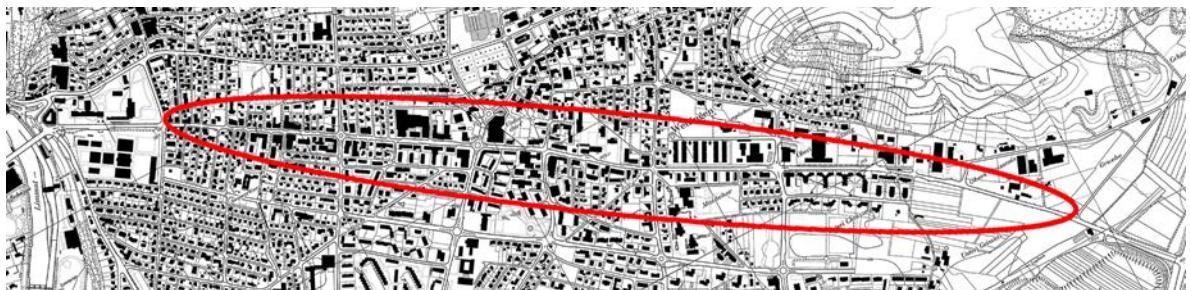


# Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse

## Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Vom Gemeinderat am 12. November 2015  
für das Mitwirkungsverfahren gemäss § 3 BauG verabschiedete Fassung

Mitwirkungsverfahren vom 11. Dezember 2015 bis 20. Januar 2016



---

## **IMPRESSUM**

**Auftraggeber:**

Gemeinderat Wettingen, Alberich Zwyssigstrasse 76, 5430 Wettingen

**Projektleitung:**

Gemeinde Wettingen, Bau- und Planungsabteilung, Alberich Zwyssigstrasse 76, 5430 Wettingen  
Urs Heimgartner und Martin Valencak

**Bearbeitung:**

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich  
Heinz Beiner und Denise Janes

Ablage Bilder

25571\_13A\_150000\_Abb\_Planber

---

## INHALT

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1 Planungsgegenstand und Ziele</b>	<b>6</b>
1.1 Anlass und Gegenstand der Planung	6
1.2 Zielsetzungen	7
1.3 Dokumente der Teiländerung	8
<b>2 Ausgangslage und Rahmenbedingungen</b>	<b>9</b>
2.1 Übergeordnete Grundlagen	9
2.1.1 Kantonale Grundlagen	9
2.1.2 Regionale Grundlagen	9
2.2 Kommunale Grundlagen	11
2.2.1 Allgemeine Nutzungsplanung	11
2.2.2 Masterplan Landstrasse	11
2.2.3 Kommunaler Gesamtplan Verkehr	11
2.2.4 Freiraumkonzept	11
2.3 Fazit	12
<b>3 Sachthemen</b>	<b>13</b>
3.1 Innenentwicklung / Verdichtung	13
3.1.1 Erkennen und Aktivieren der Verdichtungspotenziale	13
3.1.2 Mindestdichten	14
3.1.3 Grundsatz: Keine generelle Aufzonung	15
3.1.4 Verdichtungsstrategie für die Landstrasse	15
3.1.5 Abschätzung Zunahme Einwohnende & Beschäftigte	16
3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr	18
3.2.1 Umsetzung übergeordneter Vorgaben	18
3.2.2 Prognostizierte Verkehrszunahme	18
3.2.3 Erschliessungskonzept Landstrasse	19
3.2.4 BNO-Regelungen	19
3.2.5 Verkehrsmassnahmen	20
3.2.6 Limmattalbahn	21
<b>4 Erläuterungen zu Planungsinhalten</b>	<b>23</b>
4.1 Ziele der Teiländerung Landstrasse	23
4.2 Planungsgrundsätze	23
4.3 Qualitätssicherung	25
4.4 Neue Zonenart: Zone Landstrasse	26
4.5 Zone Bahnhofareal	27
4.6 Nutzweise	28
4.6.1 Allgemein	28
4.6.2 Nutzweise der Erdgeschosse	29

---

4.7	Grundmasse	30
4.7.1	Regelbauweise	30
4.7.2	Herleitung Erdgeschoss- und Gebäudehöhen	31
4.7.3	Differenzierung der Grundmasse	33
4.8	Gebiete mit höheren Gebäuden	36
4.9	Spezifische Regelungen für Teilgebiete	39
4.9.1	Teilgebiet «Zentrum»	39
4.9.2	Teilgebiet A	40
4.9.3	Teilgebiet B	40
4.9.4	Teilgebiet D	41
4.10	Nutzungen mit hohem Personenverkehr	44
4.11	Förderung Arealüberbauung	45
4.12	Spiel- und Erholungsflächen	47
4.13	Parkierung und Mobilitätskonzept	48
4.14	Bäume entlang der Landstrasse	53
4.15	Weitere Planungsinstrumente	54
<b>5</b>	<b>Beurteilung der Planungsvorlage</b>	<b>55</b>
5.1	Interessenabwägung	55
5.2	Überprüfung der Vorlage anhand der Ziele	55
5.3	Planbeständigkeit	57
<b>6</b>	<b>Weiterer Handlungsbedarf</b>	<b>59</b>
6.1	Konkretisierung Masterplan Landstrasse	59
6.2	Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)	60
6.3	Erschliessungsplanung	61
6.4	Weitere Regelungen	61
<b>7</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>63</b>
<b>8</b>	<b>Planungsablauf</b>	<b>64</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>66</b>
	<b>Beilagen</b>	<b>68</b>

## ZUSAMMENFASSUNG

Fokus Landstrasse	Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung der Gemeinde Wettingen fokussiert auf die Landstrasse. Als Grundlage für die Teiländerung dient der Masterplan Landstrasse, der in einem breit abgestützten, mehrjährigen Planungsprozess erarbeitet wurde.
Ziele und Grundsätze	Die Teiländerung der Nutzungsplanung stützt sich auf folgende Ziele und Grundsätze ab: <ul style="list-style-type: none"><li>- ein Zonentyp für die gesamte Landstrasse;</li><li>- differenzierte Regelungen zur Erhaltung einer vielfältigen Bau- und Nutzweise;</li><li>- Stärkung des Zentrums;</li><li>- Abstimmung von Bebauung, Erschliessung, Nutzweise und Freiraumgestaltung über mehrere Grundstücke hinweg durch Förderung von Gesamtbetrachtungen;</li><li>- keine flächendeckende Aufzonung;</li><li>- Verdichtung an ausgewählten Orten;</li><li>- Qualitätssicherung.</li></ul>
Planungsinstrumente	Mit der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung werden die rechtlichen Voraussetzungen für die Revitalisierung und Entwicklung der Landstrasse geschaffen. Gestützt auf diese Teiländerung werden anschliessend weitere Planungsmittel, wie die Vollzugsrichtlinie Landstrasse, das Parkierungsreglement und die Erschliessungspläne zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen sein.
Gesamtrevision	Der Gemeinderat Wettingen beabsichtigt, die Allgemeine Nutzungsplanung Siedlung gesamthaft zu überprüfen. Die Arbeiten dazu werden voraussichtlich 2016 beginnen. Aufgrund der Dringlichkeit, welche die Revitalisierung der Landstrasse in der politischen Agenda einnimmt, zieht der Gemeinderat die Teiländerung für die Landstrasse zeitlich vor. Die in der kantonalen Bauverordnung bis 2021 verlangte Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung an die neuen Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision der Allgemeinen Nutzungsplanung Siedlung.

## 1 PLANUNGSGEGENSTAND UND ZIELE

### 1.1 Anlass und Gegenstand der Planung

Problemstellung	<p>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. Sie hat als Einkaufsort an Attraktivität verloren, und das Erscheinungsbild nimmt an Qualität ab.</p> <p>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. Er weist Mängel in der Aufenthaltsqualität und der Nutzbarkeit auf und ist wenig attraktiv.</p> <p>Bislang fehlte 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.</p>
Planungsprozess	Aus diesem Grund hat sich die Gemeinde Wettingen während rund vier Jahren, ausgehend von einer Testplanung im Jahre 2011, in einem breit abgestützten Planungsprozess mit der künftigen Entwicklung der Landstrasse auseinandergesetzt.
Masterplan Landstrasse	Die Erkenntnisse aus diesem Planungsprozess sind im Masterplan Landstrasse festgehalten (siehe Kapitel 2.2.2). Der Masterplan dient den Behörden als verbindlicher Orientierungsrahmen und der Öffentlichkeit zur Information über die Entwicklungsabsichten in der Landstrasse.
Eigentümerverbindliche Festlegungen	Um die Inhalte des Masterplans Landstrasse grundeigentümerverbindlich festzusetzen, bedarf es einer Änderung der allgemeinen Nutzungsplanung.
Vorgezogene Teiländerung	Aufgrund des Handlungsbedarfs in der Landstrasse und der durch den bisherigen Planungsprozess entstandenen Dynamik wird die Teiländerung der Allgemeinen Nutzungsplanung für die Landstrasse <sup>1</sup> der beabsichtigten Gesamtrevision der Allgemeinen Nutzungsplanung Siedlung zeitlich vorgezogen. Mit einer Integration in die Gesamtrevision würde bis zu deren Rechtskraft zu viel Zeit benötigt (siehe Kapitel 5.3).

<sup>1</sup> Nachfolgend abgekürzt: Teiländerung Landstrasse.

Die in der kantonalen Bauverordnung bis 2021 verlangte Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung an die neuen Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) erfolgt im Rahmen der Gesamtrevision der Allgemeinen Nutzungsplanung Siedlung.

## 1.2 Zielsetzungen

Für die Landstrasse hat der Gemeinderat Wettingen folgende Entwicklungsziele formuliert:

Gesamtbetrachtung (Abstimmung)	Die Entwicklung des Siedlungsraums ist abgestimmt erfolgt; dies betrifft die Baustuktur, den Freiraum, auf die Quartierstruktur abgestimmte bauliche Dichten, die Verkehrskapazitäten und eine ausgewogene Sozialstruktur. Umweltbelange sind berücksichtigt.
Zentrumsfunktion, Identität	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. Die Landstrasse hat an Identität gewonnen.
Durchmischung	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 <sup>2</sup> zusätzlich gestärkt.
Aufwertung 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.
Aufwertung Strassenraum	Die Landstrasse ist als lebendiger Raum gestaltet, der von Fassade zu Fassade reicht und nicht allein vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Die einzelnen Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) prägen den Strassenraum gleichermaßen. Die Verkehrsströme sind so organisiert, dass ein rücksichtsvolles, funktionierendes Nebeneinander herrscht.

<sup>2</sup> Einige Beispiele für öffentliche Angebote: Kindertagesstätte, Bibliothek, Kino, Quartiersekretariat, Gemeinschaftsraum.

Städtebauliche Mitte	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.
Einbezug Akteure	Die Aufwertung und Revitalisierung der Landstrasse sind 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.
Voraussetzung: Anpassung der Grundordnung	Die vom Gemeinderat formulierten Entwicklungsziele, die im Masterplan Landstrasse konkretisiert wurden, können nur mit Anpassungen der Bau- und Nutzungsordnung und des Bauzonenplans (Grundordnung) erreicht werden. Es werden nur diejenigen Bestandteile der Grundordnung angepasst, die einen direkten Bezug zur Landstrasse aufweisen. Regelungen in der Grundordnung, die sich auf die Gesamtgemeinde beziehen, werden - von einzelnen Ausnahmen abgesehen <sup>3</sup> - im Rahmen der Gesamtrevision überprüft und geändert.

### 1.3 Dokumente der Teiländerung

Die vorliegende Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse umfasst folgende Dokumente:

Verbindliche Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau- und Nutzungsordnung, Teiländerungen Landstrasse, 12.11.2015</li> <li>- Bauzonenplan 1:2500, Teiländerungen Landstrasse, 12.11.2015</li> </ul>
Erläuternde Dokumente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, 12.11.2015</li> </ul>
Grundlagen	<p>Folgende Dokumente liegen der Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse zugrunde (siehe Beilagen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zukunft Wettingen, Masterplan Landstrasse – Zusammenfassung, August 2014 (Beilage 1)</li> <li>- Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse: Teil 1: Leistungsberechnungen Knoten; Teil 2: Erschliessungskonzept 2030, technischer Bericht, 28. April 2015 (Beilage 2)</li> <li>- Herleitung der maximalen Gebäudehöhen, 7. Mai 2015 (Beilage 3)</li> </ul>

<sup>3</sup> Einführung weiterer Planungsinstrumente gemäss § 1<sup>bis</sup> BNO-E (siehe Kapitel 4.15); Parkierung gemäss §§ 45, 45<sup>bis</sup>, 45<sup>ter</sup> und 45<sup>quater</sup> BNO-E (siehe Kapitel 4.13).

## 2 AUSGANGSLAGE UND RAHMENBEDINGUNGEN

### 2.1 Übergeordnete Grundlagen

#### 2.1.1 Kantonale Grundlagen

##### Raumkonzept Aargau

Im Raumkonzept Aargau ist die Gemeinde Wettingen, gemeinsam mit Baden, als urbaner Entwicklungsräume bezeichnet. Die urbanen Entwicklungsräume sind stark durch den Verkehr belastet und sollen städtebaulich aufgewertet werden. Das Ziel einer städtebaulichen Aufwertung der Landstrasse wird auch mit der vorliegenden Teiländerung verfolgt.

##### Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan von 2011 resp. dessen «Anpassungspaket Siedlungsgebiet» (Stand 10. Dezember 2014) enthält zwei Themen, die die Teiländerung Landstrasse tangieren:

- Bevölkerungszunahme innerhalb Siedlungsgebiet;
- Mindestdichten.

Diese Themen resp. die damit verbundenen Vorgaben sind in der Teiländerung Landstrasse berücksichtigt (siehe Kapitel 3.1).

##### Störfallvorsorge

Die Raumplanung hat u.a. die Aufgabe, die Siedlungsentwicklung und die Störfallvorsorge aufeinander abzustimmen. Als Planungshilfe hat der Kanton Konsultationsbereiche ausgeschieden. Die Landstrasse verfügt über keinen Eintrag.

#### 2.1.2 Regionale Grundlagen

##### Regionales Entwicklungskonzept (REK)

Baden Regio beschloss 2013 ein Regionales Entwicklungskonzept (REK). Das REK skizziert für Wettingen und die Landstrasse für das Jahr 2030 folgende Vision:

- Wettingen ist Zentrumsgebiet;
- die Landstrasse zwischen dem Bahnhof Baden und dem Knoten Alberich Zwysigstrasse ist ein Regionalzentrum, das sich durch eine ausgeprägte Innenentwicklung auszeichnet;
- im Bereich des Knotens Landstrasse / Alberich Zwysigstrasse sind Hochhäuser ortsbildprägend (Landmarks);
- ist der Strassenraum der Landstrasse gestaltet;
- ist der Langsamverkehr gefördert
- und die Limmattalbahn durch die Landstrasse geführt.

Gemäss dem REK ist das Zentrumsgebiet städtisch geprägt und vielfältig genutzt. Unterschiedliche Wohn- und Siedlungsformen sowie Arbeitsplatzangebote in einer hohen Dichte kennzeichnen diesen Raum. Siedlungen, Freiräume und Infrastrukturen weisen eine hohe Gestaltungs- und Nutzungsqualität auf. Das Zentrumsgebiet verfügt u.a. über das Regionalzentrum Baden und Wettingen. Die Zentren sind attraktiv gestaltet und tragen wesentlich zur Lebens- und Aufenthaltsqualität bei.

Ausgewiesene Gebiete (Gebiete mit ausgeprägter Innenentwicklung) sind stark umstrukturiert, hoch verdichtet und erneuert. Sie konzentrieren sich entlang der Hauptverbindungsachsen und verfügen mindestens über ÖV-Güteklaasse C. Im Zentrumsgebiet findet ein Grossteil des künftigen Bevölkerungswachstums statt. Das Gebiet zeichnet sich entsprechend durch eine hervorragende Erschliessung und Erreichbarkeit aus. Das Zentrumsgebiet ist weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet und weist ein städtisches ÖV-Angebot mit der S-Bahn / Limmattalbahn und einem ergänzenden Busangebot mit mindestens 7.5'-Takt entlang der Erschliessungskorridore auf. Daneben zeichnet sich das Zentrumsgebiet über ein attraktives zusammenhängendes Langsamverkehrsnetz aus.

Diese Visionen des REK 2030 sind mit dem Masterplan Landstrasse und der darauf basierenden Teiländerung der Nutzungsplanung Landstrasse berücksichtigt und umgesetzt.

Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 2. Generation	Im Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 2. Generation, ist Wettingen gemeinsam mit Baden Agglomerationszentrum. Die Handlungsschwerpunkte (z.B. Bereitstellen eines urbanen Dienstleistungsangebotes, überdurchschnittliche städtebauliche Qualitäten) decken sich mit den Anliegen der Teiländerung Landstrasse (siehe Kapitel 1.2). Die Landstrasse wird im Siedlungskonzept 2030 als Gebiet mit wichtigem Innenpotenzial bezeichnet. In diesen Gebieten soll eine Nutzungsverdichtung und -optimierung (Mix Arbeiten und Wohnen) an ausgewählten zentralen Lagen im urbanen Entwicklungsraum erfolgen. Mit der Teiländerung Landstrasse wird dies unterstützt. Als Massnahme für die Landstrasse ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept vorgesehen, das die Aufwertung und die Gestaltung des Strassenraums zum Ziel hat. Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung unterstützt diese Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm.
Verkehrsmanagement Raum Baden-Wettingen	Das Verkehrsmanagement Raum Baden-Wettingen ist teilweise umgesetzt. Die im Osten der Landstrasse geplanten Massnahmen (Busspur Geisswies, Dosierungsanlage, Knotensanierung Halbartenstrasse) sind Bestandteil des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV). Diese Projekte sind im Masterplan Landstrasse berücksichtigt und können unabhängig von der Teiländerung Landstrasse umgesetzt werden.

## 2.2 Kommunale Grundlagen

### 2.2.1 Allgemeine Nutzungsplanung

Vollständige, rechtskräftige  
Nutzungsplanung

Die Gemeinde Wettingen verfügt über eine vollständige, den Anforderungen der übergeordneten Gesetzgebung entsprechende Allgemeine Nutzungsplanung. Sie ist seit rund 15 Jahren in Anwendung:

Allgemeine Nutzungsplanung	Beschluss Einwohnerrat	Kantonale Genehmigung
Gesamtrevision	7. Dezember 2000	21. Mai 2002
Anpassung Bauzonengrenzen Parzelle Nr. 1461		Beschluss Regierungsrat: 2. September 2002
Kommerzielle Plakatierung auf öffentlichem Grund (Anpassung § 54 Abs. 2 BNO)		Urteil Verwaltungsgericht: 27. Juni 2003
Teilrevision Gebiet «Obere Geisswies»	1. März 2007	13. Juni 2007
Teilrevision Gebiet «Langäcker»	5. September 2013	26. Februar 2014

### 2.2.2 Masterplan Landstrasse

Wichtige Grundlage

Der Masterplan Landstrasse, vom Gemeinderat am 17. Juli 2014 beschlossen, bildet die Grundlage für die vorliegende Teiländerung Landstrasse. Er umfasst Grundsätze und Inhalte zu den Themen Funktionen / Nutzungen, Freiraum, Verkehr und Städtebau (siehe Beilage 1).

### 2.2.3 Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Abstimmung der Grundlagen und  
Planungsmittel

Der Entwurf des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) wurde vom 8. Juni bis zum 10. Juli 2015 im Sinne von § 3 des kantonalen Baugesetzes öffentlich aufgelegt. Die eingereichten Stellungnahmen der interessierten Bevölkerung werden derzeit ausgewertet. Der KGV und die Teiländerung Landstrasse sind aufeinander abgestimmt.

### 2.2.4 Freiraumkonzept

Abstimmung der Grundlagen und  
Planungsmittel

Der Gemeinderat beschloss am 4. Juli 2013 ein Freiraumkonzept. Das Freiraumkonzept und der Masterplan Landstrasse wurden materiell aufeinander abgestimmt. Die vorliegende Teiländerung Landstrasse berücksichtigt diese kommunale Grundlage.

### 2.3 Fazit

Übergeordnete Vorgaben sind erfüllt	Die Teiländerung Landstrasse berücksichtigt die übergeordneten Rahmenbedingungen und Vorgaben.
Abstimmung und Berücksichtigung kommunaler Grundlagen	Der Masterplan Landstrasse stellt für die vorliegende Teiländerung die wichtigste Grundlage dar. Aufgrund der zeitweise parallelen Bearbeitung des Masterplans mit dem KGV und dem Freiraumkonzept konnte eine laufende Überprüfung und Abstimmung dieser Planungsgrundlagen sichergestellt werden. Die Teiländerung Landstrasse berücksichtigt diese Grundlagen und gewährleistet somit die Abstimmung der einzelnen Sachthemen.

### 3 SACHTHEMEN

#### 3.1 Innenentwicklung / Verdichtung

Revision kantonaler Richtplan,  
Teil Siedlungsgebiet

##### **3.1.1 Erkennen und Aktivieren der Verdichtungspotenziale**

Als Folge der revidierten Raumplanungsgesetzgebung des Bundes wurden die Kantone verpflichtet, ihre Richtpläne bis Ende April 2019 an die neuen Anforderungen anzupassen. Der Grosse Rat hat diese Aufgabe bereits erfüllt und den kantonalen Richtplan mit dem «Anpassungspaket Siedlungsgebiet zur Umsetzung des Raumplanungsgesetzes» am 24. März 2015 beschlossen. Mit dem revidierten Richtplan hat der Grosse Rat nicht nur das Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt, sondern auch Vorgaben zu den minimalen Einwohnerdichten und zum Fassungsvermögen des Siedlungsgebiets beschlossen.

Stellenwert der Landstrasse aus  
kantonaler Sicht

Die Landstrasse zählt aus kantonaler Sicht zu den mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen, zentralen Lagen, für die eine gezielte Verdichtung unter Berücksichtigung qualitativer Anforderungen gefordert wird.

Mit der möglichen Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen über Wettingen bis nach Baden könnte langfristig ein zusätzliches Verdichtungspotenzial einhergehen.

Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung Landstrasse hat somit auch die Aufgabe, Entwicklungspotenziale zu erkennen und die Voraussetzungen zu schaffen, damit diese Potenziale mobilisiert werden können.

Fassungsvermögen  
der Bauzone

Die Gemeinde Wettingen zählt 20'303 Einwohnende (Stand 31. Dezember 2014). Gemäss dem revidierten kantonalen Richtplan muss die Gemeinde die Voraussetzung dafür schaffen, dass innerhalb des im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegten Siedlungsgebiets bis ins Jahr 2040 27'120 Einwohnende<sup>4</sup> Platz finden würden, was einer Zunahme um etwa 6800 Personen oder 34 % entspricht.

<sup>4</sup> Siehe Anpassung kantonaler Richtplan Siedlungsgebiet, Beilage 2 zum Erläuterungsbericht, 10. Dezember 2014.

Mögliche Verteilung des Bevölkerungswachstums Dieses Bevölkerungswachstum könnte wie folgt verteilt werden (Bandbreite aufgrund unterschiedlicher Dichte- / Flächenverbrauchsannahmen):

- Entlang Landstrasse (Entwicklungsschwerpunkt):
  - + 1400 bis 1850 Einwohnende (siehe Kapitel 3.1.5)
- Bahnhofareal (Entwicklungsschwerpunkt):
  - + 600 bis 800 Einwohnende
- Erweiterte Bauzone Wettingen Ost und Sulperg (Einzonung):
  - + 2500 bis 3000 Einwohnende
- Übrige bestehende Bauzone:
  - + 1150 bis 2300 Einwohnende

Fassungsvermögen bei Planungshorizont von 15 Jahren

Während dem der kantonale Richtplan auf einen Planungshorizont von 25 Jahren ausgelegt ist (d.h. bis 2040), weist die Nutzungsplanung einen Planungshorizont von 15 Jahren auf (2030). Mit der Teiländerung der Nutzungsplanung Landstrasse müsste deshalb die Voraussetzung geschaffen werden, dass für 60 % des bis 2040 möglichen Bevölkerungswachstums mit geeigneten Siedlungsstrukturen Platz angeboten werden kann:

- Gesamtes Siedlungsgebiet: + 4100 Einwohnende (60 % von 6800)
- Landstrasse: + 850 bis 1100 Einwohnende (60 % von 1400 bis 1800)

### 3.1.2 Mindestdichten

Mindestdichten gemäss kantonalem Richtplan

Der kantonale Richtplan zählt Wettingen zum Raumtyp «Kernstadt». Für diesen Raumtyp müssen folgende Mindestdichten<sup>5</sup> erreicht werden:

- in überbauten Wohn- und Mischzonen: 70 E / ha  
Dieser Wert wird in der Landstrasse mit 98 E / ha bereits heute deutlich übertroffen.
- in unüberbauten Wohn- und Mischzonen: 90 E / ha

Weitere Massnahmen zur Innenentwicklung

Der Kanton erwartet auch von Gemeinden, die ihre Mindestdichten erreicht haben, weitere Massnahmen zur Innenentwicklung zu ergreifen.

Gemäss Abschätzung der Gemeinde kann der Mittelwert für die Landstrasse von heute 98 E / ha auf ca. 120 E / ha erhöht werden. Mit der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung werden somit die Voraussetzungen für eine zusätzliche innere Verdichtung an der Landstrasse geschaffen. Die kantonalen Anforderungen sind damit erfüllt.

---

<sup>5</sup> Siehe Anpassung kantonaler Richtplan Siedlungsgebiet, Anhang 2 zur Botschaft, 10. Dezember 2014.

### **3.1.3 Grundsatz: Keine generelle Aufzonung**

Keine generelle Aufzonung

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

Aufzonungen werden nur kleinräumig dort vorgenommen, wo sie sich aus Zonenarrondierungen ergeben.

Teilgebiet B

Das Teilgebiet B wird aufgrund von Abhängigkeiten mit den Grundstücken entlang der Landstrasse (insbesondere Erschliessung) von der zweigeschossigen Wohnzone W2 in die Zone Landstrasse umgezont, wobei für die Regelbauweise die Grundmasse der Zone W2 beibehalten werden (siehe Kapitel 4.7.3).

### **3.1.4 Verdichtungsstrategie für die Landstrasse**

Grundsatz

Die Inanspruchnahme einer höheren Ausnützung und damit die Schaffung einer höheren Dichte dürfen nicht allein aus quantitativen Überlegungen erfolgen. Vielmehr stehen die Qualität und deren Sicherung im Vordergrund. Aus diesem Grund steht für die Landstrasse eine flächendeckende Aufzonung ohne gleichzeitige Qualitätssicherung nicht zur Debatte.

Verdichtung mit gleichzeitiger  
Qualitätssicherung mit Areal-  
überbauungen und Gestaltungs-  
plänen

Die Verdichtung mit gleichzeitiger Qualitätssicherung soll vor allem mit Arealüberbauungen und Gestaltungsplänen gefördert werden:

- Mit einer Arealüberbauung besteht die Möglichkeit, ein zusätzliches Vollgeschoss zu erstellen, falls die kantonalen und kommunalen Anforderungen erfüllt sind (siehe § 39 BauV und § 38 Abs. 4 BNO). Aufgrund der kleinteiligen Parzellenstruktur und als Anreiz zur Durchführung einer Arealüberbauung wird die für Arealüberbauungen bisher minimal erforderliche Grundstücksfläche von 3000 m<sup>2</sup> (Zentrumszone, § 38 Abs. 2 BNO) auf 2000 m<sup>2</sup> herabgesetzt (Zone Landstrasse, § 38 Abs. 2 BNO-E).
- Gemäss Masterplan Landstrasse sollen wichtige Strassenkreuzungen zu Orientierungsorten entwickelt werden. Sie sollen diese Funktion u.a. mit publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen und mit einer situationsgerechten Freiraumgestaltung wahrnehmen. Weiter kann und soll mit der Setzung von städtebaulichen Akzenten in die Höhe ein zusätzlicher Beitrag zur Schaffung von Orientierungsorten geleistet werden. Zur Umsetzung dieser Orientierungsorte sind im Bauzonenplan als überlagerte Festlegung Gebiete bezeichnet, in denen auf der Grundlage eines Gestaltungsplans einzelne höhere Gebäude errichtet werden können. Nicht alle Orientierungsorte haben dieselbe Bedeutung. Sie

sollen sich über ihren ortsspezifischen Charakter voneinander unterscheiden. Es werden deshalb zwei Gebietstypen mit unterschiedlichen Gebäudehöhen ausgeschieden (§ 8<sup>quinquies</sup> BNO-E). In diesen Gebieten (Orientierungsorte) sind im Vergleich zur Regelbauweise (4 Vollgeschosse) je nach Standort einzelne Gebäude mit drei bis fünf zusätzlichen Vollgeschossen zulässig. Ein zusätzliches Dach- bzw. Attikage schoss ist in diesen Fällen nicht mehr möglich.

Die erhöhten Nutzungsmöglichkeiten können allerdings nur dann beansprucht werden, wenn die im BNO-E formulierten qualitativen Anforderungen gesamthaft erfüllt sind.

- Das im Bauzonenplan speziell bezeichnete Teilgebiet D, das im Masterplan Landstrasse als Arbeitsschwerpunkt bezeichnet ist, kann nur auf der Grundlage eines Gestaltungsplans überbaut werden (siehe Kapitel 4.9.4). Mit dem Gestaltungs plan besteht die Möglichkeit, das gemäss Regelbauweise zulässige Nutzungsmass zu erhöhen und gleichzeitig die qualitativen Anforderungen allgemeinverbindlich zu sichern.  
Ist eine zweckmässige Unterteilung des Teilgebiets D möglich, dann können auch Teil-Gestaltungspläne erstellt werden, sofern damit die Ziele der Gestaltungsplanung erreicht werden können.

Verdichtung Teilgebiet B	Für das Teilgebiet B existiert mit § 8 <sup>septies</sup> BNO-E eine für dieses Teilgebiet spezifische Verdichtungsregelung. Von den Grundmassen kann abgewichen werden, wenn bestimmte Anforderungen eingehalten sind (siehe Kapitel 4.9.3). Diese Verdichtung funktioniert im Grunde wie eine Arealüberbauung, setzt jedoch keine Mindestarealfläche voraus und ist somit für die kleinteilige Parzellarstruktur geeignet.
--------------------------	--

### 3.1.5 Abschätzung Zunahme Einwohnende & Beschäftigte

Verdichtungsstrategie  
Gesamtgemeinde Wettingen zeigt auf, wie sich die Anzahl der Einwohnenden in Zukunft entwickeln könnte.

Erhöhung Überbauung- / Nutzungsdichte Landstrasse Weiter wurde für die Zone Landstrasse basierend auf der vorgesehenen, differenzierten Erhöhung der Überbauungs- und Nutzungsdichte (siehe Kapitel 3.1.3) abgeschätzt, wie sich die Verdichtungsabsichten auf die Einwohnenden- und Beschäftigungszahlen auswirken können.

