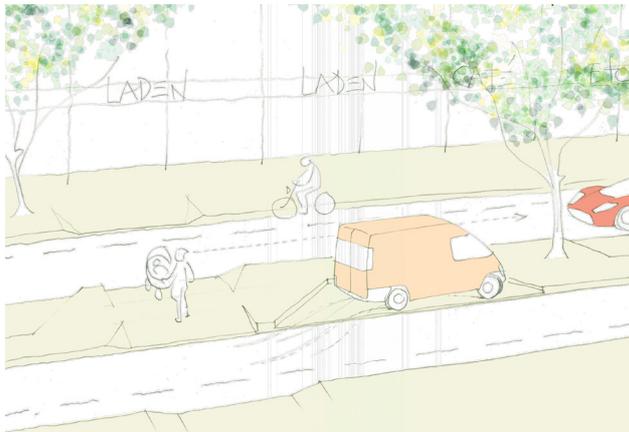


Seitentasche bei Einmündung Querachse

5.6.3 Ammann Albers / Manoa / Basler Hofmann



Bebauung mit differenzierter Geschossigkeit



Strassenquerschnitt mit Mehrzweckstreifen inkl. Parkierung



Dreiecksplatz

5.7 Mitwirkung Bevölkerung

5.7.1 Veranstaltung

Kommentierung Am 23. Oktober 2013 wurden die drei Vorschläge der Vertiefungsstudie Zentrum vom jeweiligen Planungsteam präsentiert. Im Anschluss erhielt die interessierte Bevölkerung die Möglichkeit, die Ideen und Inhalte zu kommentieren.

5.7.2 Wichtigste Anliegen

Freiraum Der Dreiecksplatz wird begrüsst und soll in den Masterplan aufgenommen werden.

Die Aufgabe und die Funktion sowie auch die Grösse des erweiterten Zentrumsplatzes sind zu definieren. Das EW-Gebäude am Zentrumsplatz soll freigestellt werden, d.h. der spätere Anbau soll rückgebaut werden.

Die Lage, die Anzahl und die Ausgestaltung der «Seitentischen» sowie die Verbindungen in die rückwärtigen Quartiere sind festzulegen. Gleiches gilt für die Anzahl an gestalteten Verweilorten.

Die Art und Weise, wie Bäume als Gestaltungselement eingesetzt werden (Allee, Baumgruppen, Einzelbaum), soll definiert werden. Die Positionierung und die Anzahl der Bäume sowie die Baumarten sind sorgfältig festzulegen.

Verkehr Eine Temporeduktion soll kurzfristig durch die Gestaltung des Strassenquerschnitts erreicht werden. Längerfristig soll auf politischem Weg eine Temporeduktion (Tempo 30) erreicht werden.

Der Mehrzweckstreifen ist in der vorgeschlagenen Art und Weise ein neues Element für Wettingen. Sollte diese Variante aus Sicht von Experten die zielführendste Querungshilfe darstellen, so ist eine gute Information dazu nötig (Vorteile, Nutzen, Platzbedarf, Betrieb, Anwendung im Alltag).

In diesem Zusammenhang ist auch aufzeigen, wie das Querene tatsächlich am besten möglich wird und welche Querungshilfen am zielführendsten sind.

Die konkrete Anzahl der Parkplätze im Zentrumsbereich ist festzulegen und die genaue Lage der seitlichen «Parkplatz-Pakete» zu eruieren.

Es ist aufzeigen, wo der Platz für die Velofahrenden ist. Fahren diese künftig auf dem Trottoir bzw. in der Vorzone oder auf der Strasse?

Städtebau Die künftig möglichen Dichtewerte und auch die Gebäudehöhe sind zu bestimmen. Orte, an denen Akzente in die Höhe gesetzt werden können, sind zu definieren. Bei der Festlegung der Gebäudehöhen und der -ausrichtung ist auf die Besonnungsverhältnisse und den Schattenwurf Rücksicht zu nehmen.

Die offenen Arkaden im Zentrumsbereich werden begrüsst und sollen in den Masterplan übernommen werden.

Die maximale Gebäudelänge, insbesondere im Erdgeschoss (Zusammenbauen von einzelnen Gebäuden im Erdgeschoss), ist zu bestimmen.