Annahmen für maximale Ausnützung	Die Berechnung der theoretisch maximal möglichen Ausnützung in der Zone Landstrasse basiert auf folgenden Annahmen:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnützung Arealbonus: AZ + 15 % (Ausnahme Teilgebiet A: AZ 1.2)</li> <li>- GP-Gebiet «Obere Geisswies»: AZ + 50 %</li> <li>- H1-Gebiete: AZ zwischen 1.8 und 2.0</li> <li>- H2-Gebiete: AZ zwischen 1.6 und 1.8</li> <li>- Teilgebiet B: keine wesentliche Veränderung</li> <li>- Ausbaugrad: 1.0</li> </ul>
Entwicklung in 15 Jahren	Die allgemeine Nutzungsplanung weist einen Planungshorizont von 15 Jahren auf. Aus diesem Grund wird – in Anlehnung an die Technische Richtlinie Bauzonen <sup>6</sup> – für die nächsten 15 Jahre ein Drittel der maximal möglichen Verdichtung als realistisch beurteilt.
Zunahme Einwohnende und Beschäftigte	<p>Mit der vorgesehenen, differenzierten Erhöhung der Überbauungs- und Nutzungsdichte ist eine Zunahme an Einwohnenden und Beschäftigten die Folge.</p> <p>In der Zone Landstrasse können sich 500 bis 700 zusätzliche Einwohnende und 500 bis 1650 zusätzliche Beschäftigte ansiedeln.<sup>7</sup> Dies entspricht einem Wachstum von 18 bis 25 % an Einwohnenden und von 25 bis 83 % an Beschäftigten<sup>8</sup>.</p>

	<b>Zunahme Einwohnende</b>		<b>Zunahme Beschäftigte</b>	
	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>
Theoretisch max. mögliche Ausnützung	1400	1850	950	3600
Verdichtung (15 Jahre)	500	700	500	1650
Heutiger Bestand	2850	2850	2000	2000
Total Verdichtung (15 J.) und Bestand	3350	3550	2500	3650
Verdichtung (15 Jahre) in %	18 %	25 %	25 %	83 %

<sup>6</sup> Technische Richtlinien Bauzonen, Umsetzung der Teilrevision vom 15. Juni 2012 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, beschlossen von der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltkonferenz am 7. März 2014 und vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation am 17. März 2014.

<sup>7</sup> Die grosse Spannweite der Veränderung der Beschäftigtenzahlen resultiert aus den unterschiedlichen Flächenbedürfnissen, die je nach Art der Unternehmung stark variieren.

<sup>8</sup> Die relativ hohe Zunahme bei den Beschäftigten ist u.a. auf die Arbeitsnutzung im Teilgebiet D zurückzuführen.

## 3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

### 3.2.1 Umsetzung übergeordneter Vorgaben

Grundeigentümerverbindliche Umsetzung der übergeordneten Vorgaben

Gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel S 1.1, Planungsanweisung 1.4) sind Gemeinden mit Strassenabschnitten, die im Siedlungsgebiet in Zonen mit Wohnanteilen liegen und einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag aufweisen, dazu verpflichtet, das an die belastete Verkehrsachse angrenzende Siedlungsgebiet durch planerische und bauliche Massnahmen aufzuwerten. Die Funktionalität der Strasse muss dabei gewährleistet bleiben.

Weiter verlangt das kantonale Baugesetz von den Gemeinden, dass sie aufzuzeigen haben, wie sie die innere Siedlungsentwicklung und die Siedlungsqualität fördern und wie die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen oder noch zu schaffenden Kapazitäten des Verkehrsnetzes abgestimmt ist (§ 13 Abs. 2<sup>bis</sup> BauG).

Mit der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung werden diese zentralen Anliegen der übergeordneten Gesetzgebung grundeigentümerverbindlich umgesetzt.

### 3.2.2 Prognostizierte Verkehrszunahme

Ausgangslage

Die heutige Verkehrsmenge in der Landstrasse liegt je nach Abschnitt zwischen 10'000 und 16'000 Fahrzeugen pro Tag. Eine weitere wesentliche Verkehrszunahme kann kaum mehr bewältigt werden.

Auswirkungen E- und B-Zunahme

Es wurde deshalb untersucht, wie sich die aus der Teiländerung Landstrasse resultierende Einwohner- und Beschäftigungszunahme (siehe Kapitel 3.1.5) auswirkt.

Berechnung: «worst case»

Für die Berechnung der Verkehrszunahme wurde bewusst ein «worst-case-Szenario» abgebildet (siehe Beilage 2, Teil 1). Es ist davon auszugehen, dass die darin abgebildeten Verkehrsbelastungen zu hoch sind.

Induzierter Mehrverkehr aufgrund Teiländerung Landstrasse

Die Berechnungen zeigen, dass der in den nächsten 15 Jahren als Folge der Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse induzierte Mehrverkehr bezogen auf die allgemeine Verkehrszunahme in den nächsten Jahren nicht wesentlich ins Gewicht fällt.

Allgemeine Verkehrszunahme; Verkehrsmanagement geplant

Mit den prognostizierten Verkehrszunahmen erreichen einzelne Knoten an der Landstrasse (Halbartenstrasse, Bahnhofstrasse / Kirchstrasse und Jurastrasse- / Märzengasse) in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit nicht mehr die gewünschte Qualitätsstufe.

Das geplante regionale Verkehrsmanagement Baden-Wettingen (siehe Kapitel 3.2.5), betrifft auch die Landstrasse. Dessen Wirkung ist deshalb vorderhand abzuwarten.

Eine allfällige, spätere Leistungssteigerung der neuralgischen Knoten ist mit geeigneten Massnahmen (z.B. Umbau zu Kreiseln) möglich (siehe Beilage 2, Teil I).

Umfassendes Massnahmenpaket	Um das künftige Verkehrsaufkommen verträglich bewältigen zu können, sind nicht nur Massnahmen zur Kapazitätsbeeinflussung notwendig, sondern es sind Massnahmen auf allen Ebenen und für alle Verkehrsträger zu ergreifen.
-----------------------------	--

### 3.2.3 Erschliessungskonzept Landstrasse

MIV-Konzept 2030; rückwärtige Erschliessung

Bereits im Rahmen der Masterplanung Landstrasse wurden erste Überlegungen zum Thema MIV-Erschliessung durchgeführt. Diese wurden im Verlauf der Teiländerung Landstrasse konkretisiert und sind in einem Erschliessungskonzept mit Zeithorizont 2030 zusammengefasst (siehe Beilage 2, Teil 2). Mit dem Erschliessungskonzept soll sichergestellt werden, dass – auch mit einer inneren Verdichtung – die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes erhalten bleibt, der Verkehr in der Landstrasse flüssig rollt und negative Auswirkungen auf benachbarte Quartiere so gering wie möglich gehalten werden. Dem Erschliessungskonzept liegt als oberstes Prinzip die rückwärtige Erschliessung der Landstrasse zugrunde.

### 3.2.4 BNO-Regelungen

Die Teiländerung Landstrasse sieht verschiedene Regelungen vor, die das Gebot, Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen, unterstützen:

§ 3<sup>bis</sup> Abs. 4 BNO-E

Gesamtbetrachtung umfasst auch Langsamverkehr: Im Rahmen von Gesamtbetrachtungen sind Bebauung, Erschliessung, Nutzweise und Freiraumgestaltung gesamtheitlich zu betrachten und über mehrere Grundstücke hinweg aufeinander abzustimmen. Dabei ist auch der Langsamverkehr zu berücksichtigen (z.B. kurze Wege; Angebot an Veloabstellplätzen).

§ 7 BNO-E

Konzentration von Nutzungen mit hohem Personenverkehr; Mobilitätskonzept:  
Verkaufsnutzungen bis zu 3000 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche und Nutzungen mit hohem Personenverkehr sind nur im sehr gut erschlossenen Teilgebiet «Zentrum» und an den beiden angrenzenden Knoten zulässig. Für die Ansiedlung von Nutzungen mit hohem Personenverkehr ist ein Mobilitätskonzept erforderlich.

<p>§ 8<sup>bis</sup> Abs. 4 BNO-E</p> <p>§§ 8<sup>quinquies</sup> Abs. 2, 8<sup>novies</sup> Abs. 7 BNO-E</p> <p>§ 45<sup>bis</sup> BNO-E</p> <p>§ 45<sup>quater</sup> BNO-E</p>	<p>Beschränkung auf kleinere Verkaufsnutzungen: Mit Ausnahme des Zentrums sind entlang der übrigen Landstrasse Verkaufsnutzungen bis zu einer Nettoladenfläche von 500 m<sup>2</sup> zulässig. In dem, im Bauzonenplan speziell bezeichneten Teilgebiet «Zentrum» und in den Gebieten mit höheren Gebäuden H1 sind mittelgrosse Verkaufsnutzungen über 500 m<sup>2</sup> bis 3000 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche gestattet.</p> <p>Mobilitätskonzept bei Gestaltungsplänen: In der Zone Landstrasse sind mehrere Gebiete ausgeschieden, in denen höhere Gebäude zulässig sind. Für diese Gebiete ist, sofern sie nicht nach Regelbauweise bebaut werden, ein Gestaltungsplan erforderlich. Mit dem Gestaltungsplan ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen. Diese Anforderung gilt auch für das Teilgebiet D (Arbeits schwerpunkt), für das eine Gestaltungsplanpflicht festgelegt ist.</p> <p>Möglichkeit für autoarme oder autofreie Nutzungen: Neu besteht die Möglichkeit, Bauvorhaben mit autoarmen oder autofreien Nutzungen bewilligen zu können.</p> <p>Mobilitätskonzept bei grösseren Verkehrserzeugern: Neu wird bei grösseren Bauvorhaben mit 50 oder mehr Parkfeldern ein Mobilitätskonzept verlangt. Davon befreit sind Bauvorhaben dann, wenn sie auf der Grundlage eines Gestaltungsplans realisiert werden und die an das Mobilitätskonzept gestellten Anforderungen im Gestaltungsplan nachgewiesen sind. Für autoarme und autofreie Nutzungen ist jedenfalls ein Mobilitätskonzept notwendig.</p>
<p>Optimierung Gesamtverkehrssystem</p>	<p><b>3.2.5 Verkehrsmassnahmen</b> Die verschiedenen Verkehrsarten (MIV, ÖV, LV) sind aufeinander abzustimmen, so dass das Gesamtverkehrssystem laufend effizienter ausgestaltet wird. Diese Abstimmung findet im Rahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr statt (siehe Kapitel 2.2.3).</p>
<p>Verkehrsmassnahmen</p>	<p>Zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens in der Landstrasse können die nachfolgenden Verkehrsmassnahmen beitragen:</p>
<p>Regionales Verkehrsmanagement Baden-Wettingen</p>	<p>Das Regionale Verkehrsmanagement Baden-Wettingen soll dazu beitragen, den Verkehrsablauf optimaler zu gestalten. Mit dem Verkehrsmanagement wird auf der Landstrasse als wichtige Einfallsachse der Verkehrszufluss dosiert.</p>

Parkleitsystem	Im Teilgebiet «Zentrum» sowie in den angrenzenden Gebieten der Landstrasse bestehen heute mehrere ober- und unterirdische Parkierungsanlagen. Um die Auslastung dieser Anlagen zu verbessern und den Verkehr zu lenken, soll ein Parkleitsystem geprüft werden. Siehe dazu Erläuterung zu § 45 <sup>quinquies</sup> auf Seite 53.
Taktverdichtung Bus in der östlichen Landstrasse	Zur Bewältigung der Verkehrszunahme ist eine Verdichtung des Fahrplantakts, insbesondere ab Alberich Zwyssigstrasse in Richtung Osten zu prüfen. In diesem Abschnitt ist der Takt weniger dicht als im Zentrum und in Richtung Baden. Die prognostizierten Verkehrszunahmen sind in der östlichen Landstrasse höher als im westlichen Teil. Dort liegt auch das zukünftige Siedlungserweiterungsgebiet.
Busspur Geisswies	Bereits in Planung ist eine separate Busspur Geisswies im östlichen Teil der Landstrasse, im Abschnitt Untere Geisswies bis Lugibachstrasse.
Langsamverkehrsverbindungen	Mit einer Vielzahl an attraktiven und sicheren Fuss- und Velo-verbindungen soll die Landstrasse von überall her gut erreicht werden können. Die wichtigsten Fuss- und Velowegverbindungen sind im Kommunalen Gesamtplan Verkehr enthalten. Sie sind im Rahmen der Erschliessungsplanung (Baulinien) zu sichern (siehe Kapitel 6.3). Langsamverkehrsverbindungen müssen auch Bestandteil einer Gesamtbetrachtung sein.
Veloabstellplätze	Öffentliche Veloabstellplätze sind in erster Linie an wichtigen Knotenpunkten und weiteren Publikumsmagneten anzubieten. Zudem soll das B+R-Angebot ausgebaut werden. <sup>9</sup> Private Veloabstellplätze sind im Rahmen der Umgebungsgestaltung zu berücksichtigen und / oder es sollen entsprechende Räume in den Neubebauungen vorgesehen werden.
<b>3.2.6 Limmattalbahn</b>	
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). Es ist mit einem Planungshorizont von rund 20 bis 30 Jahren zu rechnen.
Baulinien zur Raumsicherung	Im Bereich Landstrasse-West, von der Gemeindegrenze zu Baden bis auf Höhe Jakobstrasse / Quartierstrasse (Langenstein), bestehen zum Teil Gebäude, die die rechtsgültige Baulinie überstellen. Der Strassenraum weist an der engsten Stelle, von Fassade zu Fassade gemessen, eine Breite von etwa

<sup>9</sup> Siehe Massnahmenbereich F5 im KGV.

12 Metern auf. Die übrigen Abschnitte der Landstrasse sind alle breiter.

Dieser Strassenraum ist bereits heute mit Baulinien gesichert, sodass für die Führung der Limmattalbahn im Mischverkehr in der Landstrasse keine weiteren Sicherungsmassnahmen getroffen werden müssen.

Eine Eigentrassierung 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.

Linienführung	Aus dem bisherigen Planungsprozess zur Entwicklung der Landstrasse hat sich folgende Linienführung als ideal herauskristallisiert: Vom Sport- und Erholungszentrum «Tägerhard» herkommend führt sie in nordöstlicher Richtung zur Landstrasse. Mit dieser Linienführung kann die östliche Landstrasse, die heute am dünnsten mit dem ÖV erschlossen ist und zudem über das grösste Verdichtungspotenzial verfügt (siehe Kapitel 3.2.2), besser erschlossen werden. Gleichzeitig kann auch das zukünftige Bauentwicklungsgebiet Wettingen Ost optimal mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden. Die beschriebene Linienführung ist im KGV verankert.
Keine Massnahmen erforderlich	Zweifelsohne ist eine deutliche Erhöhung der Überbauungs- und Nutzungsdichte entlang der zukünftigen Trasse der Limmattalbahn zu erwarten. Die Planung und Realisierung der Weiterführung zwischen Killwangen und Baden ist jedoch noch weit entfernt und mit grossen Unsicherheiten verbunden. Aus diesem Grund ist das Ergreifen von vorbereitenden Massnahmen zum jetzigen Zeitpunkt weder zweckmässig noch erforderlich.

## 4 ERLÄUTERUNGEN ZU PLANUNGSGEHALTEN

### 4.1 Ziele der Teiländerung Landstrasse

#### **§ 8<sup>bis</sup> Abs. 1 BNO-E: Ziele für die neue Zone Landstrasse**

Allgemeine Ziele	<p>Basierend auf dem Masterplan Landstrasse werden mit den Regelungen für die neue Zone Landstrasse folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- lebendige Vielfalt mit Qualität;</li><li>- hohe Aufenthaltsqualität;</li><li>- Stärkung und Belebung des Zentrums;</li><li>- gute Erreichbarkeit für alle;</li><li>- hoher Wiedererkennungswert.</li></ul>
------------------	---

### 4.2 Planungsgrundsätze

#### **§ 3<sup>bis</sup> Abs. 1 BNO-E: Planungsgrundsätze für die Zone Landstrasse konkretisieren die Entwicklungsabsichten**

Zweck Planungsgrundsätze	Der Masterplan Landstrasse enthält zahlreiche wichtige Grundsätze zur Entwicklung der Landstrasse. Die wichtigsten werden in Form von Planungsgrundsätzen in den BNO-E aufgenommen. Sie verdeutlichen den Behörden, der Verwaltung und der Bevölkerung die Entwicklungsvorstellungen für die Landstrasse und konkretisieren die allgemeinen Bau- und Nutzungs vorschriften.
--------------------------	---

#### **§ 3<sup>bis</sup> Abs. 2 BNO-E: Beitrag baulicher Massnahmen an die Aufwertung von Bebauung und Freiraum**

Qualitative Aufwertung	Sämtliche baulichen Massnahmen in der Zone Landstrasse sollen zu einer qualitativen Aufwertung der Bebauung und des Freiraums beitragen. Jede bauliche Intervention ist somit auf diese Zielerfüllung hin zu überprüfen. Die Überprüfung erfolgt einerseits durch die Bau- und Planungsabteilung und anderseits durch die Ortsbildkommission, die Neu-, Ersatz- und grössere Umbauten in qualitativer Hinsicht beurteilt (siehe § 8 <sup>bis</sup> Abs. 6 BNO-E).
------------------------	---

**§ 3<sup>bis</sup> Abs. 3 BNO-E:****Sorgfältige Gestaltung des Freiraums und Berücksichtigung des Strassenraums**

Bedeutung Frei- / Strassenraum	Dem Freiraum kommt für die Aufenthaltsqualität grosse Bedeutung zu. Dies gilt insbesondere für den Strassenraum, der von Fassade zu Fassade reicht und sowohl private wie auch öffentliche Vorzonen umfasst. Aus diesem Grund ist der Freiraum sorgfältig zu gestalten und hat den Strassenraum konzeptionell zu berücksichtigen.
Gestaltungsprinzipien / Baumkonzept	Dem Masterplan Landstrasse liegt ein Baumkonzept zugrunde. Es wird, wie auch die für die Vorzonen zu berücksichtigenden Gestaltungsprinzipien, in der gemeinderätlichen Vollzugsrichtlinie näher beschrieben werden (siehe Kapitel 6.1).
Situationsbezogene Anforderungen einholen	Die Vorgaben zur Gestaltung und Nutzweise der Freiräume sind Bestandteil der situationsspezifischen Anforderungen, die von der Bauherrschaft jeweils frühzeitig beim Gemeinderat einzuholen sind (§ 8 <sup>bis</sup> Abs. 5 BNO-E).

**§ 3<sup>bis</sup> Abs. 4 BNO-E:****Abstimmung raumwirksamer Sachthemen**

Gesamtbetrachtungen erforderlich	Bebauung, Erschliessung, Nutzweise und Freiraum müssen gesamtheitlich und über mehrere Grundstücke hinweg betrachtet und aufeinander abgestimmt werden. Solche Gesamtbetrachtungen bezwecken eine in sich stimmige Gesamtlösung mit: <ul style="list-style-type: none"> <li>- einer guten Einordnung von Bauten, Anlagen und Freiräumen in das Strassen-, Quartier- und Landschaftsbild,</li> <li>- mit einem sorgfältigen Übergang in die benachbarten Gebiete, insbesondere in die rückwärtigen, weniger dicht bebauten Quartiere,</li> <li>- mit sorgfältiger Gestaltung und Strukturierung der Bebauung,</li> <li>- mit der Schaffung attraktiv gestalteter und gut nutzbarer Freiräume</li> <li>- und mit einer rationellen Erschliessung.</li> </ul>
Arten von Gesamtbetrachtungen	Eine Gesamtbetrachtung stellt kein neues Planungsinstrument dar. Vielmehr handelt es sich um einen Sammelbegriff für verschiedene Vorgehensweisen und bereits bekannte Planungsinstrumente, die eine Abstimmung aller raumwirksamen Themen ermöglichen. Es sind dies (Aufzählung gemäss § 3 <sup>bis</sup> Abs. 5 BNO-E): Konkurrenzverfahren, Testplanungen, Arealüberbauungen und Sondernutzungsplanungen (Gestaltungs- und Erschliessungsplanungen). Ihnen gemeinsam ist die Betrachtung der Sachthemen Bebauung, Erschliessung, Nutzweise und Freiraum über ein bestimmtes Gebiet.

**§ 3<sup>bis</sup> Abs. 4 und 5; § 8<sup>bis</sup> Abs. 5 BNO-E:  
Förderung von Gesamtbetrachtungen**

Förderung Gesamtbetrachtungen	Gesamtbetrachtungen fördern eine gute Gesamtlösung und tragen zur qualitativen Aufwertung der Landstrasse bei. Gesamtbetrachtungen sollen deshalb vom Gemeinderat gefördert werden. Folgende Möglichkeiten stehen zur Diskussion:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beratung von Bauwilligen;</li> <li>- Förderung und Unterstützung von Konkurrenzverfahren (Architekturwettbewerbe, Studienaufträge) und Testplanungen;</li> <li>- Vernetzung der Grundeigentümer in einem Planungsgebiet;</li> <li>- Moderation von Planungsprozessen;</li> <li>- Vorfinanzierung von Planungskosten;</li> <li>- finanzielle Beteiligung an den Planungskosten für strategisch wichtige Gebiete.</li> </ul>
Einholen der zu berücksichtigenden Anforderungen vor Planungsbeginn	Die Beratung von Bauwilligen durch die Gemeinde soll bereits in einem frühest möglichen Zeitpunkt der Planung einsetzen. Es ist deshalb wichtig, dass Bauwillige bei Neu-, Ersatz- und grösseren Umbauten (Zweckänderungen, Fassadenänderungen, und dgl.) die situationsbezogenen Anforderungen in Form von Grundlagen und Hinweisen bereits vor Planungsbeginn anfordern (§ 8 <sup>bis</sup> Abs. 5 BNO-E). Zu diesen Anforderungen gehören zum Beispiel Hinweise zu den massgebenden Grundlagen, zum Betrachtungsperimeter, zu den zu berücksichtigenden Querverbindungen (Durchgrünung, Sichtbezüge), zur Erschliessung, zum Einbezug des Strassenraums und zur Gestaltung der Vorzonen.
Qualitätssicherung und Beschleunigung Planungsprozess	Mit diesem Vorgehen erhält die Gemeinde die Möglichkeit, ihre im Masterplan Landstrasse formulierten Zielsetzungen und gebietsspezifischen Anforderungen frühzeitig in eine Planung einzubringen. Eine wichtige Voraussetzung, damit die Qualität von Planungen und Projekten von Beginn an gesichert und gleichzeitig Planungsprozesse beschleunigt werden können.

#### 4.3 Qualitätssicherung

**§ 8<sup>bis</sup> Abs. 6 BNO-E:  
Beurteilung von Bauvorhaben durch die OBK**

Hoher Stellenwert Landstrasse, Qualitätssicherung	Die Landstrasse nimmt als Zentrum und Rückgrat von Wettlingen innerhalb der Gemeinde eine besondere Stellung ein. Die städtebauliche und architektonische Qualität ist denn auch von besonderer Bedeutung.
--	--

**Beurteilung durch OBK** Der Gemeinderat setzt für die qualitative Beurteilung von Neu- und Ersatzbauten sowie für grössere Umbauten an der Landstrasse bereits heute die Ortsbildkommission (OBK) ein. Diese Aufgabe wird sie auch in Zukunft wahrnehmen und Bauvorhaben nicht nur auf ihre Qualität, sondern auch auf ihren spezifischen Beitrag zur Aufwertung der Landstrasse und zur Zielerfüllung überprüfen (§§ 3<sup>bis</sup> Abs. 2, 8<sup>bis</sup> Abs. 1 BNO-E). Die OBK stellt damit ein wichtiges Instrument zur Qualitätssicherung dar.

#### 4.4 Neue Zonenart: Zone Landstrasse

**Rechtskräftiger BZP** Die Grundstücke entlang der Landstrasse von der Gemeindegrenze zu Baden bis zur Querachse Jurastrasse / Märzen-gasse sind im rechtsgültigen Bauzonenplan der Zentrumszone zugeteilt. Der anschliessende Abschnitt bis zur Querachse Halbartenstrasse liegt in der viergeschossigen Wohn-Gewerbezone und von dort bis zur Gemeindegrenze zu Würenlos in der dreigeschossigen Wohn-Gewerbezone.



Abb.: Unterschiedliche Zonenarten entlang der Landstrasse im gültigen Bauzonenplan: Zentrumszone, WG4, WG3

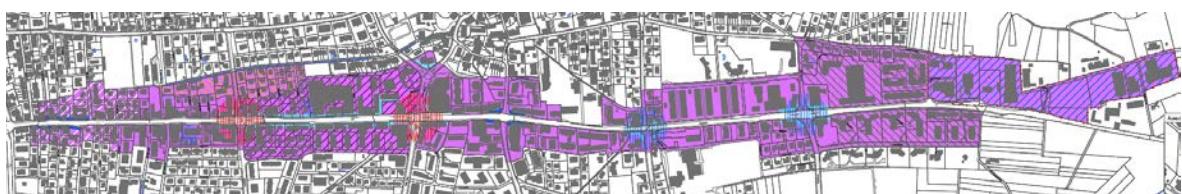


Abb.: Einheitliche Zone entlang der Landstrasse im geänderten Bauzonenplan: Zone Landstrasse

**BZP-E: Zone Landstrasse** Im Rahmen der Teiländerung Landstrasse wird die gesamte Landstrasse von der Gemeindegrenze zu Baden bis nach Würenlos einer Zone zugeordnet, der neuen Zone Landstrasse (ZL). Davon ausgenommen sind die Schulhäuser, die in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeBA) verbleiben.

**Differenzierte Regelungen** Um ortsspezifische Gegebenheiten und Zielsetzungen berücksichtigen zu können, sind innerhalb der Zone Landstrasse Teilgebiete («Zentrum», A bis D) ausgeschieden, für die jeweils differenzierte Vorschriften zur Anwendung gelangen.

Zonenabgrenzung / -arrondierung Die neue Zone Landstrasse umfasst nebst den Grundstücken der bisherigen Zentrumszone und den Wohn-Gewerbezonen WG4 und WG3 (siehe vorgehende Abbildungen) auch Grundstücke in anderen Zonen, wenn sie für die Umsetzung der Masterplaninhalte einbezogen werden müssen.

#### 4.5 Zone Bahnhofareal

Zentrumszonen an zwei Lagen Im rechtskräftigen Bauzonenplan liegen zwei Gebiete in der Zentrumszone:

- Die Zentrumszone entlang der Landstrasse, die sich von der Gemeindegrenze zu Baden bis zur Halbartenstrasse erstreckt;
- die Zentrumszone Bahnhof, die das Bahnhofareal umfasst.

Von Zentrumszone in Zone Bahnhof Das Gebiet entlang der Landstrasse wird mit der vorliegenden Teiländerung zur Zone Landstrasse (siehe vorgehendes Kapitel). Somit verbleibt allein das Bahnhofareal in der Zentrumszone, was allerdings zu Missverständnissen führen kann, denn mit Zentrum wird gemeinhin die Landstrasse verstanden. Die Zentrumszone am Bahnhof wird deshalb von «Zentrumszone» in «Zone Bahnhofareal» (ZB) umbenannt. Die räumliche Abgrenzung sowie Art und Mass der Nutzung bleiben – mit nachfolgender Ausnahme – unverändert.

Einkaufszentren und Fachmärkte nicht mehr zulässig Mit der Teiländerung Landstrasse wird gestützt auf das Richtkonzept der zeitgleich laufenden Entwicklungsplanung für das Bahnhofareal eine Anpassung von § 7 BNO, Einkaufszentren und Fachmärkte, vorgenommen. Im Gebiet nördlich des Bahnhofs sollen künftig keine Nutzungen mehr mit hohem Personenverkehr angesiedelt werden können (siehe Kapitel 4.10).

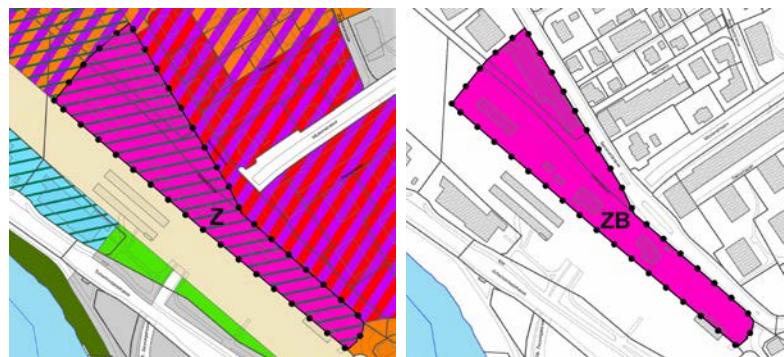


Abb.: Bahnhof; links: Zentrumszone gemäss rechtskräftigem BZP; rechts: Zone Bahnhofareal gemäss BZP-E

## 4.6 Nutzweise

### 4.6.1 Allgemein

#### **§ 8<sup>bis</sup> Abs. 2 BNO-E:**

#### **Durchmischte Nutzweise – Arbeiten und Wohnen**

Fortführung der bestehenden Zielsetzung einer durchmischten Nutzweise	Die durchmischte Nutzweise ist in der gültigen Bau- und Nutzungsordnung sowohl für die Zentrumszone (§ 8 BNO) als auch für die Wohn-Gewerbezonen (§ 14 BNO) als Zielsetzung formuliert. Diese Zielsetzung wird für die neue Zone Landstrasse beibehalten.
Verzicht auf Nutzungsanteilsregelungen	Zur Gewährleistung einer hohen Nutzungsflexibilität wird auf die Festlegung eines Mindestanteils an Wohn- oder Arbeitsnutzung verzichtet. Davon ausgenommen sind das Teilgebiet D (siehe Kapitel 4.7.3) sowie die Regelungen zu den Erdgeschossen (siehe Kapitel 4.6.2).

#### **§ 8<sup>bis</sup> Abs. 4 BNO-E:**

#### **Kleine Verkaufsnutzungen bis zu 500 m<sup>2</sup> NLF sind überall zulässig; grössere Verkaufsnutzungen nur im Teilgebiet «Zentrum» und in Gebieten mit höheren Gebäuden H1**

Verkaufsnutzungen < 500 m <sup>2</sup> NLF	In der Zone Landstrasse sind kleine Verkaufsnutzungen bis zu einer Nettoladenfläche (NLF) von 500 m <sup>2</sup> zulässig. <sup>10</sup>
Verkaufsnutzungen > 500 m <sup>2</sup> NLF	Ergänzend werden im Teilgebiet «Zentrum» und in den Gebieten mit höheren Gebäuden H1 mittelgrosse Verkaufsnutzungen (über 500 bis 3000 m <sup>2</sup> NLF) sowie Nutzungen mit hohem Personenverkehr gemäss § 7 BNO-E zugelassen. Damit soll ein Beitrag zur Zentrumsbildung und -stärkung geleistet werden.
Ausstellungsflächen	Entlang der Landstrasse bestehen mehrere Autobetriebe mit grossen Showrooms. Einzelne neue Betriebe wurden erst vor kurzem erstellt (Neuhaus) oder sind im Bau (City-Garage). Um diesen Betrieben Rechnung zu tragen, soll der Gemeinderat Ausstellungsflächen (innen und aussen) über dieses Mass hinaus bewilligen können, wenn die Erschliessungsvoraussetzungen erfüllt sind.

<sup>10</sup> Begriffsdefinition gemäss kantonalem Richtplan, Kapitel S3.1, 2011.

## 4.6.2 Nutzweise der Erdgeschosse

### § 8<sup>ter</sup> Abs. 1 BNO-E:

#### **Publikumsorientierte Erdgeschosse im Teilgebiet «Zentrum» und wichtigen Kreuzungsorten**

<p>Bezeichnung der Lagen mit zwingend publikumsorientierter EG-Nutzung</p>	Nebst dem allgemeinen Grundsatz der belebten Erdgeschosse entlang der ganzen Landstrasse (§ 8 <sup>bis</sup> Abs. 3 BNO-E) ist für das Teilgebiet «Zentrum» und die wichtigen Orientierungsorte (Knoten Staffelstrasse, Alberich Zwyssigstrasse, Jurastrasse / Märzengasse und Halbartenstrasse) zusätzlich die Publikumsorientierung der Erdgeschosse vorgeschrieben.
<p>Beispiele</p>	Nutzungen gelten als publikumsorientiert, wenn sie einen hohen Öffentlichkeitsgrad aufweisen wie Betriebe für den Detailhandel (z. B. Lebensmittel-, Haushalt-, Verkaufsgeschäfte), für Gastronomie (z. B. Restaurant, Café, Take-Away), für Dienstleistungen (z. B. Optiker, Coiffeur) und für das Kleingewerbe mit Laufkundschaft (z. B. Druckerei).
<p>Bauliche Voraussetzungen schaffen</p>	Um die baulichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss zu schaffen, wird für das Erdgeschoss eine minimale Geschosshöhe von 4.10 Metern (OK-OK) <sup>11</sup> verlangt (§ 6 Abs. 4 BNO-E).
<p><b>§ 6 Abs. 4 BNO-E: Erdgeschoss-Mindesthöhe zur Förderung der Belebung der Landstrasse</b></p>	
<p>EG-Mindesthöhe entlang Landstrasse: 3.40 m</p>	Die Erdgeschosse entlang der Landstrasse sollen soweit möglich belebt sein. Aus diesem Grund ist auf der gesamten Länge der Landstrasse eine Mindesthöhe (OK-OK) von 3.40 Metern vorgeschrieben. Höhere Erdgeschosse sind - unter Einhaltung der maximalen Gebäudehöhe (§ 6 Abs. 1 und 1 <sup>bis</sup> BNO-E) - zulässig.
<p>EG-Mindesthöhe Teilgebiet «Zentrum»: 4.10 m</p>	Im Teilgebiet «Zentrum» sollen sich grössere Läden ansiedeln. Die Erdgeschosse entlang der Landstrasse müssen deshalb zwingend publikumsorientiert genutzt werden (§ 8 <sup>quater</sup> BNO-E). Um diese Nutzweise zu fördern, müssen Erdgeschosse an der Landstrasse eine Geschosshöhe von mindestens 4.10 Metern (OK-OK) aufweisen.
<p>EG-Mindesthöhe gilt nur für unmittelbar an Landstrasse angrenzende Parzellen</p>	Beide Vorgaben zur Erdgeschoss-Mindesthöhe beziehen sich ausschliesslich auf die Bebauung unmittelbar entlang der Landstrasse. Dahinterliegende Parzellen der Zone Landstrasse sind von diesen Vorgaben ausgenommen.

<sup>11</sup> Herleitung der EG-Mindesthöhen siehe Kapitel 4.7.

**§ 8<sup>ter</sup> Abs. 2 BNO-E:  
Ausschluss der Wohnnutzung im Erdgeschoss**

Ausschluss Wohnnutzung im EG an bestimmten Lagen	Im Abschnitt der Landstrasse von der Gemeindegrenze zu Baden bis auf Höhe Albertstrasse / Wiesenstrasse sowie an der Kreuzung Bahnhofstrasse / Landstrasse wird auf die Vorgabe der publikumsorientierten EG-Nutzung verzichtet. Diese Lagen sind für die Ansiedlung solcher Nutzungen weniger prädestiniert, weshalb hier auch andere Nutzungen, wie zum Beispiel Büros, erlaubt sind. Ausgeschlossen ist an diesen Lagen hingegen das Wohnen im Erdgeschoss, weil diese Nutzweise nicht zu einer Belebung der Landstrasse bzw. der Erdgeschosse beiträgt.
--	--

## 4.7 Grundmasse

### 4.7.1 Regelbauweise

**§ 6 Abs. 1 BNO-E:  
Grundmasse der Regelbauweise**

Anlehnung an Grundmasse der Zentrumszone	Die Regelbauweise in der Zone Landstrasse orientiert sich an den Grundmassen der Zentrumszone. Folgende Grundmasse der Zentrumszone werden für die Zone Landstrasse übernommen:
--	---

- Anzahl Vollgeschosse: 4
- Ausnützungsziffer: 1.2
- Grenzabstand klein: 4.00 Meter
- Lärm-ES: III

Von der Zentrumszone abweichende Grundmasse	Folgende Grundmasse der neuen Zone Landstrasse weichen von den Grundmassen der Zentrumszone ab:
---	---

- Vergrösserung der zulässigen Gebäudehöhe von 14.00 Meter (Zentrumszone) auf neu 15.60 Meter (Zone Landstrasse). Dieses Höhenmass wurde wie folgt ermittelt:

Erhebung Untergeschoss:	0.80 m
VG1: Erdgeschoss (OK-OK):	3.40 m
	(§ 6 Abs. 4 BNO-E)
VG 2-4: Obergeschosse (OK-OK):	3 * 3.40 m = 10.20 m
Dachgeschoß (Kniestock):	1.20 m
Total Gebäudehöhe:	15.60 m

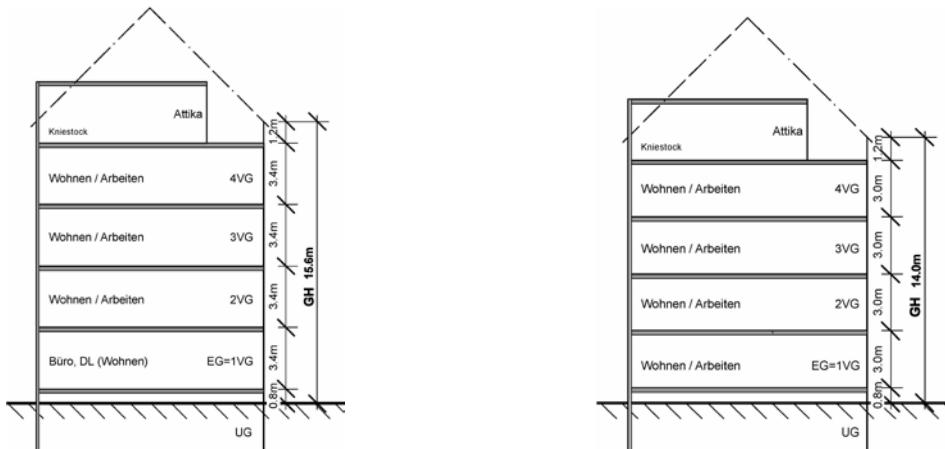


Abb.: Vergleich maximale Gebäudehöhe Regelbauweise. Links gemäss BNO-E; rechts gemäss BNO

- Verzicht auf grossen Grenzabstand:

Der in der Zentrumszone gültige grosse Grenzabstand ist lediglich um einen Meter grösser als der kleine Grenzabstand (5.00 statt 4.00 Meter). Zur Förderung der Innenentwicklung und Verdichtung sollen in der Zone Landstrasse die Abstände vereinheitlicht werden; auf einen grossen Grenzabstand wird verzichtet.

Mit den bestehenden Vorschriften bezüglich Wohnhygiene (§§ 41 und 42 BNO) und der Beurteilung von Vorhaben durch die Ortsbildkommission (§ 8<sup>bis</sup> Abs. 6 BNO-E) können die Siedlungs- und Wohnqualität gewährleistet werden.

#### 4.7.2 Herleitung Erdgeschoss- und Gebäudehöhen

Überprüfung und Anpassung der Richtmasse

Im Masterplan Landstrasse sind Richtmasse bezüglich Erdgeschoss Höhen und maximale Gebäudehöhen enthalten. Diese sind im Rahmen der vorliegenden Teiländerung auf ihre Praxistauglichkeit hin überprüft und aufgrund neuer Erkenntnisse angepasst worden (siehe Beilage 3).

Erdgeschoss Höhen

Zur Förderung publikumsorientierter Nutzungen müssen Erdgeschosse auf der gesamten Länge der Landstrasse eine Überhöhe aufweisen. Im BNO-E wird in Abhängigkeit der Erdgeschossnutzung ein Mindestmaß definiert, dem folgende Annahmen zugrunde liegen:

- Das Mindestmaß im Teilgebiet «Zentrum» ist auf einen eingeschossigen Laden ausgerichtet. Als zweckmäßig und praktikabel wird eine lichte Raumhöhe von 3.50 Meter erachtet. Im Übergang vom Laden im Erdgeschoss zu einer Büro- / Wohnnutzung im ersten Obergeschoss ist eine Decke / Konstruktion von bis zu 0.60 Metern notwendig.
- Für die übrige Landstrasse sind kleinere Läden sowie Büros und Wohnungen im Erdgeschoss wahrscheinlicher. Für diese Nutzungen wird eine lichte Raumhöhe von 3.00 Metern als

zweckmässig und praktikabel erachtet.<sup>12</sup> Zudem ist die Decke / Konstruktion weniger aufwendig, so dass durchschnittlich 0.40 Meter für ausreichend eingeschätzt werden.

Lage	EG-Nutzungen	Minimale lichte Raumhöhe	Deckenkonstruktion	Minimale EG-Geschoss Höhe (OK-OK)
Teilgebiet «Zentrum»	(grössere) Läden	3.50 m	0.60 m	4.10 m
Entlang übrige Landstrasse	Kleinere Läden / Dienstleistung / Büro / Wohnen	3.00 m	0.40 m	3.40 m

Obergeschoss Höhen Die durchschnittliche Geschoss Höhe eines Vollgeschosses beträgt gemäss BauV (nach Einführung der IVHB) 3.20 Meter.<sup>13</sup> Für Wohnnutzung wird dieses Mass als ausreichend beurteilt. Für Büronutzungen mit aufwändiger Technik in der Decke ist eine Geschoss Höhe von 3.40 Metern wünschenswert. Für die Herleitung der maximalen Gebäudehöhen wurde deshalb dieses Mass verwendet.

Maximale Gebäudehöhen Unter Anwendung einer Geschoss Höhe von 3.40 Metern sind für alle Teilgebiete - mit Ausnahme des Teilgebiets B - die maximalen Gebäudehöhen in Abhängigkeit der jeweiligen Erdgeschossnutzung und der Anzahl zulässiger Vollgeschosse festgelegt worden (siehe Beilage 3). Zur Verdeutlichung ist nachfolgend die Regelbauweise gemäss § 6 Abs. 1 BNO-E abgebildet.

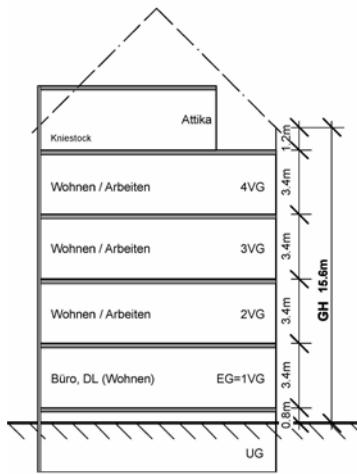


Abb.: Herleitung maximale Gebäudehöhe Zone Landstrasse, Regelbauweise gemäss § 6 Abs. 1 BNO-E

<sup>12</sup> Zu hohe lichte Raumhöhen sind aus energetischen Gründen nicht erwünscht.

<sup>13</sup> Gemäss gültigem Recht beträgt die durchschnittliche Geschoss Höhe 3.00 Meter (§ 14 Abs. 3 Anhang 3 zur BauV, vom 25. Mai 2011).

Im Teilgebiet B, das nicht unmittelbar an die Landstrasse grenzt und rückwärtig liegt, wird von einer Wohnnutzung aus gegangen. Aus diesem Grund wird für die Ermittlung der in diesem Teilgebiet maximal zulässigen Gebäudehöhe von einer durchschnittlichen Vollgeschoss Höhe von 3.20 Metern (gemäss BauV nach Einführung IVHB) ausgegangen.

#### 4.7.3 Differenzierung der Grundmasse

##### § 6 Abs. 1<sup>bis</sup> BNO-E: Differenzierte Grundmasse für Teilgebiete

Ortsspezifische Regelungen Für mehrere Teilgebiete gelten differenzierte, von der Regelbauweise abweichende Grundmasse:

###### a) Teilgebiet «Zentrum»

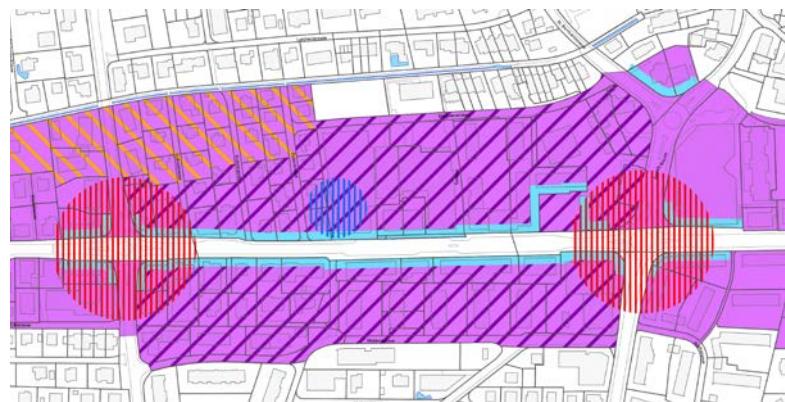


Abb.: Teilgebiet «Zentrum» (dunkelviolette Schraffur) gemäss BZP-E

Maximale Gebäudehöhe:  
16.30 m

Die maximale Gebäudehöhe im Teilgebiet «Zentrum» ist mit 16.30 Meter um 0.70 Meter höher als gemäss Regelbauweise. Der Unterschied ist auf die Mindesthöhe des Erdgeschosses von 4.10 Metern (statt 3.40 Meter entlang der übrigen Landstrasse) zurückzuführen (siehe Ausführungen zu § 6 Abs. 4 BNO-E).

### b) Teilgebiet B

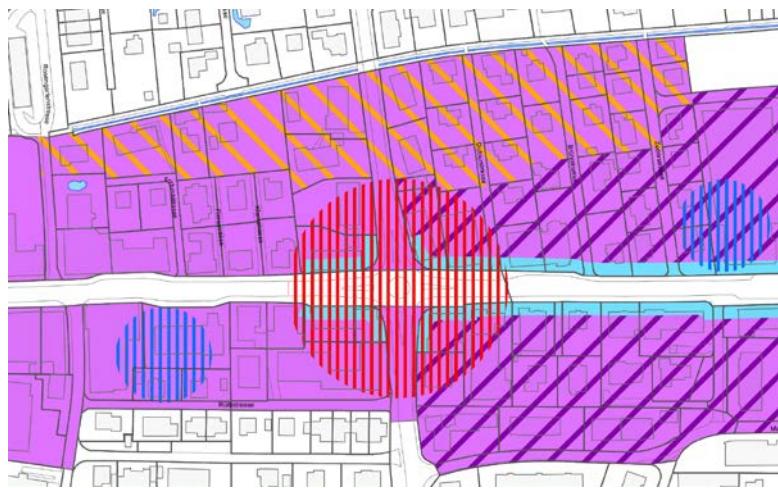


Abb.: Teilgebiet B (orange Schraffur) gemäss BZP-E

Übernahme Grundmasse W2	Für das Teilgebiet B werden die bislang in der zweigeschossigen Wohnzone gültigen Grundmasse übernommen (§ 6 Abs. 1 BNO), d.h.: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl Vollgeschosse: 2</li> <li>- Ausnützungsziffer: 0.5</li> <li>- Grenzabstand klein: 3.50 Meter</li> <li>- Grenzabstand gross: <math>H+ [(L-10)/4]</math> (max. 10 m)</li> </ul>
Grössere Gebäudehöhe	Die zulässige Gebäudehöhe wird auf 8.40 Meter erhöht, da neu von einer durchschnittlichen Vollgeschoßhöhe von 3.20 Metern statt von 3.00 Metern ausgegangen wird (siehe Kapitel 4.7.2).
Lärm-ES	Aufgrund der Zuweisung dieses Gebiets in die neue Zone Landstrasse (Mischzone) wird das Teilgebiet B der Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) III zugeteilt (bisher: ES II / Wohnzone).

### c) Teilgebiet C

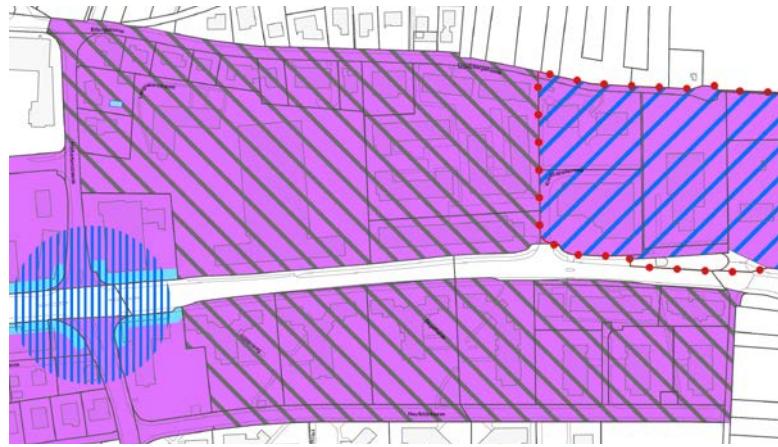


Abb.: Teilgebiet C (graue Schraffur) gemäss BZP-E

Orientierung an rechtsgültiger Zonierung

Die Grundmasse für das Teilgebiet C orientieren sich an der rechtsgültigen Zonierung (Wohn-Gewerbezone WG3). Aus diesem Grund sind denn auch folgende, von der Regelbauweise der Zone Landstrasse abweichende Grundmasse definiert:

- Anzahl Vollgeschosse: 3
- Ausnützungsziffer: 0.75
- Maximale Gebäudehöhe: 12.20 Meter

### d) Teilgebiet D



Abb.: Teilgebiet D (blaue Schraffur) gemäss BZP-E

Anlehnung an Vorschriften der Arbeitszone

Die Grundmasse für das Teilgebiet D, das als Arbeitsschwerpunkt definiert ist (§ 8<sup>novies</sup> BNO-E), orientieren sich an den Vorschriften der Arbeitszone (siehe § 15 BNO).

- Anzahl Vollgeschosse: --; BZ: 3.7

Anstelle einer Ausnützungsziffer wird für das Teilgebiet D neu die Baumasse festgelegt. Auf die Vorgabe der Anzahl Vollgeschosse wird verzichtet. Die Erfahrung zeigt, dass sich Gebäude in Gebieten mit Arbeitsnutzungen aufgrund der unterschiedlichen Nutzerbedürfnisse bezüglich Geschosszah-

len und -höhen stark voneinander unterscheiden können. Mit einer Ausnützungsziffer und der Vorgabe der Vollgeschosszahl kann den unterschiedlichen Nutzerbedürfnissen nur ungenügend entsprochen werden.

Die Baumassenziffer von 3.7 ist etwas höher angesetzt als das in der dreigeschossigen Wohn-Gewerbezone zulässige Ausnützungsmass. Diese geringe Ausnützungserhöhung ist auf die Anpassung der maximalen Gebäudehöhe von 11.00 auf 12.20 Meter zurückzuführen (siehe Kapitel 4.7.2).

- **Grünflächenziffer: 0.15**

Die Grünflächenziffer ist identisch mit derjenigen der Arbeitszone.

## 4.8 Gebiete mit höheren Gebäuden

### § 8<sup>quinquies</sup> Abs. 1 BNO-E:

#### **Städtebauliche Akzente in Form von höheren Gebäuden schaffen Orientierung und Identität**

Entwicklung von Orientierungsorten Gemäss Masterplan Landstrasse sollen wichtige Strassenkreuzungen zu Orientierungsorten entwickelt werden. Zu diesem Zweck sind im Bauzonenplan Gebiete bezeichnet (H1 und H2), in denen städtebauliche Akzente in Form einzelner höherer Gebäude möglich sind.

Voraussetzungen für höhere Gebäude Diese Gebiete sind nicht parzellenscharf abgegrenzt, da ein Grundeigentümer, dessen Grundstück sich in einem solchen Gebiet befindet, keinen Anspruch auf ein höheres Gebäude geltend machen kann. Voraussetzung für ein höheres Gebäude ist die Einhaltung der erhöhten Anforderungen gemäss § 8<sup>quinquies</sup> Abs. 2 BNO-E (siehe nachfolgend). Mit der schematischen Darstellung im Bauzonenplan wird somit nur angezeigt, in welchen Gebieten höhere Gebäude grundsätzlich erlaubt sind. Der Standort wird im Rahmen einer Gesamtbetrachtung bestimmt (§ 3<sup>bis</sup> Abs. 4 und 5 BNO-E) und im Gestaltungsplan festgelegt.

### § 8<sup>quinquies</sup> Abs. 2 BNO-E:

#### **Notwendigkeit der Eignung und Erfüllung erhöhter Anforderungen**

Gestaltungsplanpflicht Höhere Gebäude sind nur mit einem Gestaltungsplan zulässig. Der Gestaltungsplan stellt die im BNO-E beschriebenen erhöhten Anforderungen sicher. Zu diesen Anforderungen zählen:

- Präzise städtebauliche Setzung und volumetrische Ausbildung unter Berücksichtigung der Umgebung und der Fernwirkung;
- städtebauliche Begründung für die Höhe eines Gebäudes;
- keine wesentliche Beeinträchtigung der Nachbarschaft durch Schattenwurf (Zweistundenschatten);
- besonders gute Proportionierung, Gliederung und Gestaltung des Gebäudes (z.B. Materialisierung, Fassadenstruktur);
- sorgfältige Gestaltung des Erdgeschosses (Sockel);
- Nutzungskonzept;
- publikumsorientiertes Erdgeschoss, das einen Bezug zwischen Innen- und Außenraum ermöglicht;
- Schaffung von attraktivem Außenraum entlang der Landstrasse mit hohem Öffentlichkeitsgrad;
- rationelle, wenn möglich gemeinsame unterirdische Erschliessungsanlagen;
- Mobilitätskonzept gemäss § 45<sup>ter</sup> BNO-E.

**Verwaltungsgebäude EWW** Das EWW-Verwaltungsgebäude liegt im Nahbereich des Knotens Landstrasse / Alberich Zwyyzigstrasse (Orientierungsort), in dem neu unter bestimmten Voraussetzungen (u. a. Gestaltungsplanpflicht) auch höhere Gebäude bis 33.10 m zulässig sind (vgl. Bauzonenplan, Gebiet H1 sowie § 8<sup>quinquies</sup> BNO-E). Das EWW-Gebäude (erbaut zwischen 1929 und 1931) ist im kommunalen Inventarplan Siedlung aus dem Jahr 2000/2002 aufgeführt. Es weist damit kommunale Bedeutung auf (siehe dazu auch § 27 BNO: Kulturobjekte mit Meldepflicht). In der Planung von Bauvorhaben im näheren Umfeld des EWW-Gebäudes muss deshalb der besondere Stellenwert des EWW-Gebäudes berücksichtigt werden (Gesamtbetrachtung).

**Städtebauliche Machbarkeitsstudie Zentrumsplatz** Für den Standort Landstrasse 89 / Zentrumsplatz wurde im Rahmen einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie<sup>14</sup> die Möglichkeit von höheren Gebäuden unter Berücksichtigung des EWW-Gebäudes (ohne rückwärtige Anbaute) untersucht. Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass eine höhere Baute östlich des EWW-Gebäudes aus städtebaulicher Sicht möglich ist, ohne dass das EWW-Gebäude dadurch beeinträchtigt würde.

<sup>14</sup> In der Studie wurden das Verdichtungspotenzial im Bereich des Zentrumsplatzes und der Einfluss des EW-Gebäudes auf die städtebauliche Entwicklung untersucht. Studienverfasser: acb architekten Brugg, März 2013, im Auftrag der Bau- und Planungsabteilung Wettingen.

Nachweis im Rahmen Gestaltungsplan erforderlich	Sofern im Gebiet H1 ein höheres Gebäude beabsichtigt ist, muss im Rahmen eines Gestaltungsplans nachgewiesen werden, dass ein höheres Gebäude städtebaulich und erschließungstechnisch geeignet ist und erhöhten Anforderungen genügt. Dazu zählen insbesondere die präzise städtebauliche Setzung und volumetrische Ausbildung mit Berücksichtigung der Umgebung und der Fernwirkung sowie die städtebauliche Begründung für die Höhe des Gebäudes (vgl. § 8 <sup>quinquies</sup> Abs. 2 BNO-E).
Kein Zielkonflikt "Inventarobjekt – Teiländerung Landstrasse"	Höhere Gebäude sind im H1-Gebiet Landstrasse / Alberich Zywyssig-Strasse unter den obgenannten Voraussetzungen zulässig, jedoch nicht vorgeschrieben. Ein Zielkonflikt zwischen einem inventarisierten Objekt und der Teiländerung Landstrasse besteht somit nicht.
	<b>§ 8<sup>quinquies</sup> Abs. 3 und 4 BNO-E:</b> <b>Bei Erfüllung der Anforderungen sind höhere Gebäude zulässig</b>
H1-Gebiete	Im Bauzonenplan sind die Kreuzungsbereiche Staffelstrasse und Alberich Zywyssigstrasse als H1-Gebiete bezeichnet. Innerhalb dieser Gebiete sind einzelne Gebäude mit maximal neun Vollgeschossen (kein zusätzliches Dach- / Attikageschoss) und einer Gebäudehöhe von höchstens 33.10 Metern erlaubt (siehe Kapitel 3.1.4 und 4.7.2).
H2-Gebiete	In den im Bauzonenplan als H2-Gebiete bezeichneten Kreuzungsbereichen (Jurastrasse / Märzengasse und Halbartenstrasse) sind einzelne Gebäude mit maximal sieben Vollgeschossen (kein zusätzliches Dach- / Attikageschoss) und einer Gebäudehöhe von höchstens 25.60 Metern erlaubt.
Freie Ausnützung	In den H1- und H2-Gebieten ist die Ausnützung im Rahmen des Gestaltungsplans frei. Massgebend für die Beurteilung der Verträglichkeit eines höheren Gebäudes ist die Einhaltung der qualitativen, erhöhten Anforderungen, wie sie im BNO-E festgehalten sind.
	<b>§ 8<sup>quinquies</sup> Abs. 5 BNO-E:</b> <b>Möglichkeit zur Einforderung eines Konkurrenzverfahrens</b>
Qualitätsförderung mit qualifiziertem Konkurrenzverfahren	Der Gemeinderat kann von Grundeigentümern, die in den H1- und H2-Gebieten ein höheres Gebäude errichten wollen, gestützt auf § 8 <sup>quinquies</sup> Abs. 5 BNO-E die Durchführung eines qualifizierten Konkurrenzverfahrens verlangen. Mit der Durchführung eines solchen Verfahrens soll gewährleistet werden, dass die im BNO-E vorgeschriebenen erhöhten Anforderungen erfüllt werden.

## 4.9 Spezifische Regelungen für Teilgebiete

### 4.9.1 Teilgebiet «Zentrum»

#### **§ 8<sup>quater</sup> Abs. 1 BNO-E: Stützenlose Arkaden im Teilgebiet «Zentrum»**

Verbreiterung Vorzonen	Der Strassenraum hat, vor allem im Zentrum, unterschiedliche Funktionen wahrzunehmen. Der zur Verfügung stehende Raum ist jedoch begrenzt. Als Mittel zur Vergrösserung der Vorzonen und somit zur Schaffung von mehr Fläche für Aufenthalt und Flanieren ist das Erdgeschoss so zurückzusetzen, dass (stützenfreie) Arkaden entstehen.
Stützenfreie Arkaden	Bereits heute findet man an der Landstrasse Gebäude mit Arkaden in unterschiedlicher Ausprägung vor. Die Arkaden müssen stützenfrei ausgestaltet werden, damit sich die Vorzone auch tatsächlich vergrössern lässt.

#### **§ 8<sup>quater</sup> Abs. 2 BNO-E: Festlegung des Masses für jeden Einzelfall**

Mindestmass: 1.5 m	Das Mass der heute vorzufindenden Arkaden variiert und zeigt, dass unterschiedliche Arkadentiefen nebeneinander zu bestehen vermögen. Im BNO-E wird lediglich das als minimal notwendig erachtete Mass von 1.50 Metern vorgeschrieben.
Festlegung konkretes Mass im Baubewilligungsverfahren	Das konkrete Mass der stützenlosen Arkaden hängt von der jeweiligen örtlichen Situation, der architektonischen Ausgestaltung und der Nutzungsanforderungen ab und soll im Einzelfall durch den Gemeinderat im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens bestimmt werden.

#### **4.9.2 Teilgebiet A**

##### **§ 8<sup>sexies</sup> Abs. 1 BNO-E: Berücksichtigung der besonderen Gebietsqualitäten**

Bestehende Qualitäten berücksichtigen	<p>Die Gartenstadt stösst in dem im Bauzonenplan bezeichneten Teilgebiet A an die Landstrasse vor und manifestiert sich - bedingt u.a. durch die vielen Querverbindungen zur Landstrasse - in der Kleinteiligkeit und in der starken Durchgrünung. Diese Strukturen sollen erhalten bleiben.</p> <p>Das Gebiet wird als Ensemble wahrgenommen und verfügt vor allem entlang der Landstrasse über mehrere Gebäude, die inventarisiert werden sollen.</p> <p>Vorhandene Qualitäten und Besonderheiten in diesem Gebiet sollen mit einer ortsspezifischen, der jeweiligen Situation angepassten Bebauung angemessen berücksichtigt werden. Dabei sind bei Bauvorhaben die Massstäblichkeit und Typologie der Bauten zu berücksichtigen.</p>
---------------------------------------	--

##### **§ 8<sup>sexies</sup> Abs. 2 BNO-E: Offene Bebauung**

Offene Bauweise	Grundsätzlich ist in der Zone Landstrasse die offene und geschlossene Bauweise zulässig. Im Teilgebiet A soll jedoch, in Anlehnung an den Bestand, aus Rücksicht auf die rückwärtig gelegenen Quartiere und zur Wahrung der Körnigkeit und Durchgrünung, die offene Bauweise angewendet werden.
Ausnahme	Im Teilgebiet A soll die geschlossene Bauweise entlang der Landstrasse möglich sein, sofern der Nachweis einer städtebaulich überzeugenden Lösung erbracht werden kann.