5.8 Wichtigste Empfehlungen des Begleitgremiums

Funktionen und Nutzungen Abgrenzung Zentrum: Im Fokus steht der Abschnitt zwischen den beiden Kreiseln. Das Zentrum strahlt aber auch in Richtung Bahnhofstrasse und in Richtung Winkelried aus.

Die Festlegung von Nutzungsanteilen zur Sicherstellung einer durchmischten Nutzweise ist zu prüfen.

Die Möglichkeit für ein Angebot an grossflächigen Erdgeschossnutzungen (bei Bedarf) ist vorzusehen.

Ein Standortmanagement sowie Betriebs- und Nutzungskonzepte sind zwingend erforderlich.

Freiraum Die Gestaltung des Strassenraums hat von Fassade zu Fassade zu erfolgen, d.h. unter Einbezug der Grundstücke der öffentlichen Hand als auch derjenigen von privaten Grundeigentümern (Vorzonen).

Der Vorschlag eines Dreiecksplatzes gemäss der Studie um das Planungsteam Ammann Albers soll weiterverfolgt werden.

Verweilorte müssen unterhalten werden und – zumindest die grösseren Verweilorte – bedingen wahrscheinlich ein Nutzungsmanagement. Aus diesem Grund ist die sinnvolle und notwendige Anzahl an Verweilorten zu prüfen.

Die vorgeschlagenen «Seitentaschen»/Nischen bei den Einmündungen in die Landstrasse dürfen nicht zur Konkurrenz für die Geschäfte in der Landstrasse werden. Ihre sinnvolle Anzahl sowie auch ihre Lage sind gut zu überlegen.

Die Gestaltungsqualität des Freiraums soll mit einem Umgebungsplan als Bestandteil des Baugesuchs nachgewiesen werden.

Verkehr Die rückwärtige Erschliessung der Grundstücke als Prinzip soll beibehalten werden. Mit der allfälligen Aufwertung der Parallelachsen darf aber keine Konkurrenz zur Landstrasse aufgebaut werden.

Der Mehrzweckstreifen ist in der vorgeschlagenen Art und Weise ein neues Element für Wettingen. Es ist zu klären, wo das Queren am sinnvollsten und welche Querungshilfen am zielführendsten sind.

Die Anzahl Kurzzeit-Parkplätze im Bereich Zentrum soll sich im heutigen Umfang bewegen. Die Anordnung in «Paketen» wird als sinnvoll erachtet.

Die wichtigen Fuss- und Velowegverbindungen, insbesondere Querverbindungen in die rückwärtigen Gebiete, sind in der Erschliessungsplanung (Baulinien) zu sichern.

Das Velo soll auf der Fahrbahn geführt werden. Es ist zudem ein angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen bereitzustellen.

Städtebau Die künftigen Bebauungsregeln sollen sowohl eine einzelparzellenweise, dichte Bauweise ermöglichen als auch eine parzellenübergreifende, verdichtete Gesamtbebauung eines Gevierts in Etappen erlauben. Dabei soll die geviertweise Planung mit Anreizen (z.B. mit deutlich erhöhter Ausnutzungsziffer und erhöhter Vollgeschosszahl) gefördert werden.

In einem nächsten Schritt sind Dichtewerte zu bestimmen. Die Gebäudehöhe ist soweit möglich festzulegen, und Orte sind auszuweisen, an denen städtebauliche Akzente gesetzt werden können.

Die Arkadenbauweise gemäss Vorschlag Metron / van de Wetering wird als sinnvolle Art und Weise der Vergrösserung der Vorzonen erachtet und soll – für den Zentrumsbereich – in den Masterplan einfließen.

Zu lange Gebäude und damit verbunden einheitliche Fassaden führen zu einer gewissen Eintönigkeit. Das Festlegen einer maximalen Gebäudelänge für den Zentrumsbereich ist deshalb zu überlegen.

6 VERTIEFUNG WINKELRIED (2013)

Private Planung Im Gebiet Winkelried wurde von privater Seite eine Planung lanciert. Da sich das Gebiet unmittelbar an der Landstrasse befindet und somit auch eine Abstimmung der privaten Planung auf den Masterplan erforderlich war, hat sich der Gemeinderat 2013 dafür entschieden, eine Vertiefungsstudie für das Gebiet Winkelried in Auftrag zu geben.