#### **4.9.3 Teilgebiet B**

##### **§ 8<sup>spties</sup> BNO-E: Abweichungen von den Grundmassen unter Einhaltung spezifischer Anforderungen möglich**

Moderate Verdichtung erwünscht	<p>Beim Teilgebiet B handelt es sich um ein Einfamilienhausquartier mit guter Wohnqualität. Für dieses Teilgebiet sollen die heute gültigen Grundmasse der Regelbauweise (Wohnzone W2) beibehalten werden.</p> <p>Eine moderate Verdichtung des Teilgebiets B ist dennoch angezeigt: Einerseits liegt dieses Gebiet im Nahbereich der Landstrasse und gehört damit quasi zum Zentrumsgebiet. Andererseits gilt es, zu grosse Dichtesprünge zwischen der Bebau-</p>
--------------------------------	--

ung entlang der Landstrasse und dem Teilgebiet B zu vermeiden.

**Bedingungen** Die Möglichkeit zur Verdichtung wird im Sinne der Qualitätssicherung an Bedingungen verknüpft:

- Es müssen mehr Wohneinheiten geschaffen werden als im Bestand;
- Nachweis der Erschliessung;
- Nachweis einer guten architektonischen Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume sowie einer guten Einordnung in die Umgebung mit einem unabhängigen Gutachten.

Dieser Nachweis wird in der Regel durch die Ortsbildkommission überprüft.

**Erhöhung der Grundmasse** Sind diese Bedingungen erfüllt, können folgende Masse angewendet werden:

- Ausnützungsziffer: max. 0.65
- Anzahl Vollgeschosse: 3
- Gebäudehöhe: max. 11.60 Meter
- Grenzabstand: mind. 4.00 Meter

**Begründung für Vorgehen** Aufgrund der kleinteiligen Parzellenstruktur ist in diesem Teilgebiet eine zusammenhängende Neubebauung über mehrere Grundstücke unwahrscheinlich. Der vorgeschlagene Verdichtungsmechanismus ist vergleichbar mit einer Arealüberbauung (ohne eine Mindestarealfläche einhalten zu müssen) und ermöglicht die Verdichtung auf der Einzelparzelle, sofern die Qualität gewährleistet ist.

#### 4.9.4 Teilgebiet D

##### **§ 8<sup>novies</sup> Abs. 1 BNO-E: Festlegung eines Arbeitsschwerpunktes**

<b>Arbeitsschwerpunkt</b>	Im Teilgebiet D, zwischen Kreuzkapellenweg und der Baugrenze im Osten, steht die Arbeitsnutzung im Vordergrund. 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.
<b>Anlehnung an § 15 BNO, Arbeitszone</b>	Das Teilgebiet D wird im Bauzonenplan aber nicht als Arbeitszone ausgeschieden, sondern – unter Berücksichtigung des Grundsatzes, dass die Landstrasse auf ihrer gesamten Länge

derselben Zone zugewiesen werden soll – ebenfalls der Zone Landstrasse zugeteilt. Die für das Teilgebiet D geltenden Bau- und Nutzungsvorschriften orientieren sich an denjenigen für die Arbeitszone (§ 15 BNO, siehe Kapitel 4.7.3).

**§ 8<sup>novies</sup> Abs. 2 BNO-E:  
Konkretisierung der Arbeitsnutzung**

Zulässige Betriebe Im Teilgebiet D sind Betriebe aus den Bereichen Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Forschung, Entwicklung und Produktion zulässig. Logistik- und produktionsunabhängige Lagerbetriebe sind nicht gestattet.

**§ 8<sup>novies</sup> Abs. 3 BNO-E:  
Maximalanteil an Wohnnutzung**

Wohnnutzung in einem geringen Mass möglich Wie die Arbeitszone im Gebiet Jura- / Tägerhardstrasse beweist, können Arbeits- und Wohnnutzung verträglich im selben Gebiet angesiedelt werden. Es soll deshalb auch im Teilgebiet D möglich sein, bei Bedarf eine Wohnnutzung in einem geringen Mass (maximal 15 % der zu realisierenden Bruttogeschoßfläche unter Einbezug der Dach- und Attikaflächen) anzusiedeln. Der Wohnanteil ist in § 37 BNO definiert.

**§ 8<sup>novies</sup> Abs. 4 BNO-E:  
Ermittlung der BGF für das Wohnen**

Ausgangslage:  
Ausnützungsziffer WG3 Für die Ermittlung der für das Wohnen maximal zulässigen Bruttogeschoßfläche kann bei Regelbauweise von einer Ausnützungsziffer von 0.75 ausgegangen werden. Eine solche Vorgabe ist notwendig, weil im Teilgebiet D die Ausnützungsziffer durch die Baumassenziffer abgelöst werden soll (siehe Kapitel 4.7.3). Die Ausnützungsziffer von 0.75 entspricht dem Mass, wie es heute in diesem Gebiet gültig ist (Wohn-Gewerbezone WG3).

**§ 8<sup>novies</sup> Abs. 5 BNO-E:  
Zulässigkeit von Nutzungsübertragungen**

Gleichzeitige Realisierung Anteilsverlagerungen bzw. Nutzungsübertragungen sind nur dann zulässig, wenn die Flächen für Arbeiten und Wohnen gleichzeitig realisiert werden. Mit dieser Regelung kann vermieden werden, dass in einer ersten Etappe nur die wirtschaftlich interessantere Wohnnutzung erstellt wird und auf die Arbeitsnutzung verzichtet wird.

**§ 8<sup>novies</sup> Abs. 6 BNO-E:  
Gestaltungsplanpflicht**

Gestaltungsplanpflicht Das Teilgebiet D unterliegt der Gestaltungsplanpflicht, wobei zweckmässig abgegrenzte Teil-Gestaltungspläne zulässig sind.

Östlicher Teil Für den östlichen Teil des Teilgebiets D, das teils unüberbaute Gebiet «Obere Geisswies», ist bereits in der rechtskräftigen Nutzungsplanung eine Sondernutzungsplanpflicht festgelegt. Im BNO-E wird diese Verpflichtung nun dahingehend konkretisiert, dass zur Erreichung der in der BNO beschriebenen Ziele ein Gestaltungsplan erforderlich ist.

Westlicher Teil Der westliche Bereich des Teilgebiets D ist heute heterogen und ohne erkennbares Konzept bebaut. Für die Umwandlung dieses Gebiets in ein qualitätsvolles Arbeitsgebiet sind diverse Anforderungen zu erfüllen. Unter anderem gilt es auf die Kreuzkapelle als kantonales Schutzobjekt Rücksicht zu nehmen.

**§ 8<sup>novies</sup> Abs. 7 BNO-E:  
Anforderungen des Gestaltungsplans**

Anforderungen Gestaltungsplan  
in Anlehnung an § 14 BNO Die Anforderungen sind in Anlehnung an § 14 BNO formuliert und ergänzt. Sie beinhalten eine gute Einordnung und Gestaltung der Bebauung, die Sicherstellung einer qualitativ hochstehenden Freiraumgestaltung, die Durchgrünung zwischen Sulperg und Ebene und eine rationelle sowie rückwärtige Erschliessung. Weiter gilt es zu vermeiden, dass zwischen den verschiedenen Nutzungen Konflikte entstehen. Eine Herausforderung in diesem Teilgebiet ist zudem der Umgang mit der Lärmproblematik, da die massgebenden Grenzwerte teils erheblich überschritten sind, wie Lärmmessungen<sup>15</sup> gezeigt haben. Bebauung, Nutzweise und Lärmschutz sind mit dem Gestaltungsplan in Einklang zu bringen, sodass die Anforderungen der Lärmschutzverordnung erfüllt sind.

Mobilitätskonzept Mit der Gestaltungsplanpflicht ist im BNO-E neu die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts verbunden.

§ 14<sup>bis</sup> BNO entfällt Als Folge der Integration des Gebiets «Obere Geisswies» in die Zone Landstrasse (Teilgebiet D) entfällt § 14<sup>bis</sup> BNO (SNP-Pflicht Obere Geisswies).

<sup>15</sup> Die vorhandene Lärmbelastung sowie mögliche Massnahmen zur Lärmreduktion wurden im Lärmgutachten «Einzonung Obere Geisswies, 5430 Wettingen» vom 17. August 2006 detailliert untersucht und aufgezeigt.

## 4.10 Nutzungen mit hohem Personenverkehr

### Gebiet für EKZ / FM > 3000 m<sup>2</sup> NLF

Gebiete für EKZ / FM > 3000 m <sup>2</sup> NLF	Die Möglichkeit für die Ansiedlung von Einkaufszentren und Fachmärkten mit einer Nettoladenfläche grösser als 3000 m <sup>2</sup> besteht nach gültiger Nutzungsplanung im Gebiet nördlich des Bahnhofs, in der Arbeitszone Jura- / Tägerhardstrasse, in der Arbeitszone südlich des Bahnhofs und in der Zentrumszone Landstrasse.
Änderung der Begriffsdefinition	Im kantonalen Richtplan wurde die bisherige Definition von Einkaufszentren und Fachmärkten durch eine neue Umschreibung ersetzt. <sup>16</sup> Es wird von Standorten mit hohem Verkehrsaufkommen gesprochen, die folgendermassen definiert sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- hohes Personenverkehrsaufkommen mit mehr als 1500 Personenwagenfahrten pro Tag (750 Zu- und 750 Wegfahrten)</li> <li>- oder mehr als 300 Parkfelder</li> <li>- oder mehr als 3000 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche.</li> </ul>
Anpassungen in BNO und Bauzonenplan	Mit der Teiländerung Landstrasse wird die Definition gemäss kantonalem Richtplan übernommen und § 7 BNO entsprechend angepasst. Die Anpassung der Definition betrifft die Arbeitszone Jura- / Tägerhardstrasse und die Arbeitszone südlich des Bahnhofs.
Ausschluss von Nutzungen mit hohem Personenverkehr im Bahnhofareal	Im Gebiet "Bahnhof" dürfen heute Einkaufszentren bis maximal 10'000 m <sup>2</sup> NLF und Fachmärkte bis maximal 20'000 m <sup>2</sup> Nettoladenfläche erstellt werden. Gemäss dem für das Bahnhofareal vorliegenden Richtkonzept sind im Gebiet nördlich der Bahngleise zukünftig keine Nutzungen mit hohem Publikumsverkehr mehr vorgesehen, da gemäss Planungsstrategie des Gemeinderats eine Konkurrenzierung der Landstrasse vermieden werden soll. Die im Bauzonenplan eingetragene Schraffur wird deshalb nördlich der Bahngleise aufgehoben, womit Nutzungen mit hohem Personenverkehr im Bahnhofareal (nördlich der Gleise) in Zukunft nicht mehr möglich sind.
Belebung / Stärkung Zentrum	Im Teilgebiet «Zentrum» sowie in den beiden H1-Gebieten sollen grössere Ladennutzungen auch künftig möglich sein. Das Zentrum ist sehr gut erschlossen und soll belebt sein. Aus diesem Grund sollen an der Landstrasse Nutzungen mit hohem

<sup>16</sup> Begriffsdefinition gemäss kantonalem Richtplan, Kapitel S3.1, 2011.

Personenverkehr im Teilgebiet «Zentrum» und an den beiden Orientierungsorten Alberich Zwysigstrasse und Staffelstrasse konzentriert werden.

**Voraussetzung** Voraussetzung dafür ist unter anderem, dass für neue oder wesentlich geänderte Anlagen der Nachweis erbracht werden kann, dass trotz der Mehrbeanspruchung der Verkehrsanlage<sup>17</sup> die Anforderungen der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) eingehalten werden können (vgl. Art. 9 LSV).

**§ 7 Abs. 1 und 4 BNO-E:  
Mobilitätskonzept für Nutzungen mit hohem Personenverkehr**

**Einforderung eines Mobilitätskonzepts** Bei der Ansiedlung von Nutzungen mit hohem Personenverkehr ein Mobilitätskonzept gemäss § 45<sup>ter</sup> BNO-E zu erarbeiten. Diese Bestimmung kommt in der Zone Landstrasse im Teilgebiet «Zentrum» mit den beiden H1-Gebieten und in allen im Bauzonenplan speziell bezeichneten Gebieten zur Anwendung (Arbeitszone Jura- / Tägerhardstrasse und Arbeitszone südlich des Bahnhofs).

**Bewirtschaftung der Parkplätze von Nutzungen mit hohem Personenverkehr** Gemäss § 7 Abs. 3 der gültigen BNO kann der Gemeinderat bei Einkaufszentren und Fachmärkten die Bewirtschaftung der Parkplätze ab der ersten Minute verlangen. Diese Regelung wird unverändert beibehalten. Es ist beabsichtigt, die Details im kommunalen Parkierungsreglement zu regeln.

#### 4.11 Förderung Arealüberbauung

**§ 38 Abs. 1 BNO-E:  
Zulässigkeit von Arealüberbauungen**

**Ergänzung ZL** Arealüberbauungen sind heute in der Zentrumszone und in den Wohn-Gewerbezonen zulässig (§ 38 Abs. 1 BNO). Sie sollen auch in der Zone Landstrasse möglich sein, weshalb die Aufzählung in Absatz 1 um die Zone Landstrasse ZL ergänzt ist.

---

<sup>17</sup> Unter "Verkehrsanlage" wird nicht nur die Landstrasse, sondern das gesamte Strassennetz verstanden.

**§ 38 Abs. 2 BNO-E:  
Festlegung der Mindestfläche bei 2000 m<sup>2</sup>**

Herabsetzung Mindestfläche Die Mindestfläche für die Arealüberbauung beträgt für die Zentrumszone nach gültiger BNO 3000 m<sup>2</sup>. Aufgrund der Kleinteiligkeit der Parzellenstruktur innerhalb der Zone Landstrasse und zwecks Förderung der Arealüberbauung als Instrument der Gesamtbetrachtung und Qualitätssicherung (siehe Kapitel 4.2) wird die Mindestfläche für die neue Zone Landstrasse auf 2000 m<sup>2</sup> herabgesetzt.

**§ 38 Abs. 3 BNO-E:  
Abweichung von Ausnützungsziffer im gleichen Rahmen wie bisher**

Orientierung an gültiger BNO Die in der Zone Landstrasse mit einer Arealüberbauung möglichen Ausnützungsziffern orientieren sich an den Zonenarten gemäss rechtskräftiger BNO:

	ZL	ZB	W2	W3	WG2	WG3	WG4	A
AZ	*	1.35	0.60	0.80	0.60	0.90	1.20	--
BZ	*	--	--	--	--	--	--	6.0
VG					+ 1			
GH						+ 3.20 m		

* Zone Landstrasse, Teilgebiete	AZ	BZ
Regelbauweise	1.35	
Teilgebiet A	1.35	
Teilgebiet B	0.65	
Teilgebiet C	0.90	
Teilgebiet D		**

\*\* Gestaltungsplanpflicht

Abweichung Im Abschnitt Jurastrasse / Märzengasse bis Halbartenstrasse wird die Ausnützungsziffer für die Arealüberbauung im Sinne der Vereinheitlichung der Ausnützungsziffer für die Regelbauweise (siehe Kapitel 4.7.3) von 1.2 auf 1.35 erhöht.

Geschosshöhe eines zusätzlichen Vollgeschosses Mit einer Arealüberbauung kann unter Einhaltung der kantonalen Bewilligungsvoraussetzungen ein zusätzliches Vollgeschoss erstellt werden. Gemäss Anhang 3 der kantonalen Bauverordnung beträgt die durchschnittliche Geschosshöhe eines Vollgeschosses 3.00 Meter, sofern die Gemeinden in ihrer BNO nichts anderes festlegen (§ 14 Abs. 3 ABauV). Die Gemeinde Wettingen hat in ihrer BNO bisher kein anderes Mass festgelegt. Das Mass für das im Rahmen einer Arealüberbauung zusätzlich mögliche Vollgeschoss wird deshalb

neu in Anlehnung an Art. 22 Abs. 2 BauV auf 3.20 Meter festgelegt.<sup>18</sup>

	ZL	ZB	W2	W3	WG2	WG3	WG4	A
VG							+ 1	
GH							+ 3.20 m	

#### 4.12 Spiel- und Erholungsflächen

##### § 44 Abs. 2 BNO-E: Abweichungen von der Mindestfläche

Minimale Fläche für Spiel- und Erholungszwecke	In § 44 Abs. 1 BNO wird die Mindestgrösse von Spiel- und Erholungsflächen mit 15 % der für das Wohnen beanspruchten Bruttogeschoßfläche festgelegt (unter Einbezug der für das Wohnen benötigten Flächen in Dach-, Attika- und Untergeschossen).
Schwierige Umsetzung aufgrund enger Platzverhältnisse	In der Praxis hat es sich gezeigt, dass dieses Mindestmass bei Bauvorhaben an der Landstrasse aufgrund der dort vorhandenen kleinteiligen Parzellenstrukturen und der dichten Bauweise oft nicht eingehalten werden kann bzw. keine befriedigenden Spiel- und Erholungsflächen bereitgestellt werden können. Die Regelung zur Sicherung von Spiel- und Erholungsflächen wurde ursprünglich vor allem für die typischen Wohnzonen getroffen, denn in diesen Zonen stehen in der Regel auch genügend Flächen für die zweckmässige Anordnung von solchen Anlagen zur Verfügung. In den dichteren Zonen sollte deshalb zumindest die Möglichkeit geschaffen werden, von der Regel abweichen zu können.
Kompetenz Abweichungen zu bewilligen	Der BNO-E gibt deshalb dem Gemeinderat die Kompetenz, in begründeten Fällen, insbesondere bei engen Platzverhältnissen, Abweichungen von diesem Mindestmass bewilligen zu können. Diese Ausnahmeregelung gilt ausschliesslich für die Zone Landstrasse und nicht für die Gesamtgemeinde.

##### § 44 Abs. 3 BNO-E: Zweckgebundene Ersatzabgabe

Leistung einer Ersatzabgabe	Bewilligt der Gemeinderat eine Abweichung vom Mindestmass, so hat die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe zu leisten. Die
-----------------------------	---

<sup>18</sup> Im Rahmen eines Gestaltungsplans kann ebenfalls ein zusätzliches Geschoss erstellt werden. Dessen Geschosshöhe kann im Gestaltungsplan festgelegt werden und muss deshalb nicht in der BNO verankert werden.

	Höhe der Ersatzabgabe richtet sich nach den voraussichtlich eingesparten Erstellungskosten der Spiel- / Erholungsanlage.
Zweckbindung	Der Erlös aus dieser neu eingeführten Ersatzabgabe soll zweckgebunden für die Neuerstellung oder die Aufwertung bestehender öffentlich zugänglicher Spiel- / Erholungsflächen an der Landstrasse eingesetzt werden. Die Formulierung «öffentlich zugänglich» lässt den gewünschten Spielraum offen, so dass Massnahmen sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund mitfinanziert werden können.
Mitfinanzierung von Massnahmen	<p>Der Masterplan Landstrasse zeigt Möglichkeiten zur Verbesserung der Freiraum- / Aufenthaltsqualität in der Landstrasse auf, u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung von Nischen im Sinne von Aufweitungen im Einmündungsbereich von Querstrassen im Zentrum;</li> <li>- kleine, platzartige Räume entlang der Landstrasse wie bspw. Vorplatz Kino «Elite»;</li> <li>- Begrünung / Baumkonzept;</li> <li>- Möblierung Vorzone mit z.B. Veloabstellplätzen, Sitzbänken.</li> </ul> <p>Solche Massnahmen könnten mit der neu eingeführten Ersatzabgabe für Spiel- / Erholungsflächen mitfinanziert werden.</p>
Reglement	Die konkreten Modalitäten dieser Ersatzabgabe werden vom Gemeinderat in einem noch zu erarbeitenden Reglement festgelegt (siehe Kapitel 6.4).

#### 4.13 Parkierung und Mobilitätskonzept

##### **§ 45 Abs. 1 BNO-E: Berechnung Parkfelder nach kantonalen Vorgaben**

Ermittlung Parkfelder-Angebot	Die Ermittlung der Anzahl Parkfelder für Personenwagen richtet sich nach den kantonalen Vorgaben. Gemäss § 43 der Bauverordnung (BauV) gilt für die Berechnung der Anzahl Parkfelder die VSS-Norm SN 640 281 («Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006).
-------------------------------	---

##### **§ 45 Abs. 2 BNO-E: Reduzierter Bedarf an Parkfeldern**

Neue Regelung für Gesamtgemeinde	Die für einzelne Zonenarten zulässigen Reduktionsfaktoren sind heute in § 45 Abs. 3 BNO aufgeführt. Die geltende Regelung mit Zuordnung der Reduktionsfaktoren zu den Zonentypen widerspricht der kantonalen Regelung. Eine Reduktion der zu beschaffenden Parkfelder soll aber auch künftig möglich sein.
----------------------------------	--

Aus diesem Grund wird § 45 BNO gänzlich ersetzt und für die Gesamtgemeinde neu geregelt.

Standort-Typ basierend auf Erschliessungsgüte	Die massgebende VSS-Norm enthält Richtwerte, die je nach Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr um einen bestimmten Faktor reduziert werden können. Die minimal erforderliche und maximal zulässige Anzahl Parkfelder ist somit nicht – wie bisher – zonen- sondern standortabhängig. Entsprechend der Erschliessungsgüte (Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) werden verschiedene Standort-Typen unterschieden.
Zone Landstrasse: Standort-Typen A und B	Der westliche Teil der Zone Landstrasse, von der Grenze zu Baden bis zur Bahnhofstrasse / Kirchstrasse, wird dem Standort-Typ A zugeordnet; der östliche Teil, von der Bahnhofstrasse / Kirchstrasse bis zur Gemeindegrenze zu Würenlos dem Standort-Typ B (siehe Anhang 9.3 der Synopse).
Verankerung Parkierungsreglement	Die Standort-Typen-Karte wird im Parkierungsreglement verankert (siehe Kapitel 6.4). Für Anpassungen des Parkierungsreglements ist der Einwohnerrat zuständig.
Vereinfachtes Verfahren	In der Regel gelangt zur Ermittlung des Parkfelder-Angebots das vereinfachte Verfahren gemäss VSS-Norm SN 640 281 zur Anwendung. Für Nutzungen mit hohem Personenverkehr im Sinne von § 7 BNO-E ist das detaillierte Verfahren durchzuführen.
Reduktionsmass	Die VSS-Norm enthält für Personal sowie Besuchende / Kunden Reduktionsfaktoren. Diese minimalen und maximalen Richtwerte werden übernommen. Für Bewohnende sieht die VSS-Norm keine Reduktionsfaktoren vor. Der vorliegende BNO-Entwurf sieht demgegenüber eigene Richtwerte vor (siehe nachfolgende Tabelle). Das Parkfelder-Angebot sieht in Prozent der Richtwerte (gemäss VSS-Norm SN 640 281) folgendermassen aus:

<b>Standort-Typ</b>	<b>Wohnnutzung</b> Bewohnende (ohne Besuchende)		<b>Übrige Nutzungen</b> Personal / Besuchende / Kunden	
	<b>min.</b>	<b>max.</b>	<b>min.</b>	<b>max.</b>
<b>A</b>	70	100	20	40
<b>B</b>	80	100	40	60
<b>C</b>	90	100	50	80

Anzahl / Bandbreite	Die zulässige Anzahl Parkfelder liegt innerhalb der Bandbreite zwischen dem minimal erforderlichen und dem maximal zulässigen Parkfelder-Angebot. Es wird noch zu prüfen sein, ob der Gemeinderat zur Festigung einer Praxis, wie die Bandbreiten im Einzelfall angewendet werden sollen, ein Reglement erarbeiten soll oder eine Integration in das kommunale Parkierungsreglement zweckmäßig sein könnte.
Parkfelder für Besuchende	Die Anzahl der Besuchenden-Parkfelder kann bei Wohnnutzung nicht reduziert werden (siehe Anhänge 9.3 und 9.4 der BNO-Synopse). Bei den übrigen Nutzungen hingegen kann die Parkfelderzahl für Besuchende/Kunden herabgesetzt werden.

**§ 45<sup>bis</sup> Abs. 1 bis 3 BNO-E:  
Autoarme oder -freie Nutzungen**

Freiwillige Möglichkeit	Der BNO-Entwurf ermöglicht neu, autoarme oder autofreie Nutzungen (Wohnen und Arbeiten) bewilligen zu können. Die minimalen Richtwerte der VSS-Norm SN 640 281 können dazu unter bestimmten Voraussetzungen weiter reduziert werden. Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung sind somit auch an der Landstrasse zulässig. Bei der weitergehenden Reduktion der Parkfelder handelt es sich um eine freiwillige Möglichkeit und nicht um eine Pflicht.
Reduktionsmass	Das Parkfelder-Angebot in Prozent der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281 für Bauvorhaben mit ausdrücklicher Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung sieht folgendermassen aus: <sup>19</sup>

Standort-Typ	Wohnnutzung		Übrige Nutzungen	
	Bewohnende (ohne Besuchende)		Personal / Besuchende / Kunden	
	min.	max.	min.	max.
A	0	< 70	10	40
B	50	< 80	20	60
C	60	< 90	30	80

Voraussetzung: Mobilitätskonzept	Die weitere Herabsetzung der Parkfelderzahl als gemäss Tabelle auf Seite 50 ist nur unter der Bedingung möglich, dass mit einem Mobilitätskonzept der Nachweis erbracht wird, dass der resultierende Verkehr auch mit der geringeren Parkfelderzahl bewältigt werden kann und der Gemeinderat seine Bewilligung dazu erteilt (§ 45 <sup>bis</sup> Abs. 2). Die weitere Herabsetzung der Parkfelderzahl bei autoarmen oder autofreien Nutzungen ist somit unproblematisch.
----------------------------------	---

<sup>19</sup> Die Standort-Typen-Karte wird im Parkierungsreglement verankert (siehe Kapitel 6.4).

Die Anforderungen an das Mobilitätskonzept sind in § 45<sup>ter</sup> BNO-E definiert.

Oberer Grenzwert für Personal-, Besuchende- und Kundenparkfelder wird nicht unverändert	Für die Ermittlung der Parkfelderzahl für das Personal und die Besuchenden/Kunden wird der obere Grenzwert nicht zusätzlich herabgesetzt. Er entspricht demjenigen gemäss Tabelle auf Seite 50, da die Einflussnahme eines Grundeigentümers auf das Verkehrsverhalten insbesondere von Besuchenden und Kunden sehr beschränkt ist. Zudem besteht so die Möglichkeit, auf die jeweilige Situation vor Ort und projektspezifisch reagieren zu können.
Keine Abgabepflicht	Für Parkfelder, die gestützt auf ein Mobilitätskonzept nicht erstellt werden, gilt keine Abgabepflicht.

Befreiung vom Mobilitätskonzept	Für kleinere Bauvorhaben kann die Forderung nach einem Mobilitätskonzept allenfalls unverhältnismässig sein. Aus diesem Grund besteht für den Gemeinderat die Möglichkeit, bei solchen Vorhaben im Einzelfall von der Pflicht zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts zu befreien.
---------------------------------	---

#### **§ 45<sup>ter</sup> Abs. 1 bis 5 BNO-E: Anforderungen an ein Mobilitätskonzept**

Forderung nach Mobilitätskonzepten	In der vorliegenden Teiländerung wird in folgenden Fällen die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts gefordert: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Teilgebiet «Zentrum»: für Nutzungen mit hohem Personenverkehr (§ 7 Abs. 3 BNO-E)</li> <li>2. Gebiete mit höheren Gebäuden und Teilgebiet D: mit Gestaltungsplan (§§ 8<sup>quinquies, novies</sup> BNO-E)</li> <li>3. Gesamtgemeinde: autoarme / autofreie Nutzungen (§ 45<sup>bis</sup> BNO-E)</li> <li>4. Gesamtgemeinde: grössere Verkehrserzeuger (§ 45<sup>quater</sup> BNO-E)</li> </ol>
Organisation der Mobilität aller Nutzergruppen aufzeigen	Mit dem Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen (Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kunden) organisiert und bewältigt wird. Es sind Massnahmen aufzuzeigen, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr abstimmen.
Inhalt Mobilitätskonzept	Im Mobilitätskonzept sind die zu erreichenden Ziele und die dazu vorgesehenen Massnahmen, die maximal zulässige Parkfelderzahl für den MIV und die Minimalanforderungen an die Abstellplätze für den Veloverkehr zu definieren.

	<p>Es sind insbesondere folgende Massnahmen zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohnende);</li> <li>- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot;</li> <li>- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs (z. B. Ökobonus);</li> <li>- periodisches Monitoring / Controlling zuhanden der Bewilligungsbehörde;</li> <li>- Massnahmen, sofern die Ziele nicht erreicht werden.</li> </ul>
Erarbeitung Mobilitätskonzept	Das Mobilitätskonzept ist durch die Bauherrschaft zu erarbeiten. Es ist Bewilligungsvoraussetzung.
Umsetzung / Massnahmen	Die Bauherrschaft stellt die Umsetzung des Mobilitätskonzepts sicher. Zeigt das Monitoring / Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeinderat entsprechende Massnahmen verlangen.
<b>§ 45<sup>quater</sup> BNO-E: Mobilitätskonzepte für grössere Verkehrserzeuger</b>	
Grössere Verkehrserzeuger	<p>Sowohl grosse Unternehmen als auch grosse Wohnüberbautungen verursachen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Aus diesem Grund ist bei Bauvorhaben mit 50 oder mehr Parkfeldern ein Mobilitätskonzept zu erstellen. Ausgenommen sind Bauvorhaben, die gestützt auf einen Gestaltungsplan realisiert werden sollen, sofern die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept, wie sie in § 45<sup>ter</sup> festgehalten sind, bereits im Gestaltungsplan nachgewiesen sind.</p> <p>Für autoarme oder autofreie Nutzungen muss in jedem Fall ein Mobilitätskonzept erstellt werden (siehe § 45<sup>quater</sup>).</p>
Berechnungsgrundlage: minimal reduzierter Bedarf	Dieses Mass bezieht sich auf den minimal reduzierten Bedarf gemäss § 45 BNO-E. D.h. wenn das Parkfelder-Angebot nach der Reduktion (gemäss Berechnung in Anhang 9.3 der Synopse) 50 oder mehr Parkplätze beträgt, ist ein Mobilitätskonzept gemäss § 45 <sup>ter</sup> BNO-E zu erarbeiten.
Bezugsgrösse: Bauvorhaben	Die Bezugsgrösse für die Berechnung ist das einzelne Bauvorhaben. Dadurch kann sichergestellt werden, dass sich die Parkfelder-Berechnung auf ein Vorhaben bezieht und beispielsweise mehrere Unternehmungen in einem Gebäude gemeinsam betrachtet werden. Gleichzeitig kann den verschiedenen Nutzungsarten resp. deren unterschiedlicher Parkplatzbedarf gemäss VSS-Norm SN 640 281 Rechnung getragen werden.

### § 45<sup>quinquies</sup> BNO-E: Parkleitsystem

Grundlagen: Masterplan Landstrasse und Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Im Zentrum sowie in den angrenzenden Abschnitten der Landstrasse bestehen heute mehrere ober- und unterirdische Parkierungsanlagen. Die Auslastung dieser Anlagen soll verbessert werden: so ist beispielsweise das Parkhaus am Zentrumsplatz trotz attraktiver Lage nicht ausgelastet, während dem oberirdischen Parkfelder übermäßig beansprucht werden, was zeitweise zu Verkehrsbehinderungen führt. Im Masterplan Landstrasse wurde deshalb die Absicht formuliert, ein Parkleitsystem einzuführen.<sup>20</sup> Mit dem Parkleitsystem sollen der Parksuchverkehr und verkehrsflusshemmende Wendemanöver vermieden werden, womit gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht und die Lärmbelastung gesenkt werden können. Dies führt letztlich zu einem attraktiven und kundenfreundlichen Zentrum.

Mit dem Eintrag im kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV; Massnahmenblatt M10) wird die rechtliche Grundlage für die Einführung eines Parkleitsystems geschaffen.

Damit der Gemeinderat die Möglichkeit erhält, Grundeigentümer zum Anschluss an ein Parkleitsystem zu verpflichten und die notwendigen Massnahmen zur Integration ihrer Parkierungsanlage in das Parkleitsystem zu treffen, ist eine entsprechende Regelung in der Bau- und Nutzungsordnung erforderlich. Diese Regelung wird mit der Ergänzung der BNO in § 45<sup>quinquies</sup> geschaffen.

### 4.14 Bäume entlang der Landstrasse

Unterschreitung der Mindestabstände ermöglichen

Der Masterplan Landstrasse sieht die Pflanzung von Bäumen entlang der Landstrasse und der Querachsen vor. Diese Bäume befinden sich teils auf öffentlichem Grund. Damit die Bäume wie geplant am vorgesehenen Standort gepflanzt werden können, ist allenfalls eine Unterschreitung der gesetzlichen Mindestabstände für hochstämmige Bäume notwendig. Eine solche Unterschreitung soll möglich werden, wenn das Nachbargrundstück durch Bäume nicht übermäßig beeinträchtigt wird.

Diese Thematik stellt sich nicht nur an der Landstrasse, sondern auch an anderen Lagen, in denen Bäume entlang von Straßen gepflanzt werden sollen (z. B. im Bahnhofareal). Die vorgesehene Regelung wird deshalb so in die BNO-Systematik eingeordnet, dass sie für die gesamte Gemeinde Gültigkeit erlangt.

<sup>20</sup> Bereits 2012 ist im Einwohnerrat ein Postulat zur Einführung eines Parkleitsystems in der Gemeinde Wettingen eingereicht worden. Der Gemeinderat hat das Postulat am 15. Mai 2014 entgegengenommen.

## 4.15 Weitere Planungsinstrumente

**§ 1<sup>bis</sup> BNO-E:  
Berücksichtigung weiterer Grundlagen für qualitätsvolle  
Planungen und Projekte**

Konkretisierung und Verdeutlichung der BNO	Nebst der Bau- und Nutzungsordnung mit ihren konkreten Bau-, Nutzungs- und Schutzvorschriften existieren in der Gemeinde weitere Dokumente, die die BNO in Form von Abbildungen, Plänen und Beschrieben weiter konkretisieren und verdeutlichen. Dazu gehören zum Beispiel bereits vorhandene Planungsinstrumente zu Sachthemen, wie das kommunale Freiraumkonzept, der kommunale Gesamtplan Verkehr, der Masterplan Landstrasse oder die gemeinderätliche Vollzugsrichtlinie zum Bauen am Hang, aber auch neue Planungsinstrumente wie Richtpläne, die die gewünschte Entwicklung von Quartieren, Teilgebieten oder Arealen aufzeigen.
Förderung einer nachhaltigen Raumentwicklung	Diese Planungsinstrumente bilden wertvolle Grundlagen für die Entwicklung guter Planungen und Projekte und leisten somit einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Raumentwicklung.
Verbindlichkeit	Diese weiteren Instrumente sind für die Behörden verbindlich; für das betroffene Grundeigentum entfalten sie keine direkte Rechtswirkung.

## 5 BEURTEILUNG DER PLANUNGSVORLAGE

### 5.1 Interessenabwägung

Masterplan als Grundlage	Die vorliegende Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse ist auf den Masterplan Landstrasse abgestützt. Der Masterplan wurde in einem mehrjährigen Prozess unter Bezug und Mitwirkung der interessierten Bevölkerung, der über- und nebengeordneten Planungsträger (Kanton, Region), der Verwaltung sowie externer Fachleute erarbeitet. Im Rahmen dieses Prozesses wurden für die verschiedenen Sachthemen wie Funktionen / Nutzungen, Freiraum, Verkehr und Bebauung im Rahmen einer Testplanung und von Vertiefungsstudien unterschiedliche Lösungsvorschläge erarbeitet und mit allen Beteiligten ausführlich diskutiert. Die Interessen der Öffentlichkeit, der Gewerbetreibenden, Anwohnenden sowie der Politik konnten in diesem Planungsprozess somit angemessen eingebracht und gegeneinander abgewogen werden.
Berücksichtigung unterschiedlicher Interessen	Die vorliegende Teiländerung Landstrasse, die sich auf den Masterplan Landstrasse abstützt, berücksichtigt die unterschiedlichen Interessen ausgewogen.

### 5.2 Überprüfung der Vorlage anhand der Ziele

Umsetzung der Ziele des Gemeinderats	Die vom Gemeinderat eingangs formulierten Zielsetzungen (siehe Kapitel 1.2) werden mit der vorliegenden Teiländerung Landstrasse wie folgt erfüllt bzw. umgesetzt:
--------------------------------------	--

Gesamtbetrachtung (Abstimmung): Mit der Verankerung der Gesamtbetrachtung gemäss § 3<sup>bis</sup> Abs. 4 BNO-E wird dem Ziel, alle raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abzustimmen, Rechnung getragen. Der Gemeinderat kann weiter mit den von den Bauwilligen frühzeitig einzuholenden situationsbezogenen Anforderungen für Neu- und Ersatzbauten sowie für grössere Umbauten auf die Abstimmung, Planung und Projektierung Einfluss nehmen (§ 8<sup>bis</sup> Abs. 5 BNO-E).

Zentrumsfunktion, Identität: Das Teilgebiet «Zentrum» wird mit mehreren Vorschriften gestärkt: Publikumsorientierte und überhohe Erdgeschosse tragen ebenso zur Belebung bei wie die Möglichkeit zur Ansiedlung von Nutzungen mit hohem Publikumsverkehr und Verkaufsnutzungen über 500 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche (§§ 3 Abs. 4, 7 Abs. 2, 8<sup>ter</sup> BNO-E). In baulicher Hinsicht wird sich das Zentrum mit städtebaulichen Akzenten in die Höhe an den beiden Kreuzungsorten (Staffel- und Alberich

Zwyssigstrasse) sowie mit offenen Arkaden manifestieren (§§ 8<sup>quater</sup>, 8<sup>quingies</sup> BNO-E).

Nebst dem Zentrum werden weitere Orte (Gebiete mit einzelnen Gebäuden bis max. sieben Vollgeschossen, § 8<sup>quinquies</sup> BNO-E) gestärkt, womit sie zur Identitätsbildung beitragen. Ebenfalls in die selbe Richtung zielt die Berücksichtigung der bestehenden Qualitäten im Teilgebiet A (§ 8<sup>sexies</sup> BNO-E). Das in sich stimmige Gebiet soll mit den vorgeschlagenen Regelungen in seinem Charakter erhalten werden.

Durchmischung: Die in § 8<sup>bis</sup> Abs. 2 BNO-E enthaltene offene Formulierung schafft die Voraussetzung für die gewünschte Durchmischung. Gleichermaßen gilt für die Überhöhe des Erdgeschosses (§ 6 Abs. 4 BNO-E), die die Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen ermöglicht und damit zu einer Belebung und Durchmischung beiträgt.

Aufwertung Frei- und Strassenraum: Die Landstrasse ist als ein Raum zu betrachten, der von Fassade zu Fassade reicht; der Strassenraum ist Bestandteil des Freiraums. Dieser Grundsatz ist in § 3<sup>bis</sup> Abs. 2 BNO-E verankert. Eine Konkretisierung zur Gestaltung des Frei- und Strassenraums erfolgt in der gemeinderätlichen Vollzugsrichtlinie.

Städtebauliche Mitte: Mit der Festlegung einer neuen Zone Landstrasse (§ 8<sup>bis</sup> BNO-E), d.h. eine Zone über die gesamte Länge der Landstrasse, wird signalisiert, dass es sich bei der Landstrasse um einen zusammenhängenden Raum handelt. Der bisherige Planungsprozess unter Einbezug und Mitwirkung der Bevölkerung hat bereits dazu geführt, dass das Interesse von Grundeigentümern und Investoren an der Entwicklung der Landstrasse gestiegen ist; mehrere, laufende Teilgebietsplanungen zeugen von diesem Interesse. Es ist anzunehmen, dass diese Entwicklung anhalten wird und die Landstrasse ihre Funktion als städtebauliche Mitte in Zukunft noch stärker wahrnehmen kann, sobald die ersten Projekte realisiert sind.

Einbezug Akteure: Das frühzeitige Einholen von situationsbezogenen Anforderungen durch Bauwillige (§ 8<sup>bis</sup> Abs. 5 BNO-E) fördert den Dialog zwischen der Gemeinde und den Privaten. Gleichzeitig kann damit der Blick über die einzelne Parzelle hinweg auf einen grösseren Raum gelenkt (siehe auch Gesamtbetrachtungen gemäss § 3 Abs. 4 BNO-E) und die Zusammenarbeit zwischen den Grundeigentümern / Nachbarn gefördert werden.

### 5.3 Planbeständigkeit

Allgemeine Nutzungsplanung	Die Allgemeine Nutzungsplanung der Gemeinde Wettingen stammt aus dem Jahr 2000 (Beschluss Einwohnerrat) bzw. 2002 (Genehmigung Grosser Rat). Haben sich die Verhältnisse erheblich geändert, so sind Nutzungspläne gemäss dem Raumplanungsgesetz des Bundes zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen (Art. 21 RPG). Nutzungspläne beruhen auf einem Planungshorizont von 15 Jahren (Art. 15 RPG). Der Gemeinderat beabsichtigt deshalb die Gesamtüberprüfung und Anpassung der Allgemeinen Nutzungsplanung, da einerseits der Planungshorizont erreicht ist, anderseits der Kanton die Gemeinden dazu verpflichtet, ihre allgemeinen Nutzungspläne bis spätestens 2021 an die neuen Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) anzupassen. Zudem verpflichtet der überarbeitete kantonale Richtplan, Teil Siedlungsgebiet, die Gemeinden zur Siedlungserneuerung und -verdichtung. Es ist somit angezeigt, die Allgemeine Nutzungsplanung der Gemeinde Wettingen gesamthaft zu überprüfen und an veränderte Verhältnisse anzupassen. Der Gemeinderat beabsichtigt, diese Arbeiten ab 2016 anzugehen.
Vorziehen der Teiländerung Landstrasse	Der Gemeinderat misst der Revitalisierung der Landstrasse eine zentrale Bedeutung für die Gemeindeentwicklung und damit auch eine hohe Dringlichkeit zu, weshalb die Teiländerung der Nutzungsplanung Landstrasse der oben erwähnten Gesamtüberprüfung der Allgemeinen Nutzungsplanung zeitlich vorgezogen wird. Dieses Vorgehen wurde mit der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) abgesprochen. Das gewählte Vorgehen ist umso begründeter, als die Gesamtüberprüfung der Nutzungsplanung aufgrund ihrer Komplexität und ihres Umfangs mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird und es deshalb zu vermeiden gilt, dass die für die Revitalisierung der Landstrasse notwendigen planungsrechtlichen Anpassungen verzögert werden. Dies würde die bereits angestossenen Planungen und Projekte an der Landstrasse über Gebühr verzögern und damit die kommunalen Entwicklungsblicken gefährden.
Gebiet «Obere Geisswies»	Das Gebiet «Obere Geisswies» wurde im Jahr 2007 nach einem Verwaltungsgerichtsentscheid im Rahmen einer Teiländerung der Nutzungsplanung einer dreigeschossigen Wohn-Gewerbezone (WG3) zugewiesen und mit einer Sondernutzungsplanpflicht überlagert. Dies, nachdem die Gemeinde das Gebiet anlässlich der Gesamtrevision der Nutzungsplanung (2000 / 2002) einer Nichtbauzone zugewiesen hatte und gegen diese Zonenzuweisung Beschwerde erhoben wurde. Der Be-

schwerdeführer rügte, das Gebiet sei weitgehend überbaut und gehörte somit zwingend in eine Bauzone, und zudem stünden in der Gemeinde Wettingen zu wenig unüberbaute Arbeitsplatzzonen zur Verfügung. Das Verwaltungsgericht folgte dieser Argumentation.

Die dreigeschossige Wohn-Gewerbezone ermöglicht sowohl die Realisierung von Wohn- als auch von Arbeitsnutzung (ohne Vorgabe konkreter Nutzungsanteile). Diese Nutzungsarten sollen auch in der neuen Zone Landstrasse zulässig sein. Im Gebiet «Obere Geisswies» (Teilgebiet D gemäss BZP-E) muss die Arbeitsnutzung jedoch neu die Hauptnutzung bilden (mindestens 85 %, § 8<sup>novies</sup> Abs. 3 BNO-E), weil in der Gemeinde Wettingen Flächen für Arbeitszwecke rar geworden sind und dieser Standort sich gut für die Ansiedlung von Arbeitsstätten eignet. Im Übrigen bildete der Mangel an unüberbauten Arbeitsplatzzonen auch eines der Argumente des damaligen Be schwerdeführers gegen die Nicheinzonung.

Im Masterplan Landstrasse, den der Gemeinderat am 17. Juli 2014 beschloss, ist das Gewerbegebiet im Osten von Wettingen (nördlich der Landstrasse) deshalb als Gebiet mit überwiegender Arbeitsnutzung bezeichnet. Die Teiländerung Landstrasse setzt diese Vorgabe des Masterplans eigentümerverbindlich um und konkretisiert damit die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten der Wohn-Gewerbezone WG3 (§ 8<sup>novies</sup> BNO-E).

## 6 WEITERER HANDLUNGSBEDARF

Anpassung weiterer Planungsmittel Für die Umsetzung der Inhalte des Masterplans Landstrasse sind nebst der vorliegenden Teiländerung der Allgemeinen Nutzungsplanung Landstrasse noch weitere Anpassungen von Planungsmitteln vorgesehen:

### 6.1 Konkretisierung Masterplan Landstrasse

- |   |   |
|---|---|
| Städtebauliches Leitbild 2009; Teilleitbild Landstrasse; Richtlinie zur Verdichtung | Der Gemeinderat erliess 2009 Grundlagen eines Städtebaulichen Leitbilds und – darauf basierend – ein Teilleitbild Landstrasse. Die Inhalte des Teilleitbilds wurden mit einer gemeinderätlichen Richtlinie zur baulichen Verdichtung an der Landstrasse ergänzt und konkretisiert. Diese Richtlinie bildete bis heute sowohl für den Gemeinderat als auch für die Ortsbildungskommission und die Verwaltung eine zweckmässige Grundlage bei der Beurteilung von Bauvorhaben und Bauprojekten. |
| Aufhebung Teilleitbild Landstrasse  | Der Masterplan Landstrasse kann als Weiterentwicklung des Teilleitbilds Landstrasse (2009) betrachtet werden. Der Gemeinderat wird dieses Teilleitbild deshalb zum gegebenen Zeitpunkt aufheben.  |
| Richtlinie zur baulichen Verdichtung (Vollzugsrichtlinie)                           | Die Richtlinie zur baulichen Verdichtung an der Landstrasse bildet eine Richtlinie zum Vollzug der Bau- und Nutzungsordnung gemäss § 59 BNO. Die Richtlinie wird überarbeitet und an den Masterplan Landstrasse sowie an die Teiländerung Landstrasse angepasst. Sie soll spätestens im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Teiländerung Landstrasse vom Gemeinderat beschlossen werden.   |
| Themen der Vollzugsrichtlinie   | Die nachfolgende Auflistung zeigt eine (nicht abschliessende, unvollständige) Übersicht der wichtigsten Themen, die in der Vollzugsrichtlinie behandelt werden sollen:  |

<b>Thema</b>	<b>Unterthemen</b>
Übergeordnetes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anfordern der Grundlagen und der Hinweise für Gesamtbetrachtungen</li> <li>- Durchführung von qualifizierten Konkurrenzverfahren: mögliche Vorgehensweisen und Anforderungskriterien</li> </ul>
Aussenraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Berücksichtigung Strassenraum</li> <li>- Gestaltung Vorzonen</li> <li>- Anforderungen an Umgebungsplan</li> <li>- Möblierung (z.B. Veloständer)</li> </ul>
Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umschreibung der bestehenden Qualitäten im Teilgebiet A</li> <li>- Fassadengliederung und -gestaltung</li> <li>- Wohnen an der Landstrasse: Möglichkeit des Hochparterres</li> <li>- Lage, Stellung, Ausrichtung von Gebäuden</li> <li>- Lärmproblematik / Gebäudeorganisation</li> </ul>

## 6.2 Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Abstimmung KGV und Teiländerung Landstrasse	<p>Mit dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) werden die erwartete Verkehrsentwicklung und die kommunale Nutzungsplanung miteinander abgestimmt. Die Gemeinde muss den KGV erstellen, wenn sie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein Parkleitsystem einführen will,</li> <li>- die Zahl der Parkfelder über § 56 BauG hinaus begrenzen will,</li> <li>- eine Parkplatz-Bewirtschaftung auf privatem Grund anstrebt.</li> </ul> <p>Dies bedeutet, dass die in § 45 f. BNO-E enthaltene Herabsetzung der Parkfelderzahl – soweit tiefere Werte vorgeschrieben werden als das Minimum nach der massgebenden VSS-Norm (SN 640 281) – erst dann genehmigt werden kann, wenn der KGV die Zielsetzung der zusätzlichen, über § 56 BauG hinausgehenden Begrenzung der Parkfelderzahl auch postuliert und der KGV vom zuständigen Departement genehmigt ist.</p>
Mitwirkungsaufgabe	<p>Der Entwurf des Kommunalen Gesamtplans Verkehr wurde der Behördenvernehmlassung unterzogen und anschliessend vom 8. Juni bis zum 10. Juli 2015 im Sinne von § 3 des kantonalen Baugesetzes öffentlich aufgelegt. Die eingereichten Stellungnahmen der interessierten Bevölkerung werden derzeit ausgewertet.</p>

### 6.3 Erschliessungsplanung

- Gesamtrevision 2006 / 2008 Der Gemeinderat beschloss 2006 eine Gesamtrevision der kommunalen Erschliessungspläne (Baulinien). Der Regierungsrat genehmigte diese zwei Jahre später. Die seither geltenden Abstände von Bauten und Anlagen gegenüber Strassen müssen auf ihre Übereinstimmung mit den Absichten des Masterplans Landstrasse geprüft, bei Bedarf angepasst und ergänzt werden. Weiter wird zu prüfen sein, ob neue Wegverbindungen und Freiräume mit Baulinien gesichert werden müssen. Der Zeitpunkt der Überprüfung und Anpassung der Erschliessungspläne ist noch nicht bestimmt.
- Querverbindungen Querverbindungen sind gemäss Masterplan Landstrasse für die Erreichbarkeit, für den Langsamverkehr, für die Durchlässigkeit und die Gewährleistung von Sichtbezügen sowie als Grünachsen von grosser Bedeutung. Sie sollen mit unterschiedlichen Massnahmen (z.B. Bepflanzung, Kleininfrastrukturen, Beleuchtung) gestärkt und bei Bedarf mit Baulinien gesichert werden.<sup>21</sup>
- Freiräume / Verweilorte Entlang der Landstrasse sollen Freiräume im Sinne von Verweilorten entstehen. Einzelne dieser Freiräume (insbesondere Dreiecksplatz und Nischen im Teilgebiet «Zentrum») sollen mit Baulinien gesichert werden. Weitere Freiräume können gemeinsam mit der Bebauung umgesetzt werden. Die konkrete Lage und Grösse der Freiräume ist von der zukünftigen Bebauung abhängig und kann daher nicht im Rahmen eines Erschliessungsplans gesichert werden.

### 6.4 Weitere Regelungen

Folgende Reglemente sollen als Folge der Teiländerung Landstrasse angepasst oder neu erlassen werden:

- Parkierungsreglement Das Reglement über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund und die Leistung von Ersatzabgaben (Parkierungsreglement, 4. Dezember 1997; Stand: 1. Juli 1998) soll überprüft und aktualisiert werden. In das Reglement soll der Standort-Typen-Karte zur Ermittlung des reduzierten Parkplatzbedarfs integriert werden (siehe Kapitel 4.13). Zudem soll geprüft werden, ob der Gemeinderat zur Festigung einer Praxis, wie die Bandbreiten bei den Parkfelderzahlen im Einzelfall angewendet werden sollen, ein Reglement erarbeiten

---

<sup>21</sup> Die wichtigsten Querverbindungen sind bereits gesichert.

soll oder ob eine Integration in das kommunale Parkierungsreglement zweckmässig sein könnte.

- Spiel- und Erholungsflächen:  
Reglement für Ersatzabgabe      Der Gemeinderat kann in der Zone Landstrasse Abweichungen von den geforderten Spiel- und Erholungsflächen bewilligen. Wird vom geforderten Mass abgewichen, ist eine Ersatzabgabe zu leisten (siehe Kapitel 4.12). Die Details dazu sollen in einem separaten Erlass geregelt werden.

## 7 BETEILIGTE

Übersicht Die vorliegende Teiländerung Landstrasse wurde von den nachstehenden Personen erarbeitet:

<b>Beteiligte</b>	
<b>Mitglieder Planungs-kommission:</b>	- Dr. Markus Dieth (Vorsitz) - Jürg Baumann - Christian Casparis - François Chapuis - Dr. Dacfey Dzung-Amacher - Daniel Frautschi - Christoph Gähler - Paul Koller - Marie-Louise Reinert
<b>Bauverwaltung und Planung</b>	- Urs Heimgartner, Leiter - Martin Valencak - Thomas Berz
<b>Externe Fachberatung, Sachbearbeitung:</b>	Planpartner AG, Zürich: - Heinz Beiner Ballmer + Partner AG, Aarau: - Stefan Ballmer

## 8 PLANUNGSABLAUF

<b>Pos.</b>	<b>Tätigkeit</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Zeitrahmen</b>
<b>1 Kantonale Vorprüfung (§ 23 BauG) und Stellungnahme Baden Regio</b>			
1.1	Beratung Planungsentwurf und Verabschiedung für die kantonale Vorprüfung	Gemeinderat	11.5.2015
1.2	Zustellung Planungsentwurf an BVU ARE (ViK)	B+P / PP	bis 28.5.2015
1.3	Verwaltungsinterne Konferenz (ViK) BVU ARE	BVU ARE	Anfang Juni 2015
1.4	Fachliche Stellungnahme und Besprechungsgrundlage	BVU ARE	3.8.2015
1.5	Bereinigung des Planungsentwurfs	B+P / PP	bis 13.8.2015
1.6	Einreichung des bereinigten Planungsentwurfs an Baden Regio zur Stellungnahme	B+P	14.8.2015
1.7	Behandlung des bereinigten Planungsentwurfs in der Planungskommission; Verabschiedung zuhanden des Gemeinderats	Planungs-kommission	2.9.2015
1.8	Beratung des bereinigten Planungsentwurfs im Gemeinderat; Verabschiedung zuhanden der abschliessenden Vorprüfung	Gemeinderat	14.9.2015
1.9	Einreichung der bereinigten Dokumente zur abschliessenden Vorprüfung	B+P/PP	15.9.2015
1.10	Stellungnahme Baden Regio (Vorstandssitzung)	Baden Regio	16.9.2015
1.11	Abschliessender Vorprüfungsbericht	BVU ARE	14.10.2015
<b>2 Mitwirkung (§ 3 BauG)</b>			
2.1	Start Mitwirkung: Informationsanlass für die Bevölkerung	Gemeinderat	10.12.2015
2.2	Mitwirkungsaufgabe während 30 Tagen	Interessierte	11.12.2015 bis 20.1.2016
2.3	Behandlung Mitwirkungseingaben; Mitwirkungsbericht; Anpassung des Planungsentwurfs	B+P / PP	
2.4	Verabschiedung Planungsentwurf	Gemeinderat	
<b>3 Einwendungsverfahren (§ 24 BauG)</b>			
3.1	Öffentliche Auflage des Planungsentwurfs	B+P	
3.2	Studium Einwendungen, Stellungnahme für Gemeinderat	B+P / PP	
3.3	Evt. Einigungsverhandlungen	Gemeinderat	
3.4	Evt. Anpassung des Planungsentwurfs	B+P / PP	
<b>4 Beschlussfassung / Genehmigung (§ 25 ff BauG)</b>			
4.1	Entscheid über Einwendungen	Gemeinderat	
4.2	Verabschiedung Planungsvorlage an Einwohnerrat	Gemeinderat	
4.3	Beschlussfassung Planungsvorlage	Einwohnerrat	
4.4	Publikation des Beschlusses; Referendumsmöglichkeit	Kanzlei	
4.5	Publikation Rechtskraft des Beschlusses; Beschwerdemöglichkeit	Kanzlei	

<b>Pos.</b>	<b>Tätigkeit</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Zeitrahmen</b>
4.6	Bereitstellung und Einreichung der Genehmigungsakten	B+P / PP	
4.7	Genehmigung Planungsvorlage	Regierungsrat	Ende 2016 (Ziel)

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ABauV	Allgemeine Verordnung zum Baugesetz des Kantons Aargau
Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
aGF	anrechenbare Geschossfläche gemäss § 32 Abs. 2 BauV
ARE	Abteilung Raumentwicklung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
AZ	Ausnützungsziffer
B	Beschäftigte
BauG	Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen des Kantons Aargau (Baugesetz) vom 19. Januar 1993 (Stand 1. Januar 2011)
BauV	Bauverordnung des Kantons Aargau vom 25. Mai 2011 (Stand 1. Januar 2015)
BNO	Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Wettlingen vom 7. Dezember 2000 / 21. Mai 2002 mit diversen Änderungen
BNO-E	Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Wettlingen (vorliegender Entwurf der Teiländerung)
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
BZ	Baumassenziffer
BZP	Bauzonenplan der Gemeinde Wettlingen vom 7. Dezember 2000 / 21. Mai 2002 mit diversen Änderungen
BZP-E	Bauzonenplan (vorliegender Entwurf der Teiländerung)
B+P	Bau und Planung, Wettlingen
E	Einwohnende
EG	Erdgeschoss
EKZ	Einkaufszentrum
ES	Lärm-Empfindlichkeitsstufe gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) vom 15. Dezember 1986 (Stand 1. Februar 2015)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FM	Fachmarkt
GH	Gebäudehöhe
GZ	Grünflächenziffer
H	Höhe
ha	Hektare

H1	Gebiet mit einzelnen höheren Gebäuden bis zu maximal 9 Vollgeschossen und einer Gebäudehöhe von maximal 33.10 Metern
H2	Gebiet mit einzelnen höheren Gebäuden bis zu maximal 7 Vollgeschossen und einer Gebäudehöhe von maximal 25.60 Metern
GP	Gestaltungsplan
IVHB	Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
L	Länge (Gebäudelänge)
LV	Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
m	Meter
max.	maximal
MIPA	Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen
$m^2$	Quadratmeter
$m^3$	Kubikmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NLF	Nettoladenfläche
OBK	Ortsbildkommission
OK	Oberkant
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979 (Stand 1. Januar 2014)
RPV	Raumplanungsverordnung des Bundes vom 28. Juni 2000 (Stand 1. Januar 2015)
SNP	Sondernutzungsplan(ung)
UG	Untergeschoss
ViK	Verwaltungsinterne Konferenz
VG	Vollgeschoss
W	Wohnzone
WG	Wohngewerbezone
WSP	Wohnschwerpunkt
Z	Zentrumszone
z. B.	zum Beispiel
ZB	Zone Bahnhofareal
ZL	Zone Landstrasse
§	Paragraf

## BEILAGEN

- Beilage 1:  
Zukunft Wettingen, Masterplan Landstrasse - Zusammenfassung, August 2014
- Beilage 2:  
Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse: Teil 1: Leistungsberechnungen Knoten; Teil 2: Erschliessungskonzept 2030, technischer Bericht, 28. April 2015
- Beilage 3:  
Herleitung der maximalen Gebäudehöhen, 7. Mai 2015

## LEITLINIEN UND PLANUNGSGRUNDÄTZE



Beispiel Landstrasse 148-152 (im Bau; Visualisierung): Gesamtbetrachtung im Rahmen einer Arealüberbauung über mehrere Grundstücke.

(Quelle: Thalmann Steger Architekten AG, Wettingen)

### Leitlinien

Fünf Leitlinien liegen der Landstrassen-Entwicklung zugrunde. Künftige Planungen und Projekte sollen jeweils dahingehend überprüft werden, ob und wie sie den Leitlinien genügen.

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

### Gesamtbetrachtungen schaffen Qualität

An der Landstrasse wird künftig mehr gearbeitet und gewohnt werden. Dies führt zu mehr Verkehr. Da die Landstrasse bereits heute stark verkehrsbelastet ist, muss diese Verkehrszunahme überwiegend durch Verbesserungen im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr bewältigt werden, z.B. mit attraktiven Fuss- und Velowegen, mit einem Angebot an Veloabstellplätzen an geeigneter Lage und mit Verbesserungen im Busfahrplan. Der Strassenquerschnitt ist breit genug, sodass künftig die Limmattalbahn durch die Landstrasse geführt werden könnte.

.

Die Entwicklung der Landstrasse muss zudem in hoher Qualität erfolgen.

.

Bestehende Qualitäten sollen erhalten, neue Qualitäten geschaffen werden.

.

Eine bauliche Verdichtung, zum Beispiel mit zusätzlichen Geschossen, wird nur gestützt auf eine Gesamtbetrachtung über mehrere Grundstücke möglich sein. Solche Gesamtbetrachtungen werden künftig gefördert.

### IMPRESSUM

Herausgeber:

Gemeindeamt Wettingen

August 2014

Kontakt für weiterführende Auskünfte:  
Bau- und Planungsabteilung Wettingen  
Rathaus, 5430 Wettingen  
Telefon: 056 437 73 00  
E-Mail: [bauverwaltung@wettingen.ch](mailto:bauverwaltung@wettingen.ch)

Weitere Unterlagen unter: [www.wettingen.ch](http://www.wettingen.ch)

## DER MASTERPLAN UND SEINE UMSETZUNG

## DIE LANDSTRASSE SOLL WIEDER LEBENDIGER WERDEN

Die Landstrasse ist Rückgrat und Herz unserer Gemeinde. Seit dem Mittelalter verbindet sie Zürich und Baden auf direktem Weg. Heute ist die Kantonstrasse eine wichtige regionale Verkehrsachse. Innerhalb von Wettingen ist die Landstrasse ein abwechslungsreicher Wohn- und Arbeitsort sowie eine geschätzte, gut erreichbare Einkaufsstraße. Diese Bedeutung, ihr Charakter und ihre Funktion sollen in Zukunft noch gestärkt werden. In einem Masterplan haben wir daher festgehalten, worauf bei der Entwicklung der Landstrasse zu achten ist und welche Schwerpunkte in Zukunft vorgesehen werden sollen. Den Masterplan hat die Gemeinde gemeinsam mit Fachleuten, Wettinger Institutionen und Vereinen und der interessierten Bevölkerung entwickelt. Wir haben uns dafür drei Jahre Zeit genommen. Das Ergebnis ist in diesem Faltblatt zusammengefasst.