Perimeter



Perimeter Vertiefungsstudie Winkelried

Zu bearbeitende Themen Folgende Themen waren in der Vertiefungsstudie zu bearbeiten:

- städtebauliche Disposition;
- Volumen-/Dichteverteilung unter Berücksichtigung der angrenzenden Quartiere und der teilweise hohen Dichten im Bestand;
- gemeinsame und quartierverträgliche Erschliessung und Parkierung;
- Durchwegung;
- Ausgestaltung des Verweilorts an der Landstrasse;
- Umgang mit der gültigen Gestaltungsbaulinie (z.B. Prüfung der Unterbauung mit Untergeschossen).

Zusammenarbeit mit Grundeigentümerschaft / Überführung in Masterplan

Die Erkenntnisse aus den Studien wurden den betroffenen Grundeigentümerschaften im Rahmen einer Orientierungsveranstaltung im Mai 2014 vorgestellt und vom Gemeinderat anschliessend in den Masterplan überführt.

Eine weiterführende Studie ist zurzeit in Erarbeitung.

7 MASTERPLAN (2014)

7.1 Zusammenfassung der wichtigsten Inhalte

Leitlinien 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

Funktionen und Nutzungen 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 Zwysigstrasse) 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.

Freiraum 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 Orientierungsorten entwickelt.

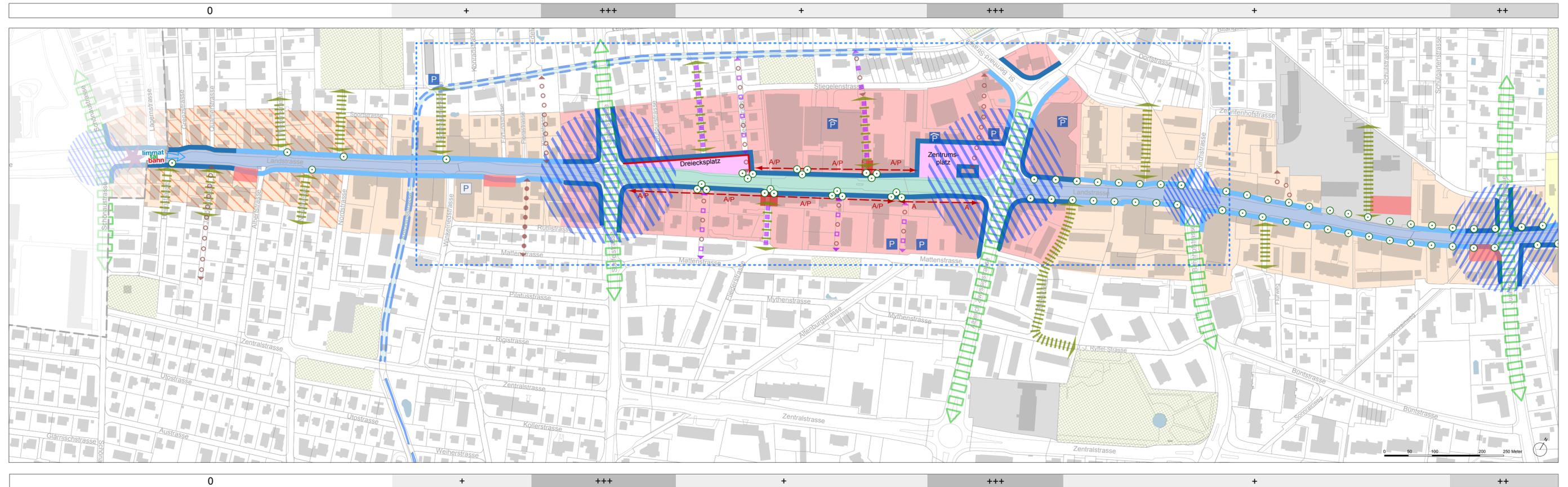
Weiter sollen entlang der Landstrasse kleine, platzartige Räume, die zum Verweilen einladen, angeboten werden. Bei diesen Verweilorten handelt es weniger um neue, sondern um das Stärken bestehender Räume. Im Zentrum soll mit dem Dreiecksplatz ein neuer, zum Zentrumsplatz komplementärer Aufenthaltsort 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.