Der Masterplan dient den Behörden als verbindlicher Orientierungsrahmen. Für die Vorhaben der öffentlichen Hand und der privaten Akteure ist er Planungs- und Projektgrundlage. Und die Bevölkerung soll sich am Masterplan orientieren können. Zum Masterplan gehören ein Plan mit einer erläuternden Legende der einzelnen Punkte (siehe Innenseite) und ein detaillierter Bericht. Den Bericht zum Masterplan sowie weitere Materialien zur Landstrasse finden Sie auf der Gemeindewebsite. Der Gemeinderat wählt für die Entwicklung des Masterplans eine kooperative Vorgehensweise. Alle Interessierten und Direktbetroffenen konnten ihre Sicht und ihre Ansprüche in mehreren Veranstaltungen und Workshops einbringen. Die Vorstellung der Beteiligten und insbesondere der Wettinger Bevölkerung wurde dabei klar: Die Landstrasse soll lebendiger, eine pulsierende, durchaus städtische Lebensader des «grossen Dorfs» Wettingen werden. Es soll zu dem genug Platz für alle haben – für den Verkehr, für die zu Fuß Gehenden, für Wohnende, für Flanierende und Velofahrende.

Es gibt viel zu tun – packen wir's an!

Ihr Gemeindeammann  
Dr. Markus Dieth

## Zukunft Wettingen Masterplan Landstrasse - Zusammenfassung



Konzept und Gestaltung: Steinbock AG, Wettingen

Massnahmen	2014	2015	2016	2017	2018
Anpassung Nutzungsplanung für Zentrumszone					
Grundlagenerarbeitung für Anpassung Nutzungsplanung Gesamtgemeinde					
Ausarbeitung Gestaltungsplan Winkelried Süd					
Auslösung und Begleitung von Gesamtbetrachtungen					
Einbringen Anliegen in Erneuerung Strassenraum unter Landstrasse					
Interessenvertretung durch Gemeinde					
Ausarbeitung Nutzungsmanagement					
Aufbau Gebietsmanagement Landstrasse					



**Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse:  
Teil 1: Leistungsberechnungen Knoten  
Teil 2: Erschliessungskonzept 2030  
Technischer Bericht**



28. April 2015

**Fassung für die Sitzung des Gemeinderats vom 11. Mai**

**BP**  
BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SIA/SVI  
Distelbergstrasse 22, 5000 Aarau  
Tel 062 825 26 30  
[www.ballmer-partner.ch](http://www.ballmer-partner.ch)

Auftraggeber	Gemeinde Wettingen Bau- und Planungsabteilung Alberich Zwyssig-Strasse 76 5430 Wettingen  Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung Martin Valencak, Fachspezialist, Bau- und Planungsabteilung
Bearbeitung	Ballmer + Partner AG dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA Distelbergstrasse 22 5000 Aarau  Beni Stadler, MSc Geografie Stefan Ballmer, dipl. Ing. ETH
Version	Schlussbericht

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Übersicht	1
1.2	Auftrag	1
1.3	Berichtsinhalt	2
1.4	Grundlagen	2
1.5	Methodik	3
<b>2.</b>	<b>Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose</b>	<b>4</b>
2.1	Bevölkerung und Beschäftigte bestehend	4
2.2	Zunahme Bevölkerung und Beschäftigte	4
<b>3.</b>	<b>Verkehrsnetz</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Verkehrsbelastung</b>	<b>6</b>
4.1	Verkehrszählungen	6
4.2	Verkehrsprognose	8

### Teil 1

<b>5.</b>	<b>Leistungsberechnungen</b>	<b>12</b>
5.1	Bestehendes Verkehrsnetz	12
5.2	Leistungssteigerung durch Knotenumbauten	13
5.3	Bemerkungen zu den einzelnen Abschnitten für ASP 2030	16
5.4	Sensitivitätsüberlegungen	19
5.5	Schlussfolgerungen	20

### Teil 2

<b>6.</b>	<b>Erschliessungskonzept 2030</b>	<b>22</b>
6.1	Hinweise	22
6.2	Planinhalte	23

## **Anhang**

Anhang 1: Resultate Verkehrszählungen 2013/2014

Anhang 2: Übersicht Verkehrsbelastung 2013/2014

Anhang 3: Ausschnitte KVM-AG, Zustand 2010 und Prognose 2025

Anhang 4: Verkehrserzeugung in den einzelnen Teilgebieten

Anhang 5: Abschätzung möglicher Zusatzverkehr gemäss GP Jura-/Tägerhardstr.

Anhang 6: Übersicht Verkehrsbelastung 2030

Anhang 7: Konzeptplan 2030

## 1. Einleitung

### 1.1 Übersicht

Die Gemeinde Wettingen will sich in Zukunft auch nach innen entwickeln und dabei Gebiete mit guter Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr verdichten. In der Masterplanung Landstrasse<sup>1</sup> wurden entlang der Landstrasse differenzierte Verdichtungsabsichten aufgezeigt und mit Verkehrszahlen hinterlegt.



geprüft. Parallel sind raum- und verkehrsplanerische Ansätze zu ergreifen, die eine Reduktion der Verkehrserzeugung und/oder eine Umlagerung auf andere Verkehrsträger bewirken.

Der Fokus der Untersuchungen im vorliegenden Bericht liegt auf dem motorisierten Individualverkehr. Eine gesamtheitliche Betrachtung "Abstimmung Siedlung und Verkehr" erfolgt im Planungsbericht zur Teiländerung der Nutzungsplanung Landstrasse.

### 1.3 Berichtsinhalt

In den Kapiteln 2 bis 4 werden die Grundlagen erläutert. Im zweiten Kapitel wird auf die Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose gemäss Masterplanung Landstrasse eingegangen. Diese dient zur Abschätzung der Verkehrszunahme im Gebiet. Das dritte Kapitel behandelt das Verkehrsnetz und im vierten Kapitel wird auf die Verkehrsbelastungen eingegangen.

Die zentralen Resultate und Erkenntnisse des Berichts (Teil 1 und 2) sind den Kapiteln 5 und 6 zu entnehmen. Die Leistungsfähigkeiten der Knoten werden im Kapitel 5 untersucht und die wichtigsten Schlussfolgerungen daraus gezogen. Im Kapitel 6 sowie in Anhang 7 ist das Konzept des Verkehrsnetzes 2030 abgebildet und erläutert. Mit diesem zukünftigen Verkehrsnetz sollen Störungen auf der Landstrasse reduziert werden.

### 1.4 Grundlagen

In der Masterplanung Landstrasse wurden die Entwicklungen der Einwohner und Beschäftigten entlang der Landstrasse dargestellt.

Von der Gemeinde wurden uns Verkehrszahlen des Kreisels Alberich Zwyssigstrasse aus dem Jahr 2013 zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden am 4. Juni 2014 zwischen 17:00 und 18:00 Uhr (Abendspitzenstunde) die Einmündungen Wiesenstrasse, Neustrasse und die Lichtsignalanlage Halbartenstrasse gezählt (Anhang 1). Eine Übersicht über die Verkehrsbelastung 2013/2014 sowie weitere Zählungen ist in Anhang 2 ersichtlich.

Knoten	Zähldatum	Knotenbelastung	Belastung Landstrasse	
			Ri. Baden	Ri. Würenlos
Einmündung Wiesenstrasse	4. Juni 2014	1'235	1'177	1'209
Einmündung Neustrasse	4. Juni 2014	1'220	1'209	1'154
Kreisel Alberich Zwyssigstrasse	August 2013	1'926	1'021	1'061
LSA Halbartenstrasse (Handzählung)	4. Juni 2014	1'825	1'124	1'521

Tabelle 1: Resultate Knotenzählungen in der ASP in Fz/h

In der Erschliessungsplanung 2008 sind die beiden Kreuzungen mit der Bahnhof-/Kirchstrasse und der Jurastrasse/Märzengasse als geplante Kreisverkehrsplätze aufgeführt.

Im Weiteren wurden die folgenden Arbeiten beigezogen:

- Baugesuch Neuhaus Wettingen, Metron 29.11.2011 (Betrifft Knoten Jurastrasse / Märzengasse)
- Vertiefungsstudie Winkelried, Schneider Studer Primas, 15.05.2013
- Verkehrsgutachten zum UVB Gestaltungsplan Jura-/ Tägerhardstrasse, 2002
- Erschliessung Geisswies/Sulperg, Ballmer+Partner AG, 13.09.2010

## 1.5 Methodik

Die künftigen Verkehrsbelastungen für die massgebende Abendspitzenstunde wurden einerseits auf Grund der Prognose der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und andererseits mit Hilfe des kantonalen Verkehrsmodells (Stand 2010 und Prognose 2025 / Anhang 3, Kapitel 4.2.1) erarbeitet.

In den Schweizer Normen finden sich keine Grundlagen zur Verkehrserzeugung von reinen Wohnnutzungen. Aus diesem Grund wird auf die Deutschen "Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs" (EAR 05, Ausgabe 2005) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zurückgegriffen. Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Nicht-Wohnnutzungen wird die VSS-Norm SN 640 283 vom Februar 2013 verwendet.

Die Leistungsberechnungen wurden mit den folgenden Programmen durchgeführt:

- vortrittsgeregelte Knoten: Programm Knobel, Version 6.1.9
- Kreisel: Programm Kreisel, Version 8.1.3
- Lichtsignalanlagen: Excel, Berechnung basierend auf der VSS-Norm SN 640 023a

Mit den anschliessend durchgeföhrten Leistungsberechnungen hat man dann den Handlungsbedarf für die spezifischen Einmündungen definiert. Damit nicht jede Einmündung separat betrachtet werden muss, ermittelte man die massgebenden Knoten (jene Knoten mit den höchsten zu erwartenden Verkehrsbelastungen). Als massgebend wurden deshalb die folgenden Einmündungen und Kreuzungen identifiziert:

- a) Einmündung Wiesenstrasse
- b) Einmündung Neustrasse
- c) Einmündung Winkelriedstrasse
- d) Kreisel Staffelstrasse
- e) Kreisel Alberich Zwyssigstrasse
- f) Kreuzung Jurastrasse / Märzengasse
- g) Lichtsignalanlage Halbartenstrasse
- h) Einmündung / künftige Lichtsignalanlage Otelfingerstrasse

## 2. Bevölkerungs- und Beschäftigtenprognose

### 2.1 Bevölkerung und Beschäftigte bestehend

Per Ende 2012 waren im Perimeter des Masterplans Landstrasse knapp 3'000 Einwohnende angemeldet und ungefähr 2'000 Personen beschäftigt.

Die Bevölkerungszahl zu diesem Zeitpunkt betrug in der gesamten Gemeinde etwa 20'200 Personen. Ende 2008 betrug gemäss Statistik Kanton Aargau die Zahl der Beschäftigten in der gesamten Gemeinde etwa 7'800. Ungefähr 15% der Bevölkerung und 28% der Beschäftigten befinden sich demnach innerhalb des Perimeters des Masterplans Landstrasse.

### 2.2 Zunahme Bevölkerung und Beschäftigte

Die mögliche Zunahme der Zahl der Einwohner und Beschäftigten wurde im Kurzbericht Masterplanung Landstrasse sowohl kurz- und mittelfristig (nächste 15 Jahre) als auch langfristig abgeschätzt. Das Wachstum gemäss langfristiger Abschätzung liegt ausserhalb des Untersuchungshorizonts des hier vorliegenden Berichts. Es wird deshalb nur auf die mittelfristig prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung eingegangen.

Abhängig von der angenommenen Bruttogeschosfläche pro Einwohner nimmt die Zahl der Einwohner bis in 15 Jahren (ungefähr 2030) zwischen 650 und 820 zu. Die Zahl der Beschäftigten nimmt, abhängig von der Art der Nutzung sowie von der Nutzungsdichte zwischen 220 und 1'180 zu.

## 3. Verkehrsnetz

Das Verkehrsnetz der Gemeinde Wettingen ist geprägt von der Landstrasse (Kantonsstrasse K275), welche das Gemeindegebiet von Nordwest nach Südost verlaufend teilt. Parallel zur Landstrasse verläuft auf der Nordseite die Schartenstrasse und auf der Südseite die Zentralstrasse. Vor allem die Schartenstrasse übernimmt zum heutigen Zeitpunkt zu den Hauptverkehrszeiten regionalen Ausweichverkehr. Mittelfristig wird der regionale Durchgangsverkehr auf der Schartenstrasse im Rahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen auf das übergeordnete Strassennetz zurückverlagert. Senkrecht zur Landstrasse sind die wichtigsten Straßen von West nach Ost die Schönaustrasse (z. T. Gemeindegebiet Baden) Staffelstrasse, Alberich Zywyssigstrasse (Kantonsstrasse K425) Bahnhofstrasse/Kirchstrasse, Jurastrasse/Märzengasse sowie die Halbartenstrasse, welche jeweils einen Anschluss auf die Landstrasse haben.

In Abbildung 2 ist der Untersuchungsperimeter dieses Berichts ersichtlich. Innerhalb dieses Perimeters ist die Landstrasse in verschiedene Abschnitte unterteilt, in welchen die Knoten sowie allfällige geplante Massnahmen beschrieben werden. In den Kapiteln 4.1 und 5.4 wird wieder auf diese Abschnitte Bezug genommen.

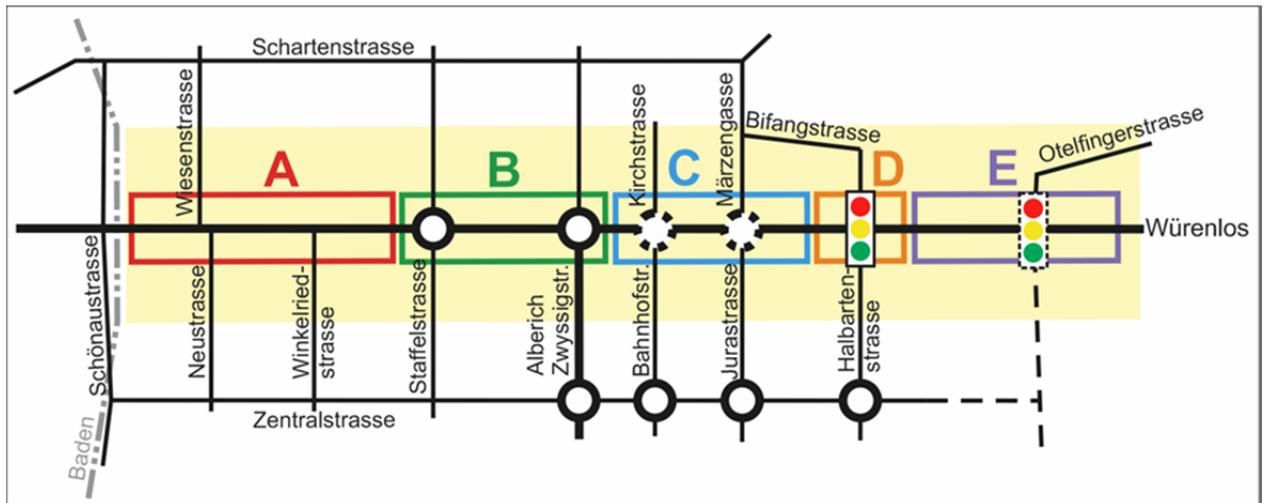


Abbildung 2: Verkehrsnetz der Gemeinde Wettingen

### Gebiet A

Strassen im Abschnitt mit Knoten an der Landstrasse:

- Heimstrasse
- Quartierstrasse
- Neustrasse
- Antoniusstrasse
- Fortunastrasse
- Grenzstrasse
- Albertstrasse
- Sportstrasse
- Rosengartenstrasse
- Florastrasse
- Jakobstrasse
- Wiesenstrasse
- Nordstrasse
- Winkelriedstrasse
- Klarastrasse

### Gebiet B

Strassen im Abschnitt mit Knoten an der Landstrasse:

- Staffelstrasse
- Alberich Zwyssigstrasse
- Dufourstrasse
- Brühlstrasse

### Gebiet C

Strassen im Abschnitt mit Knoten an der Landstrasse:

- Bahnhofstrasse/Kirchstrasse
- Jurastrasse/Märzengasse

### Gebiet D

Strassen im Abschnitt mit Knoten an der Landstrasse:

- Feldeggstrasse
- Halbartenstrasse

### Gebiet E

Strassen im Abschnitt mit Knoten an der Landstrasse:

- Kreuzkapellenweg
- Untere Geisswiesstrasse
- Otelfingerstrasse

## 4. Verkehrsbelastung

### 4.1 Verkehrszählungen

Gemäss den Zählungen (Anhang 1 und 2) liegt die Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde (ASP) auf der Landstrasse (Abbildung 3) im Querschnitt zwischen 1'170 (West), 1'020 (Zentrum) und 1'480 Fahrzeugen (Ost).

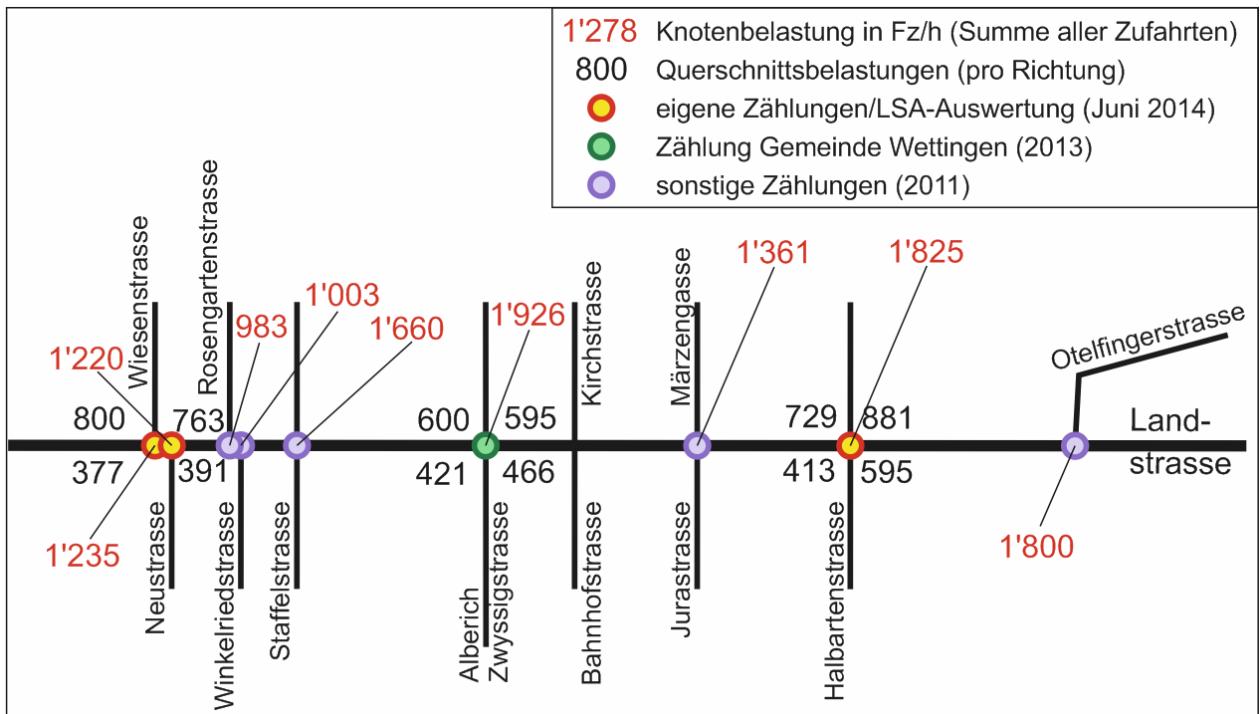


Abbildung 3: Verkehrsbelastung 2011 bis 2014 in der ASP in Fz/h auf der Landstrasse

#### Gebiet A

Im Gebiet A münden viele kleinere Strassen in die Landstrasse. Die Anschlussknoten (vortrittsgeregelte Einmündungen und Kreuzungen) weisen nur eine geringe Verkehrsbelastung auf. Der Verkehr aus den angrenzenden Quartieren verteilt sich relativ gleichmässig auf diese Knoten. Die Verkehrsbelastungen sind dementsprechend bei keinem der Knoten hoch. Zum Teil werden von den Verkehrsteilnehmern diese Knoten auch gemieden, und es wird auf den Kreisel Staffelstrasse ausgewichen.

#### Gebiet B

Im Zentrum weisen die Kreisel Staffelstrasse und Alberich Zwyssigstrasse (die zum Autobahnanschluss Neuenhof/Baden Ost führt) eine hohe Leistungsfähigkeit auf. Diese nehmen einen Grossteil des Verkehrs von ungeregelten Anschlüssen auf die Landstrasse und aus den angrenzenden Quartieren auf und sind dementsprechend stärker mit Verkehr belastet.

### Gebiet C

Die Schwierigkeiten bei den Ausfahrten bei den Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse und Jurastrasse/Märzengasse in Verkehrsspitzenzeiten führt zu Ausweichverkehr auf benachbarte ge-regelte Knoten (Kreisel Alberich Zwyssigstrasse und LSA Halbartenstrasse). Insbesondere der Verkehr auf der Beziehung Scharthenstrasse ↔ Würenlos umfährt den Knoten Jurastrasse/Märzengasse via Bifangstrasse/Halbartenstrasse, um die Lichtsignalanlage Halbartenstrasse zu benutzen.

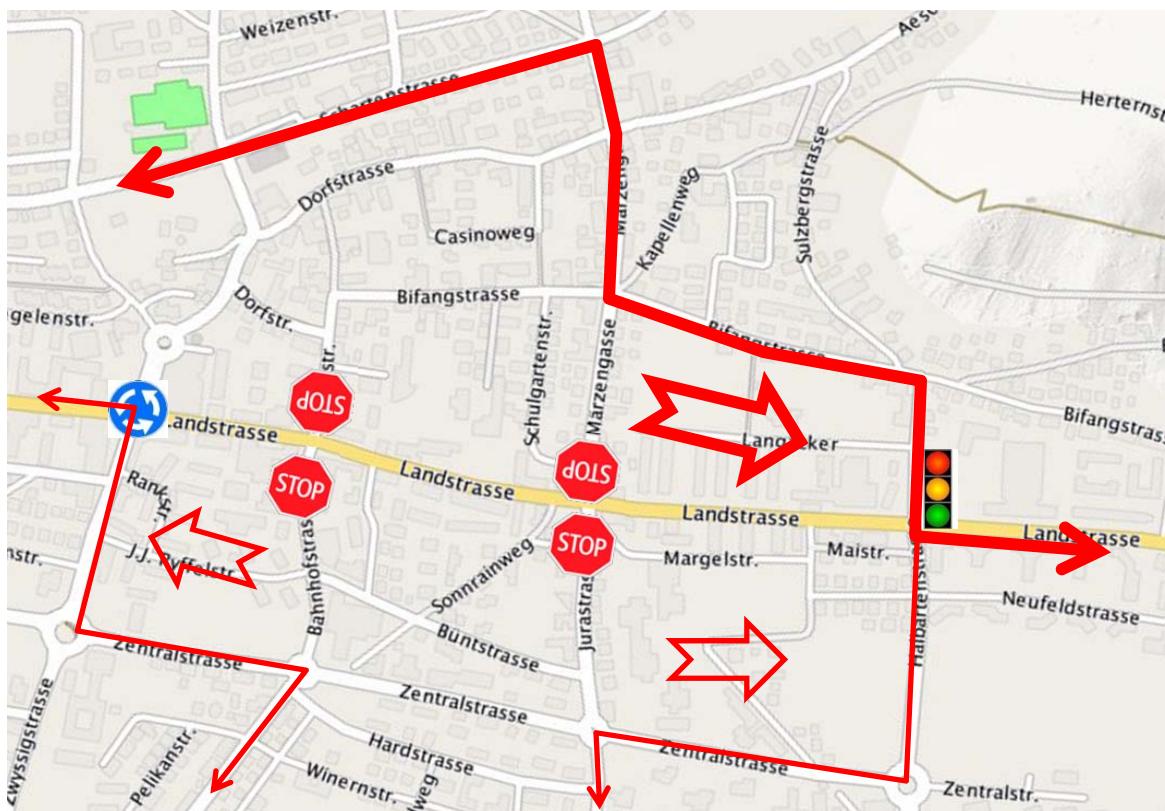


Abbildung 4: Verkehrsverlagerungen infolge ungeregelter Knoten

Bei den beiden Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse und Jurastrasse/Märzengasse ist gemäss Strassenrichtplan und Erschliessungsplanung vom 23. Januar 2008 der Bau von Kreiseln geplant.

### Gebiet D

Die LSA Halbartenstrasse weist eine hohe Belastung auf und ist ein zentraler Knoten für die Quartiere nördlich und südlich davon. Die Landstrasse weist bei der LSA vor allem in Richtung Würenlos eine hohe Verkehrsbelastung auf.

### Gebiet E

Beim Knoten Otelfingerstrasse ist die Verkehrsbelastung auf der Landstrasse hoch. Im Rahmen des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen ist die Realisierung einer LSA mit Dosierfunktion geplant. Im Rahmen der Entwicklung Wettingen Ost wird ein vierter Ast von Süden her zur LSA geführt.

## 4.2 Verkehrsprognose

### 4.2.1 Kantonales Verkehrsmodell

Der Vergleich der Belastungen gemäss KVM-AG, Stand 2010 (Anhang 3.1) und den Resultaten der Zählungen 2014 (Anhang 2) zeigt zum Teil grosse Differenzen (Beispiel Landstrasse Höhe Wiesenstrasse in Richtung Baden: KVM-AG ASP 2010: 490 Fz; Messung ASP 2014: 763 Fz). Der Verkehrszustand 2030 wird deshalb nicht ausgehend von der Prognose 2025 berechnet, sondern das Wachstum gemäss KVM-AG zwischen 2010 und 2025 wird berücksichtigt.

Gemäss KVM-AG ist zwischen 2010 und 2025 (15 Jahre) mit einer Verkehrszunahme auf der Landstrasse von 50 Fahrzeugen im Westen bis 370 Fahrzeugen im Osten zu rechnen.

**Annahme 1** Es wird angenommen, dass die Verkehrszunahme von 2010 bis 2025 gleich gross ist, wie die Zunahme von heute (Mitte 2014) bis 2030. Das Wachstum gemäss KVM-AG (Abbildung 5) wird deshalb für die Belastung im Jahr 2030 zu den Resultaten der Zählungen 2014 addiert.



Abbildung 5 Verkehrszunahme KVM-AG ASP in 15 Jahren in Fz/h

Mit dem Einfluss des Verkehrsmanagements Baden-Wettingen ist davon auszugehen, dass der Verkehr auf dem Basisverkehrsnetz in der Abendspitzenstunde eher weniger stark zunehmen wird als gemäss KVM-AG (welches die Verkehrsmanagement Massnahmen noch nicht beinhaltet). Diese These wird durch die Tatsache gestützt, dass der Verkehr gemäss Messungen auf der Landstrasse seit 1993 in der ASP nicht oder nur sehr geringfügig zugenommen hat.

### 4.2.2 Verdichtung entlang der Landstrasse

Die nachfolgende Tabelle zeigt das Verkehrswachstum in Folge der Verdichtung.

	Zuwachs minimal		Zuwachs maximal	
	Personen	MIV-Fahrten/ASP	Personen	MIV-Fahrten/ASP
Einwohner	650	60	820	75
Beschäftigte	220	44	1'180	237
Gesamt	870	104	2'000	312

Tabelle 2: Verkehrserzeugung der zusätzlichen Einwohner und Beschäftigten in den nächsten 15 Jahren

Da der Zuwachs der Beschäftigten nur mit einer grossen Unsicherheit abgeschätzt werden kann, weist auch die Zahl der zusätzlichen Autofahrten eine grosse Variation auf. In den nächsten 15 Jahren muss mit einem Zuwachs von 104 bis 312 Fahrten gerechnet werden.

Die Verkehrszunahme gemäss KVM-AG zeigt, dass im Westen der Landstrasse die Zunahme geringer ist als im Osten.

**Annahme 2** Für die Knotenbelastungen, welche als Grundlage für die Leistungsberechnungen dienen, wird deshalb angenommen, dass zwei Drittel des Verkehrs Richtung Würenlos und ein Drittel Richtung Baden fährt und die Fahrzeuge je zur Hälfte ein- und ausfahren. Dies ergibt dann einen Mehrverkehr von 40 bis 114 Fahrzeugen im Westen und 66 bis 196 Fahrzeugen im Osten.

Abbildung 6 zeigt die Verkehrszunahme auf der Landstrasse infolge der Nutzungsverdichtungen entlang der Landstrasse. Für die Leistungsberechnungen wird die maximale Verkehrszunahme verwendet. Anhang 4 zeigt die Verkehrserzeugung in den einzelnen Teilgebieten (Aufteilung gemäss Planpartner AG) sowie den zusätzlichen Verkehr auf den Knoten, für welche die Leistungsfähigkeit untersucht wird.

Die Verkehrszunahme gemäss KVM-AG und die Zunahme wegen der Verdichtung sind im Westen der Landstrasse in einer ähnlichen Größenordnung, im Osten ist die Verkehrszunahme gemäss KVM-AG immer noch höher.

		+20	+24	+26	Märzengasse	+29	+33
		+57	+69	+77	+85	+98	
Land-	strasse	+20	+24	+26	+29	+33	
Staffelstrasse		+57	+69	+77	+85	+98	
Alberich	Zwyssigstrasse		+24	+26	+29	+33	
Jurastrasse				+26	+29	+33	
Halbartenstrasse					+29	+33	

Abbildung 6: Verkehrszunahme in den nächsten 15 Jahren auf der Landstrasse in der ASP in Fz/h infolge der Nutzungsverdichtung entlang der Landstrasse (Minimum (grün) und Maximum (rot))

**Annahme 3** Es wird der „worst case“ angenommen, so dass der maximale Mehrverkehr durch die Verdichtungen an der Landstrasse zusätzlich zur Verkehrszunahme gemäss KVM-AG berücksichtigt wird.

#### 4.2.3 Einfluss Einkaufszentrum Tägipark

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Gestaltungsplan Jurastrasse-/Tägerhardstrasse von 2002 sind die möglichen Verkehrsentwicklungen dieses Einkaufs- und Industriequartiers dargestellt. Im Anhang 5 wurden diese Verkehrszahlen mit den heute vorhandenen Frequenzen des Einkaufszentrums verglichen. Es zeigte sich, dass in der Abendspitzenstunde noch zusätzliche 28 Fahrten über den Kreisel vor dem Tägipark, 51 Fahrten über die Jurastrasse und 78 Fahrten über die Tägerhardstrasse möglich sind.

Diese Fahrten ergeben in der ASP auf der Landstrasse westlich der Jurastrasse einen Zusatzverkehr von 19 Fz/h, zwischen Jura- und Halbartenstrasse von 10 Fz/h und östlich der Halbartenstrasse von 35 Fz/h.

**Annahme 4** Im Sinne eines „worst case“ wird auch dieser noch mögliche Zusatzverkehr berücksichtigt.

#### 4.2.4 Zukünftige Verkehrsbelastung

Für die zukünftige Verkehrsbelastung auf der Landstrasse wird in der Abbildung 6 der heutige Verkehr plus Verkehrszunahme gemäss KVM-AG, Verdichtung und Ausbau GP Jura-/ Tägerhardstrasse verwendet (Anhang 4 und 5, Abbildung 7).

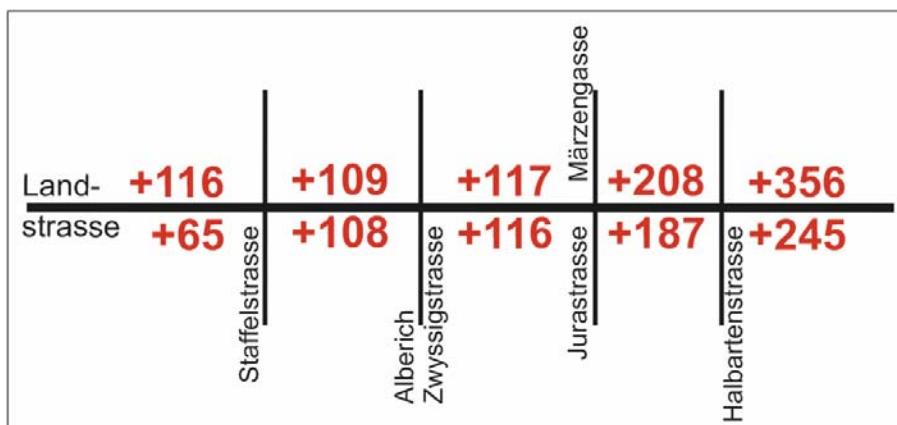


Abbildung 7: Zusatzbelastungen auf der Landstrasse in den nächsten 15 Jahren in der ASP in Fz/h

Im Vergleich zur heutigen Verkehrsbelastungen liegt die Verkehrsbelastung in der Abendspitzenstunde (ASP) auf der Landstrasse im Querschnitt um 180 (West), 200 (Zentrum) und 530 Fahrzeuge (Ost) höher.

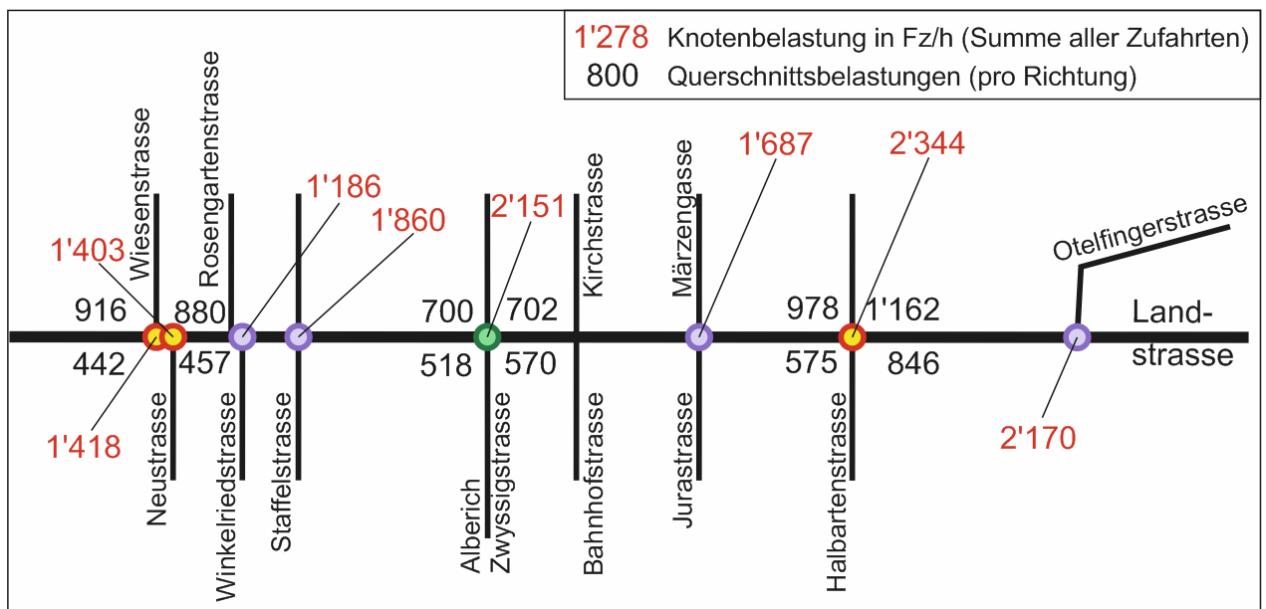


Abbildung 8: Belastungen auf der Landstrasse 2030 in der ASP in Fz/h

# Teil 1

## 5. Leistungsberechnungen

Bei den Leistungsberechnungen wurden die gemessenen und prognostizierten Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde mit dem Faktor 1.1 multipliziert. Damit sind der Schwerverkehrsanteil (in der Regel um die 2% in der Abendspitzenstunde) und die nicht erfassten Velos berücksichtigt.

### 5.1 Bestehendes Verkehrsnetz

Die nachfolgende Tabelle 3 zeigt die maximalen mittleren Wartezeiten sowie die Qualitätsstufen (QS) der 7 untersuchten Knoten für die Verkehrszahlen von heute sowie die Verkehrsbelastungen 2030 mit dem bestehenden Verkehrsnetz.

Die Leistungsfähigkeit eines Knotens wird mit der Qualitätsstufe QS angegeben. Die beste QS ist die Stufe A, die schlechteste die Stufe F. Das Ziel für die Leistungsfähigkeit von Knoten ist jeweils mindestens die QS D. Bei den Einmündungen und Kreiseln wird diese Stufe erreicht, wenn die maximalen mittleren Wartezeiten der schlechtesten Spur nicht mehr als 45 Sekunden betragen, bei der LSA dürfen diese maximalen mittleren Wartezeiten nicht höher als 70 Sekunden sein.

Knoten	massgebende Spur mit der höchsten mittleren Wartezeit	Verkehr 2011-14		Verkehr 2030	
		mittlere Wartezeit [s] <sup>1</sup>	QS	mittlere Wartezeit [s] <sup>1</sup>	QS
Einmündung Wiesenstrasse	Wiesenstrasse → Würenlos	14.7	B	17.6	C
Einmündung Neustrasse	Neustrasse → Baden	18.8	C	24.0	C
Einmündung Winkelriedstrasse	Winkelriedstr. → Baden	12.5	B	17.2	C
Kreisel Staffelstrasse	Einfahrt von Würenlos her	9.7	A	14.9	B
Kreisel Alberich Zwyssigstrasse	Einfahrt von Würenlos her	21.5	C	57.9	E
Kreuzung Jurastr./Märzengasse	Märzengasse → Würenlos	24.4	C	45.4	E
LSA Halbartenstrasse	-	66.3	D	205.1	F

<sup>1</sup> Kreisel / vortrittgeregelte Knoten: maximal 45 Sekunden Wartezeit für Qualitätsstufe D

LSA: maximal 70 Sekunden Wartezeit für Qualitätsstufe D

Tabelle 3: Mittlere Wartezeiten und Qualitätsstufe QS der massgebenden Spuren mit dem heutigen und dem Verkehr im Jahr 2030 in der ASP

Mit der **Verkehrsbelastung ASP 2014** weist die Lichtsignalkreuzung Halbartenstrasse eine noch genügende Qualitätsstufe D aus. Die übrigen Knoten liegen in den guten Qualitätsstufen A bis C.

Mit dem höheren **Verkehr ASP 2030** und ohne Berücksichtigung des Einflusses durch das regionale Verkehrsmanagement (vgl. Kapitel 5.4) verschlechtert sich die Leistungsfähigkeit der LSA Halbartenstrasse auf eine absolut ungenügende Qualitätsstufe F. Der Kreisel Alberich Zwyssigstrasse und der Knoten Jurastrasse/Märzengasse überschreiten die genügende Leistungsfähigkeit relativ knapp (Qualitätsstufe E). Die anderen Knoten weisen noch gute Qualitätsstufen B und C aus.

Für den Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse liegen keine Verkehrszählungen vor. Aus der Analyse des Nachbarknotens Jurastrasse/Märzengasse geht jedoch hervor, dass die Belastung auf der Landstrasse im Jahre 2030 (Anhang 6) um rund 200 Fahrzeuge geringer ist. Die Bahnhofstrasse hat eine vergleichbare Belastung wie die Jurastrasse, die Kirchstrasse ist jedoch deutlich geringer belastet als die Märzengasse. Zudem ist das Potential von zusätzlichem Verkehr bei der Jurastrasse (Einkaufszentrum Tägipark) und Märzengasse (Übernahme des Schleichverkehrs Scharthenstrasse ↔ Würenlos) ungleich höher. Man kann deshalb davon ausgehen, dass die Kreuzung Bahnhofstrasse/Kirchstrasse in einer gerade noch genügenden Qualitätsstufe D liegt.

## 5.2 Leistungssteigerung durch Knotenumbauten

### 5.2.1 Knoten Jurastrasse / Märzengasse

Beim Knoten Jurastrasse/Märzengasse ist, wie bereits erwähnt, die Erstellung eines Kreisels geplant. Der Kreisel vereinfacht das Einfahren in die Landstrasse. Deshalb wird der Verkehr von der Scharthenstrasse in Richtung Würenlos vermehrt wieder über die Märzengasse und den Kreisel auf die Landstrasse fahren (Annahme 100 Fahrzeuge in der Abendspitzenstunde, Abbildung 9)). Das Wohngebiet an der Bifangstrasse soll dann auch verkehrsberuhigt werden. Für die LSA Halbartenstrasse ist infolge der veränderten Verkehrsströme mit einer verbesserten Leistungsfähigkeit zu rechnen.

Dem Kreisel Jurastrasse/Märzengasse kommt bereits kurzfristig die wichtige Aufgabe zu, die LSA Halbartenstrasse zu entlasten und den Ostteil des Lägerhangs und den Tägipark im Sinne des Quartierschutzes und der Wohnqualität auf möglichst direktem Weg an das übergeordnete Strassennetz anzuschliessen. Damit kann u.a. die heute mit Durchgangsverkehr belastete Bifangstrasse entlastet werden.

Der genehmigte Strassenrichtplan von 1999 weist beim Knoten Jurastrasse/Märzengasse bereits einen geplanten Kreisel aus. Im Rahmen des Verkehrsgutachten zum UVP Gestaltungsplans Jura-/Tägerhardstrasse (mit EKZ Tägipark) im Jahre 2002 wurde die Leistungsfähigkeit des Knotens Land- / Jurastrasse / Märzengasse genauer untersucht und in der konzeptionellen Weiterentwicklung des Strassenrichtplans eine zukünftige Umgestaltung in einen Kreisel aufgenommen. Die Setzung der Bau- und Strassenlinien in der Totalrevision der kommunalen Erschliessungspläne (2008) reagierte auf diese Erkenntnisse und ermöglicht vom Raumbedarf her den Bau des Kreisels.

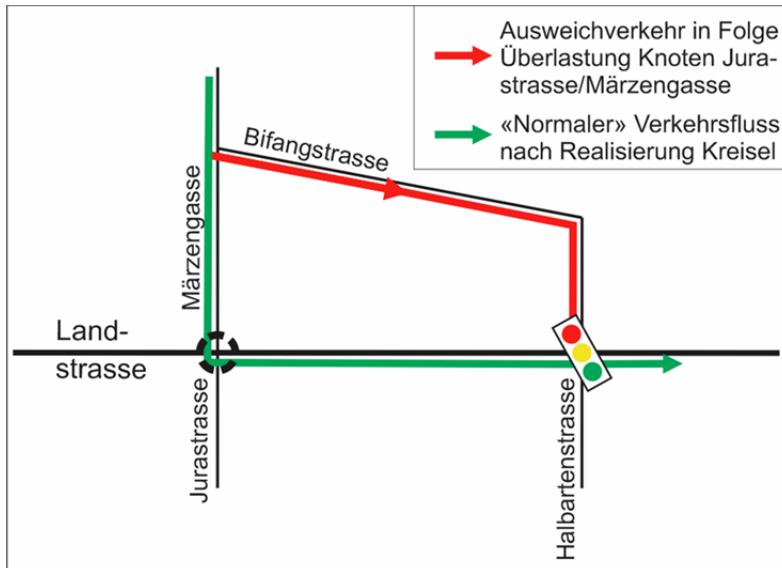


Abbildung 9: Ausweichverkehr auf der Halbartenstrasse infolge langer Wartezeiten am Knoten Jurastrasse/Märzengasse

Die nachfolgende Tabelle 4 zeigt die Leistungsfähigkeit des künftigen Kreisels am Knoten Jurastrasse/Märzengasse und die Veränderung an der LSA Halbartenstrasse. Es wird berücksichtigt, dass 100 Fahrzeuge nun wieder über Märzengasse und den Kreisel Jurastrasse Richtung Würenlos fahren und somit auch die LSA Halbartenstrasse anders belastet wird. Die anderen Verkehrsströme werden unverändert belassen.

Knoten	massgebende Spur mit der höchsten mittleren Wartezeit	Verkehr 2030	
		mittlere Wartezeit [s]	QS
Kreisel Jurastrasse	Einfahrt von Würenlos her	33.6	D
LSA Halbartenstrasse	-	116.3	F

Tabelle 4: Mittlere Wartezeiten und Qualitätsstufe QS mit angepasstem Verkehr 2030 in der ASP nach Realisierung des Kreisels Jurastrasse

Bei Realisierung des Kreisels Knoten Jurastrasse/Märzengasse verbessert sich die Qualitätsstufe mit dem Verkehr 2030 auf ein noch genügendes D.

Für die LSA Halbartenstrasse führen die veränderten Verkehrsströme zu einer Verbesserung der Leistung, die Qualitätsstufe ist jedoch immer noch ein ungenügendes F.

### 5.2.2 Knoten Bahnhofstrasse / Kirchstrasse

Infolge der geringeren Verkehrsbelastung in der ASP 2030 wird mit der allfälligen Realisierung eines Kreisels am Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse wahrscheinlich die gute Qualitätsstufe C erreicht (vgl. Kap. 5.1 auf Seite 12). Dieser Kreisel ist weniger auf Grund der zukünftigen Verkehrsbelastung beim Kreisel selbst als vielmehr wegen der Stabilität des Gesamtverkehrssystems (d. h. primär wegen der Entlastung des zukünftig immer stärker belasteten Kreisels Alberich Zwyssigstrasse) notwendig.

Der genehmigte Strassenrichtplan von 1999 weist an diesem Knoten bereits einen Kreisel auf. Die Setzung der Bau- und Strassenlinien in der Totalrevision der kommunalen Erschliessungspläne (2008) reagierte auf diese Erkenntnisse und ermöglicht vom Raumbedarf her den Bau des Kreisels.

Der Kreisel Bahnhofstrasse/Kirchstrasse würde in ein städtebaulich und topografisch sensibles Gebiet (Höhensprung, Übergang ins alte Dorf) zu liegen kommen und zudem die heutige Kennzeichnung des engeren Zentrumsbereichs durch die Kreisel Staffelstrasse und Alberich Zwysigstrasse konkurrieren. Im Falle einer Überlast beim Kreisel Alberich Zwysigstrasse ist vertieft abzuklären, ob die verkehrstechnische Notwendigkeit eines Kreiselbaus gegeben ist. Wenn ja, ist eine Güterabwägung zwischen städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten zu machen.

### 5.2.3 Lichtsignalanlage Halbartenstrasse

Infolge der prognostizierten Zusatzknotenbelastung der Halbartenstrasse für die ASP 2030 von 519 Fz/h ist die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage mit je zwei Zufahrtsspuren bei weitem überschritten.

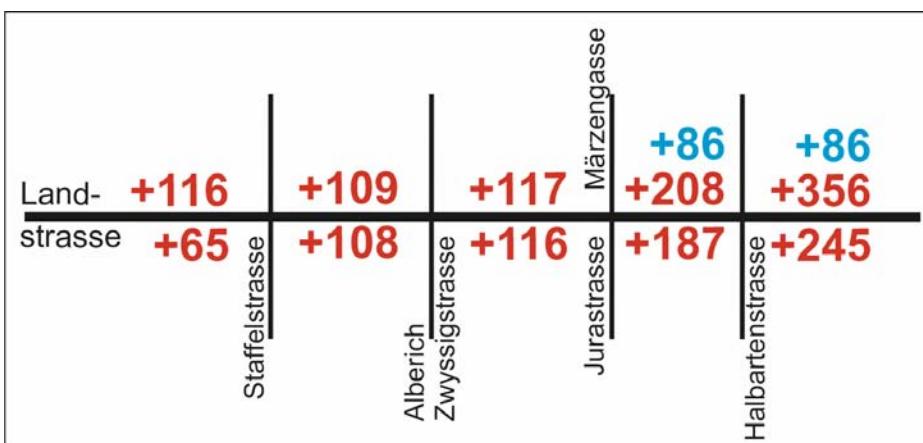


Abbildung 10: Mögliche Zusatzbelastung der LSA Halbartenstrasse ohne Ausbau für die ASP 2030 (+86 Fz/h) in Richtung Baden

Der massgebende Strom ist die Spur von Würenlos in Richtung Baden mit 826 Fz/h. Die Leistungsgrenze der Lichtsignalanlage ist mit einem Zusatzverkehr von 86 Fz/h (mit Berücksichtigung einer Wirkung eines Kreisels Jurastrasse/Märzengasse) aus Richtung Würenlos limitiert. Dieser Zusatzverkehr entspricht in etwa dem Zusatzverkehr infolge Verdichtung.

Wenn man die Kapazität der LSA steigern möchte, müssten für diese Beziehung zwei Spuren angeboten werden, was ein bedeutender Eingriff in die benachbarten Vorgärten und Nutzungen (Garagen, Autohandel) bedeutet.

### 5.2.4 Knoten Otelfingerstrasse

Für den Knoten Otelfingerstrasse wurde im Bericht Erschliessung Geisswies/Sulperg eine ungefähre Knotenbelastung von 1'800 Fahrzeugen in der ASP geschätzt. In dieser Zahl ist der Verkehr auf der Landstrasse (Stand 2010) sowie der erzeugte Verkehr bei Vollausbau des Quartieres Geisswies/Sulperg berücksichtigt (Abschätzung Bauzonenkapazität durch Planpartner AG). Für den Knoten muss gemäss KVM-AG mit einer Zunahme um 370 Fahrzeuge auf der Land-

strasse auf 2'170 Fahrzeuge gerechnet werden. An diesem Knoten plant der Kanton im Rahmen des Verkehrsmanagements eine LSA mit Dosierfunktion zu erstellen. Die Leistungsfähigkeit einer Lichtsignalanlage beträgt rund 2'400 Fz/h, so dass auch für eine spätere Baugewerbeerweiterung Wettingen Ost noch Reserven vorhanden sind.

### 5.3 Bemerkungen zu den einzelnen Abschnitten für ASP 2030

#### Abschnitt A

Die Einmündungen Wiesenstrasse, Neustrasse und Winkelriedstrasse (Variante mit Kino) wurden genau untersucht und es wurde festgestellt, dass diese auch mit dem Verkehr ASP 2030 leistungsfähig sind. Im Vergleich mit der Erhebung der Einmündung Rosengartenstrasse (983 Fahrzeuge/h) sind die Belastungen der Einmündungen Wiesenstrasse, Neustrasse und Winkelriedstrasse höher. Die Einmündung Rosengartenstrasse ist deshalb ebenfalls genügend leistungsfähig. Auch die übrigen Einmündungen und Kreuzungen werden eine genügende Leistungsfähigkeit aufweisen.

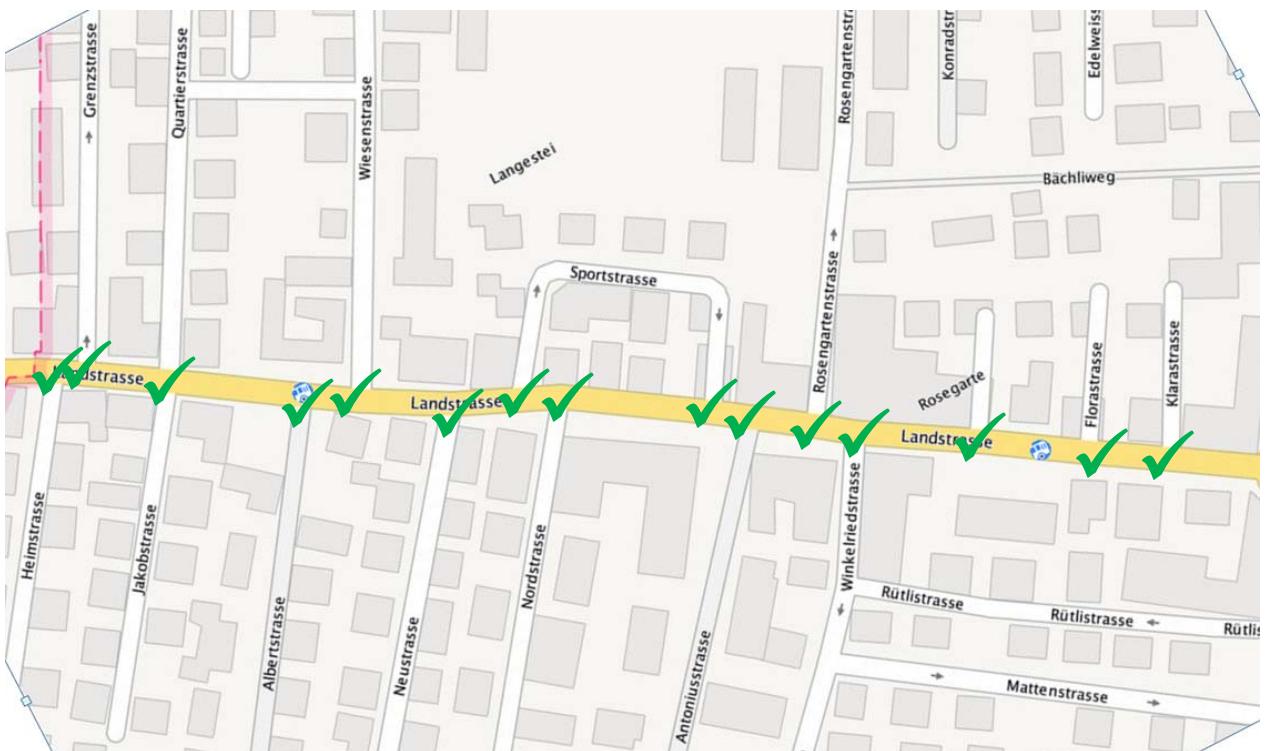


Abbildung 11: Im Abschnitt A kann die Verkehrsbelastung ASP 2030 ohne Massnahmen bewältigt werden

## Abschnitt B

Der Kreisel Staffelstrasse ist mit einer QS B gut leistungsfähig. Der Kreisel Alberich Zwysigstrasse ist knapp nicht mehr genügend leistungsfähig (QS E; QS D mit 2% weniger Verkehr). Die untergeordneten Gemeindestrassen weisen geringe Verkehrsbelastungen auf und sind genügend leistungsfähig.

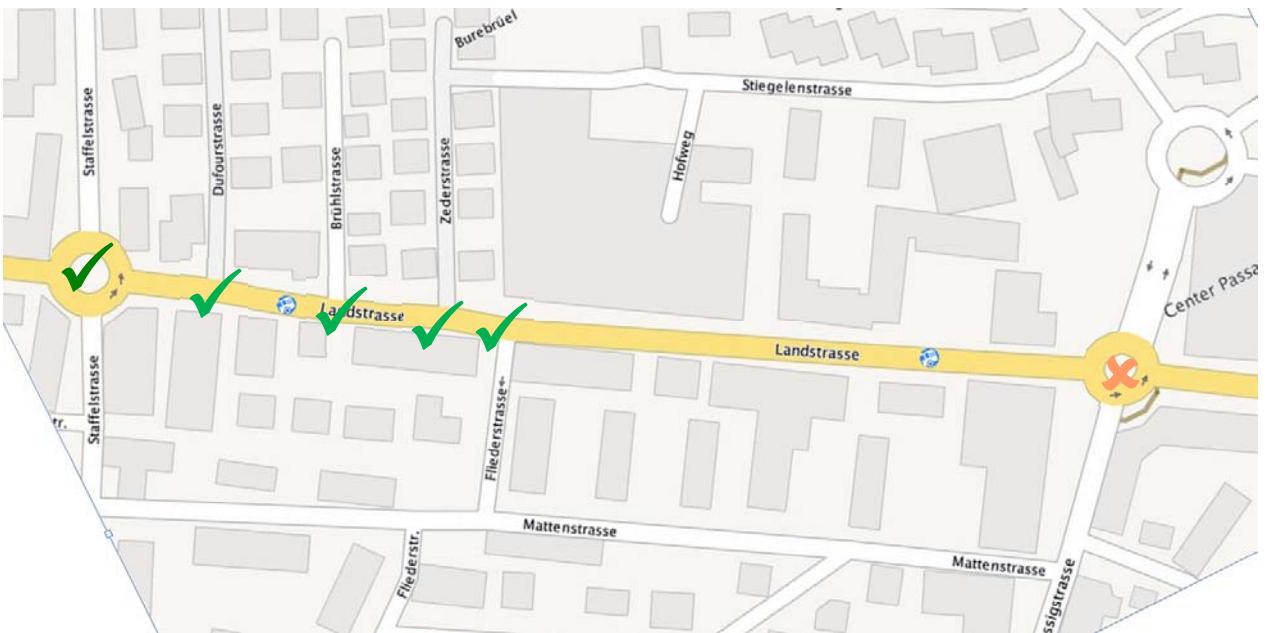


Abbildung 12: Im Abschnitt B ist nur der Kreisel Alberich Zwysigstrasse knapp ungenügend leistungsfähig

## Abschnitt C

Der Knoten Jurastrasse/Märzengasse ist knapp nicht mehr genügend leistungsfähig (QS E; QS D mit 1% weniger Verkehr). Der Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse ist vermutlich knapp genügend leistungsfähig (QS D).

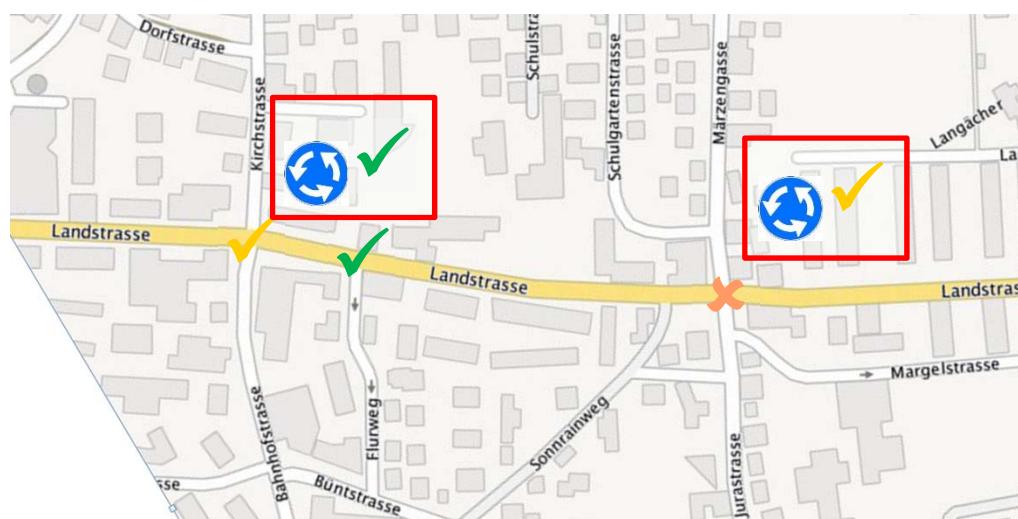


Abbildung 13 Im Abschnitt C kann die Verkehrsbelastung ASP 2030 nur mit einem Kreisel beim Knoten Jurastrasse/Märzengasse bewältigt werden

Um die gewünschte Verkehrsverlagerung der Beziehung Scharatenstrasse ↔ Würenlos auf den Knoten Jurastrasse/Märzengasse zu ermöglichen ist dieser Knoten bald in einen Kreisel umzu-bauen (QS D). Diese Umgestaltung entlastet auch die LSA Halbartenstrasse.

Durch die Umgestaltung des Knotens Bahnhofstrasse/Kirchstrasse könnte der benachbarte, leicht überlastete Kreisel Alberich Zwyssigstrasse etwas entlastet werden (QS C). Dieser Um-bau ist deshalb mittelfristig zu prüfen.

### Gebiet D

Die Verkehrsbelastung auf der Feldeggstrasse ist gering. Der ungeregelte Knoten ist deshalb genügend leistungsfähig. Ohne Berücksichtigung des regionalen Verkehrsmanagements ist die LSA Halbartenstrasse infolge des Mehrverkehrs überhaupt nicht mehr genügend leistungsfähig (QS F). Mit der Realisierung der Kreisel Bahnhofstrasse/ Kirchstrasse und Jurastrasse / Mär-zengasse werden sich die Leistungsdefizite der LSA Halbartenstrasse leicht reduzieren.

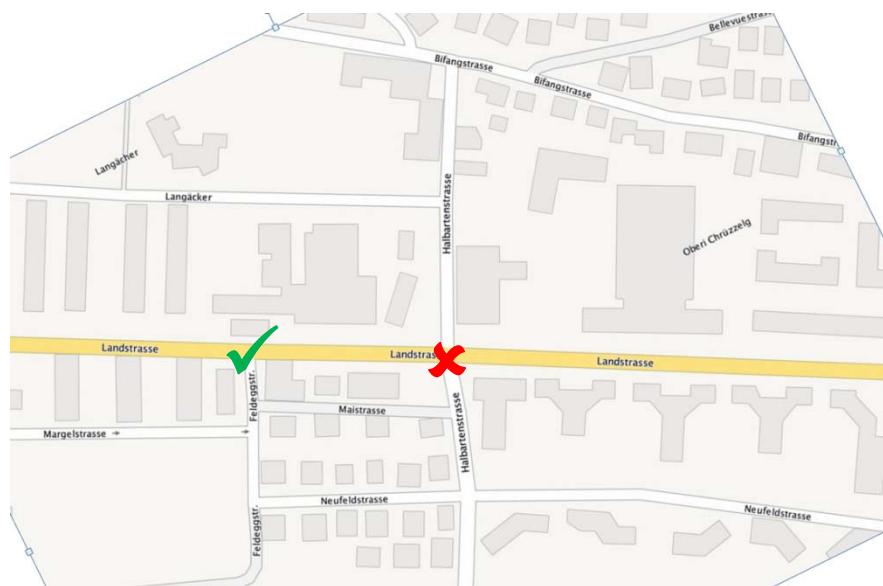


Abbildung 14: Die Lichtsignalanlage Halbartenstrasse kann die prognostizierte Verkehrsbelastung ASP 2030 nicht mehr bewältigen.