- Verkehr** 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 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.
- Städtebau** 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 werden, weshalb dort die vorherrschende Bebauungsstruktur fortgeschrieben werden soll. An der Landstrasse ist keine generelle Aufzoning 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** 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 («Schilder») koordiniert erfolgen. Entsprechend müssen sogenannte Gesamtbetrachtungen gefördert werden.
- Massnahmen** 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	[Progress bar from 2014 to 2016]				
M_2 Grundlagenerarbeitung für Anpassung Nutzungsplanung Gesamtgemeinde	[Progress bar from 2015 to 2016]				
M_3 Anpassung Nutzungsplanung für Zentrumzone	[Progress bar from 2014 to 2017]				
M_4 Ausarbeitung Gestaltungsplan Winkelried Süd	[Progress bar from 2014 to 2017]				
M_5 Einbringen Anliegen in Erneuerung Strassenraum untere Landstrasse	[Progress bar from 2014 to 2015]				
M_6 Auslösung und Begleitung von Gesamtbetrachtungen	[Progress bar from 2014 to 2018]				
M_7 Ausarbeitung Nutzungsmanagement	[Progress bar from 2015 to 2017]				
M_8 Interessenvertretung durch Gemeinde (Politik)	[Progress bar from 2014 to 2018]				

7.2 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:

- Limmattalbahnhof mit Mischverkehr
- Limmattalbahnhof 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): Massstäblichkeit, 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:

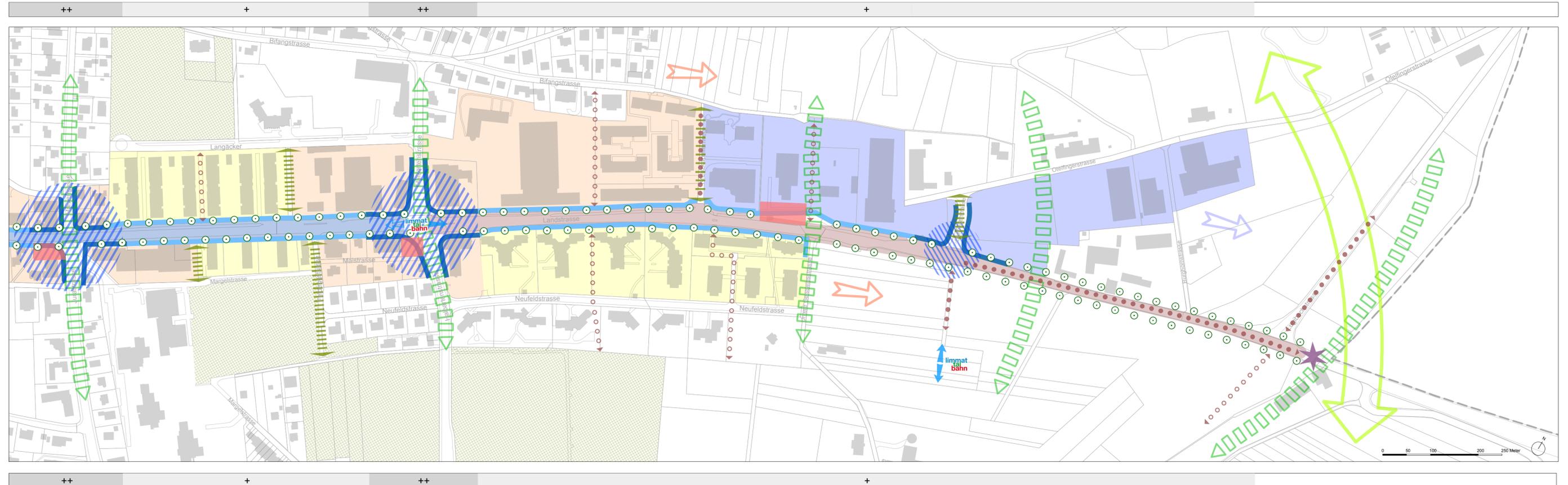
- Stärkung/Schaffung Querachse Zentrum (Lage definiert)
- Stärkung/Schaffung Querachse Zentrum (Lage exemplarisch)
- Arkaden durch Rücksprung Fassade im Erdgeschoss
- Fassung Verweilort Dreiecksplatz

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-Rüsl» (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 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): Massstäblichkeit, 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)