### Abschnitt E

Die Einmündung Kreuzkapellenweg ist auch mit dem Verkehr 2030 genügend leistungsfähig. Wenn jedoch ein grösserer Teil des nördlich der Landstrasse gelegenen Gewerbegebietes über den Kapellenweg erschlossen werden soll, muss die Leistungsfähigkeit erneut geprüft werden. Auch die Einmündung der Unteren Geisswiesstrasse ist genügend leistungsfähig.

Im Abschnitt E ist im Rahmen des Verkehrsmanagements die Realisierung einer LSA beim Knoten Otelfingerstrasse geplant. Bei der Planung der LSA muss auch eine allfällige Bauge-bietserweiterung Wettingen Ost berücksichtigt werden.



Abbildung 15 Im Abschnitt E ist die geplante Lichtsignalanlage mit Dosierfunktion bei der Einmündung Oelfingerstrasse notwendig.

## 5.4 Sensitivitätsüberlegungen

Als Grundlage für die Leistungsberechnungen wurden die höchst möglichen Verkehrsbelastungen zu Grunde gelegt. Es sind dies die Zählungen von 2014, die Verkehrszunahmen gemäss kantonalem Verkehrsmodell bis ins Jahr 2030, der Zusatzverkehr der maximal möglichen Verdichtungen entlang der Landstrasse in den nächsten 15 Jahren und der noch mögliche Zusatzverkehr aus dem Gebiet Einkaufszentrum und Industriegebiet Jurastrasse/Tägerhardstrasse.

In den Verkehrsmodelldaten des Kantons sind Veränderungen der Einwohner und Beschäftigten auch schon berücksichtigt, so dass man davon ausgehen kann, dass hier gewisser Zusatzverkehr doppelt einberechnet wurde.

Das Verkehrsmanagement Baden-Wettingen beschränkt die einfahrenden Verkehrsmengen in den Verkehrsspitzenzeiten, so dass der Verkehr im Innern zu Gunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs flüssig bleibt. Auch diese Massnahme wird zu einer Begrenzung des Wachstums in den Verkehrsspitzenstunden führen.

### Fazit 1:

**Bei der Verkehrsprognose wurde der „worst case“ mit Zunahme gemäss kant. Verkehrsmodell und mit der zusätzlichen Belastung einer maximalen Verdichtung gerechnet. Die Wirkung der regionalen Verkehrsmanagements wurde dabei nicht berücksichtigt. Die Verkehrsbelastung wurde dadurch viel zu hoch prognostiziert.**

Der einzige in Zukunft stark ungenügende Knoten ist die LSA Halbartenstrasse. Der Grund dazu ist nicht zuletzt der, dass die beiden ungeregelten Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse und Jurastrasse/Märzengasse in den Spitzenzeiten gemieden werden.

Mit einer ungestörten Verteilung der Zufahrten auf die Landstrasse bei den beiden Kreuzungen Bahnhofstrasse/Kirchstrasse und Jurastrasse-/Märzengasse mittels Knotenumbau zu Kreiseln könnte die LSA Halbartenstrasse deutlich entlastet werden.

**Fazit 2:**

**Wenn die Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse und Jurastrasse/Märzengasse zu Kreisel umgebaut werden, wird die Leistung der Lichtsignalanlage Halbartenstrasse etwas erhöht.**

**Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse**

Im Rahmen der Teiländerung (Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse - Planungsbericht nach Art. 47 RPV) wurde die Abschätzung der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung überprüft. Der Vergleich dieser neuen Ergebnisse mit denjenigen der Masterplanung Landstrasse zeigt, dass die Bevölkerung und die Zahl der Beschäftigten bis 2030 weniger stark zunehmen werden, als ursprünglich angenommen. Der Hauptgrund dafür ist, dass eine Erneuerung und Verdichtung langsamer stattfinden wird.

**Fazit 3:**

**Auf Grund neuerer Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass die Bevölkerung und die Zahl der Beschäftigten und deshalb auch der Verkehr weniger stark zunehmen wird als bei der Berechnung der Leistungsfähigkeiten angenommen.**

## 5.5 Schlussfolgerungen

Mit dem „worst case“ bezüglich des Zusatzverkehrs sind in der massgebenden Abendspitze des Jahres 2030 die Lichtsignalanlage Halbartenstrasse sehr stark überlastet und die Kreuzung Jurastrasse/Märzengasse und der Kreisel Alberich Zwyssigstrasse knapp ungenügend leistungsfähig. Alle anderen Knoten und Einmündungen weisen eine genügende Leistungsfähigkeit auf.

Bei der Lichtsignalanlage Halbartenstrasse stellt sich die Frage, inwieweit die prognostizierte Verkehrszunahme realistisch ist oder ob nicht mit der Einführung des Verkehrsmanagements die Verkehrsbelastung in den Spitzerverkehrsstunden auf das Niveau der Leistungsfähigkeit der LSA Halbartenstrasse plafonierte wird (werden soll).

Zusätzlich zu der eventuell geringeren Verkehrszunahme infolge des Verkehrsmanagements kann die Verkehrszunahme weiter gebremst werden, wenn Massnahmen für eine Verringerung der Verkehrserzeugung sowie für die Erhöhung des Anteils des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden (z. B. Bewirtschaftung Autoparkplätze, bessere Abstellmöglichkeiten für Velos und ein verbessertes Velowegnetz, Attraktivieren des öffentlichen Verkehrs, etc.). Solche Massnahmen können teure bauliche Massnahmen verzögern oder im Idealfall überflüssig machen.

Der Ausbau der Knoten Jurastrasse/Märzengasse und Bahnhofstrasse/Kirchstrasse zu Kreiseln würde zu einer besseren Verteilung des Verkehrs auf die Zufahrten entlang der Landstrasse führen und die beiden ungenügenden Knoten Alberich Zwyssigstrasse und Halbartenstrasse entlasten. Bezüglich des Zeitpunktes der Realisierung dieser Umbauten steht der Knoten Jurastrasse/Märzengasse deutlich vor dem Knoten Bahnhofstrasse/Kirchstrasse.

Wir empfehlen deshalb die folgenden Massnahmen in folgender Priorität:

- 1. Baldiger Ausbau des Knotens Jurastrasse/Märzengasse zu einem Kreisel**
- 2. Mittelfristiger Ausbau des Knotens Bahnhofstrasse/Kirchstrasse zu einem Kreisel prüfen**
- 3. Prüfung einer allfälligen Leistungssteigerung der LSA Halbartenstrasse nach Inbetriebsetzung des regionalen Verkehrsmanagements und/oder einer Baugebietserweiterung Wettingen Ost.**

## Teil 2

### 6. Erschliessungskonzept 2030

Der Zweck des Konzeptplans 2030 ist es, über die gesamte Länge der Landstrasse aufzuzeigen, welche Massnahmen im Rahmen von grösseren Neubauten und Gebietsentwicklungen angestrebt werden sollen, um die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes zu erhalten, den Verkehr flüssig rollen zu lassen und die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den (Wohn-) Quartieren möglichst gering zu halten.

#### 6.1 Hinweise

Der Konzeptplan im Anhang 7 stellt den Zeithorizont 2030 („Vollausbau“) dar (ein Ausschnitt ist nachfolgend ersichtlich). Veränderungen gegenüber dem heutigen Zustand sind in den Textboxen erläutert. Das Verkehrsnetz im heutigen Zustand ist im Kapitel 3 dargestellt und im Kapitel 4.1 mit wichtigen Verkehrsbelastungen und -beziehungen ergänzt.

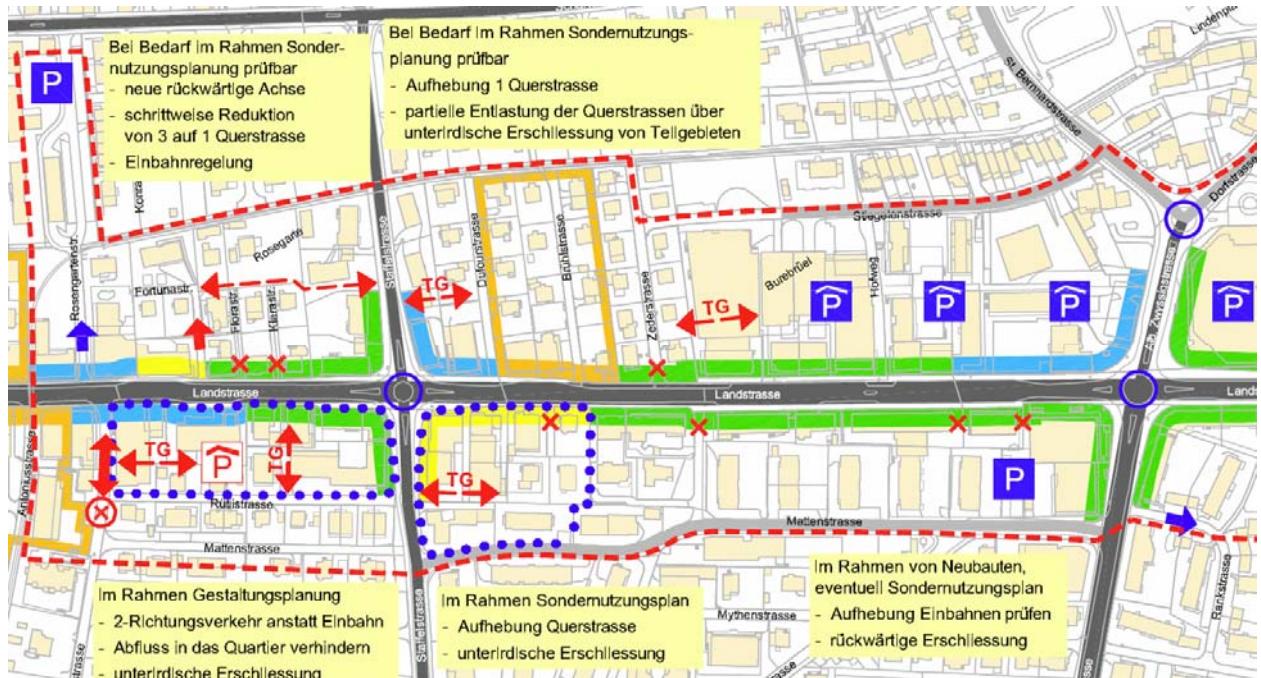


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Erschliessungskonzept Landstrasse, Zeithorizont 2030

Die verschiedenen Änderungen können in sehr unterschiedlichen Fristen umgesetzt werden. Zum Teil sind sie Teil laufender Planungen und können in den nächsten Jahren im Rahmen des bestehenden Strassennetzes umgesetzt werden, zum Teil sind sie aber auch erst langfristiger umsetzbar, da z.B. Strassenausbauten notwendig sind. Teilweise erfolgen sie auch nur im Fall von baulichen Entwicklungen auf den betreffenden Parzellen.

## 6.2 Planinhalte

### 6.2.1 Strassenhierarchie

Auf dem Konzeptplan werden die künftigen Strassentypen gemäss KGV dargestellt:

HVS Hauptverkehrsstrassen:	Landstrasse und Alberich Zwyssigstrasse südl. der Landstrasse Dunkelgrau, dick
HSS Hauptsammelstrasse:	Teil Staffelstrasse, Schartenstrasse, Teil Zentralstrasse, Alberich Zwyssigstrasse nördl. der Landstrasse, Märzengasse und Halbartenstrasse Dunkelgrau, dünn
QSS Quartiersammelstrasse:	Teil Staffelstrasse, St. Bernhardstrasse, Teil Dorfstrasse, Bahnhofstrasse, Jurastrasse und Teil Halbartenstrasse Hellgrau, ausgezogen
QES Quartiererschliessungsstrasse:	Schönaustrasse, Teil Zentralstrasse, Teil Staffelstrasse, Kirchstrasse, Bifangstrasse, Neufeldstrasse und Otelfingerstrasse Hellgrau, gestrichelt
ZS Zufahrtsstrasse, ZW Zufahrtsweg	Hellgrau, gestrichelt
Die Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen)	übrige Strassen.

### 6.2.2 Erschliessungsregime Bestand

Im heutigen Zustand werden die folgenden Erschliessungstypen unterschieden:

Rot:	direkt ab der Landstrasse erschlossene Parzellen
Orange:	über Sackgassen von der Landstrasse her erschlossene Parzellen
Blau:	über Querstrassen erschlossene Parzellen (mit Möglichkeit einer rückwärtigen Erschliessung)
Grün:	über Parallelstrassen (rückwärtig) erschlossene Parzellen
Gelb:	Mischform; über Quer- oder Parallelstrassen erschlossene Parzellen
Linie Blau punktiert:	bestehende oder laufende Sondernutzungsplanung mit Perimeter
Pfeil Blau:	Einbahnrichtung bestehend
Kreisel Blau:	Kreisel bestehend
LSA Blau:	Lichtsignalanlage bestehend
Parkplatz/Parkhaus Blau:	Parkplatz / Parkhaus bestehend

### 6.2.3 Veränderungen Erschliessungsregime

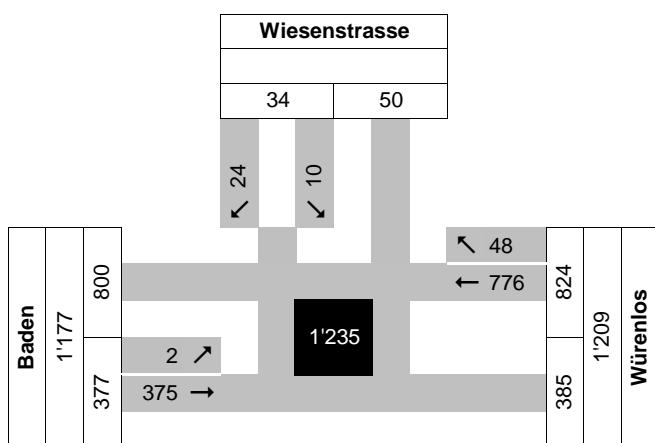
Die folgenden Massnahmen sind vorgesehen:

Linie Rot punktiert:	Sondernutzungsplanung mit Perimeter geplant
Linien Rot:	Inanspruchnahme bestehende Strassenlinie
Kreis Rot gestrichelt	Kreisel geplant
LSA Rot:	Lichtsignalanlage geplant
Rotes Kreuz:	Aufhebung Zufahrt
Pfeil Rot:	neue Einbahn bzw. neuer Zweirichtungsverkehr
Linien Rot gestrichelt:	Neue Erschliessung bzw. neue unterirdische Erschliessung (TG)
Roter Kreis mit Kreuz:	Abfluss in Quartier verhindern
Linie Rot gestrichelt:	Perimeter für Parkleitsystem
Parkhaus Rot:	Parkhaus geplant

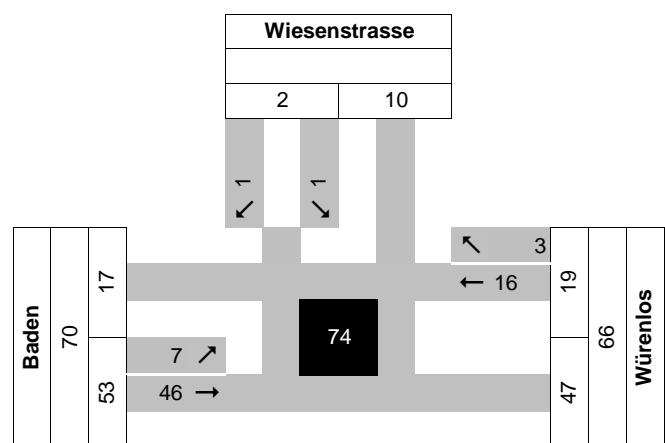
## Auswertung Verkehrszählung

Gemeinde      Wettingen  
 Knoten      Landstrasse / Wiesenstrasse  
 Strasse      K275 Landstrasse  
 Datum      Mittwoch, 04. Juni 2014  
 Zeit      17 - 18 Uhr

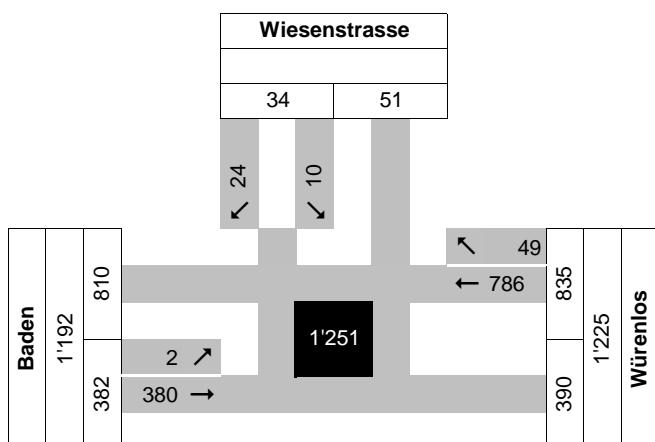
### Motorfahrzeuge / h



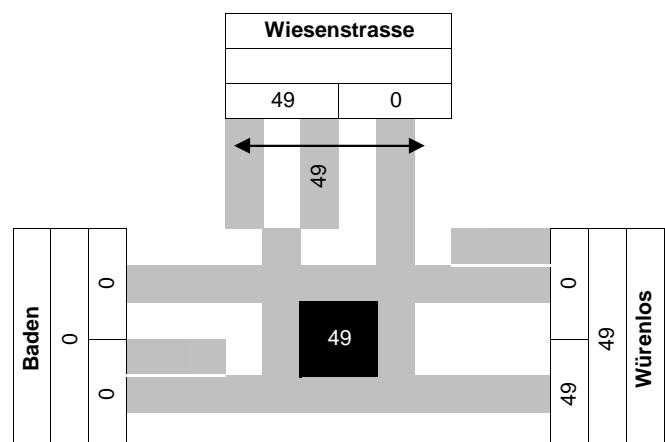
### Velo u. Mofa / h



### PWE / h



### Fussgänger

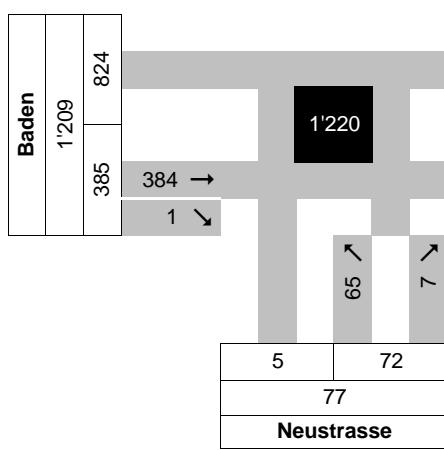


## Auswertung Verkehrszählung

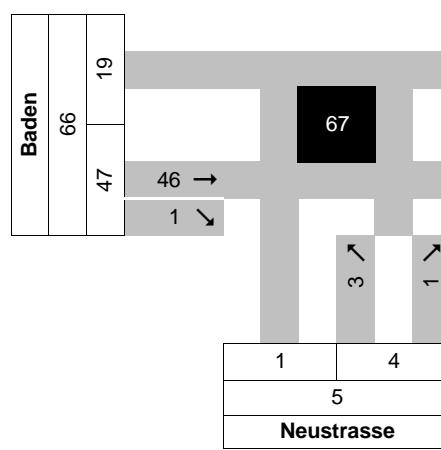
Gemeinde  
Knoten  
Strasse  
Datum  
Zeit

**Wettingen**  
**Landstrasse / Neustrasse**  
**K275 Landstrasse**  
**Mittwoch, 04. Juni 2014**  
**17 - 18 Uhr**

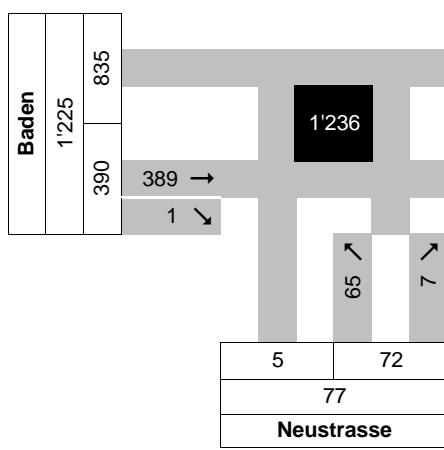
### Motorfahrzeuge / h



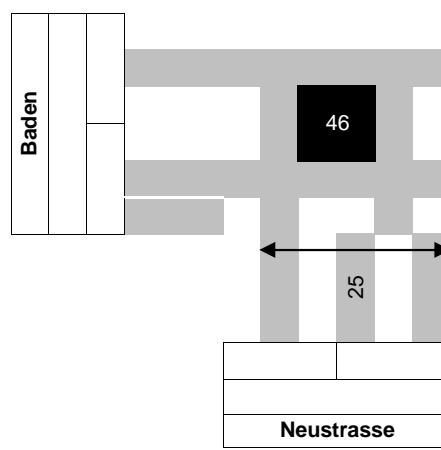
### Velo u. Mofa / h



### PWE / h



### Fussgänger



## Auswertung Verkehrszählung

Gemeinde  
Knoten  
Strasse  
Datum  
Zeit

**Wettingen  
LSA Halbartenstrasse  
K275 Landstrasse  
Mittwoch, 04. Juni 2014  
17 - 18 Uhr**

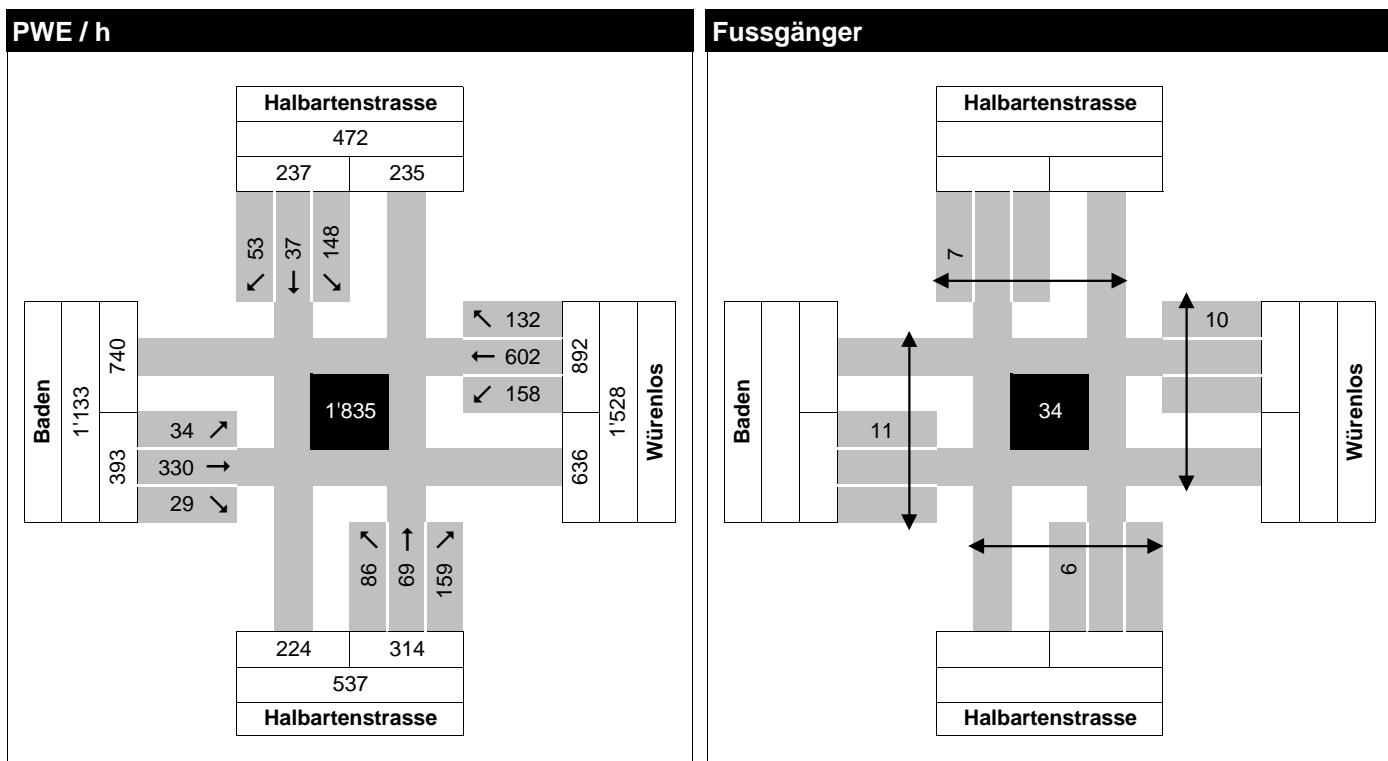
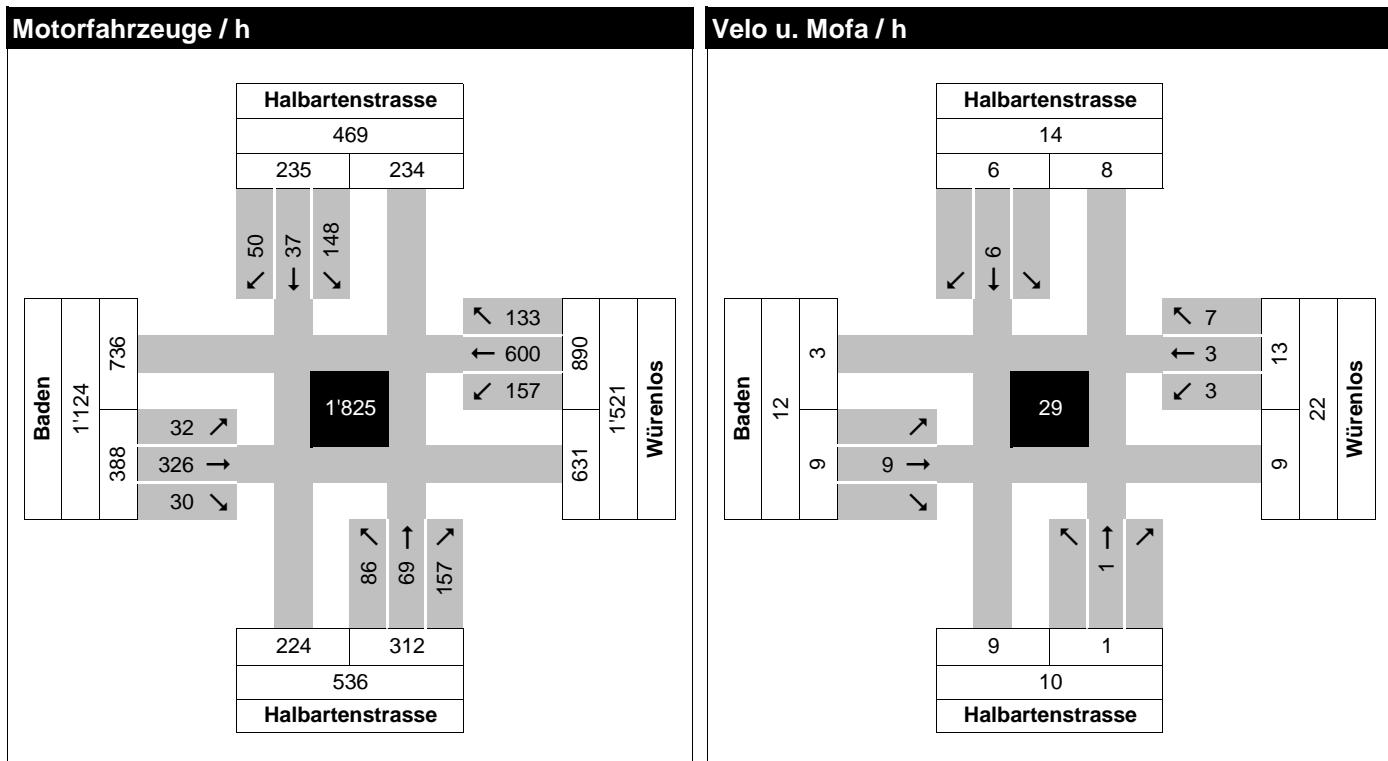
## **Ergebnis Auswertung LSA**

Knotenbelastung ASP am 4. Juni 2014

1'817 Fz/h

Knotenbelastung ASP während ~ 5 Wochen (2. Mai bis 10. Juni, ohne Feiertage)

1'814 Fz/h

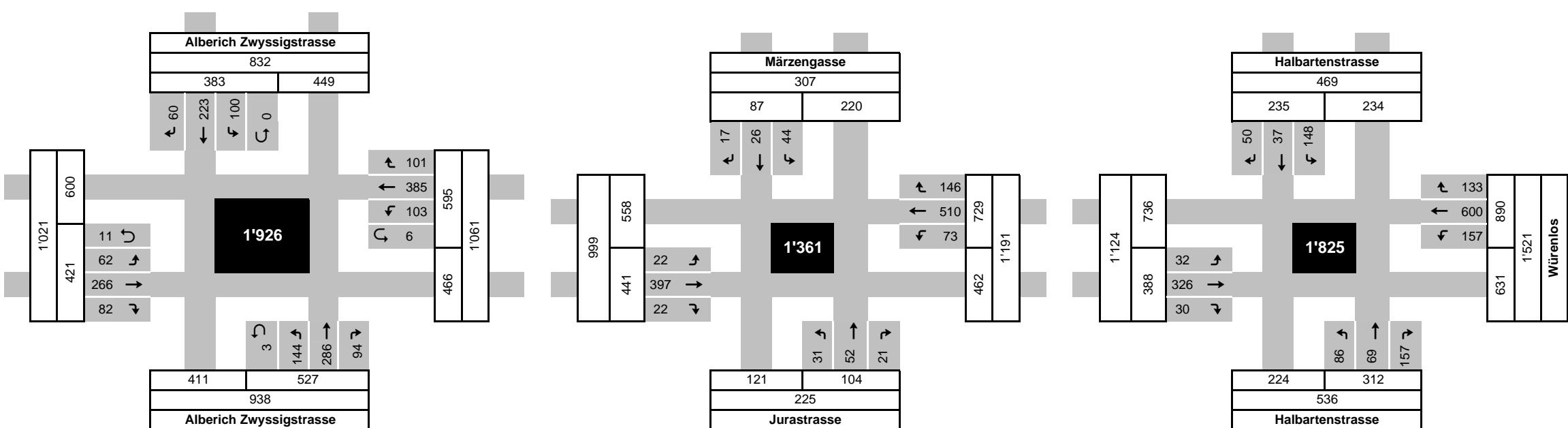
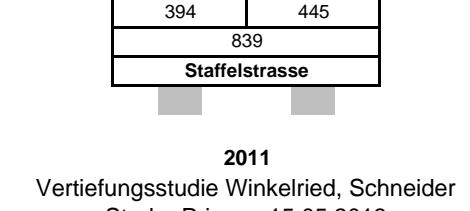
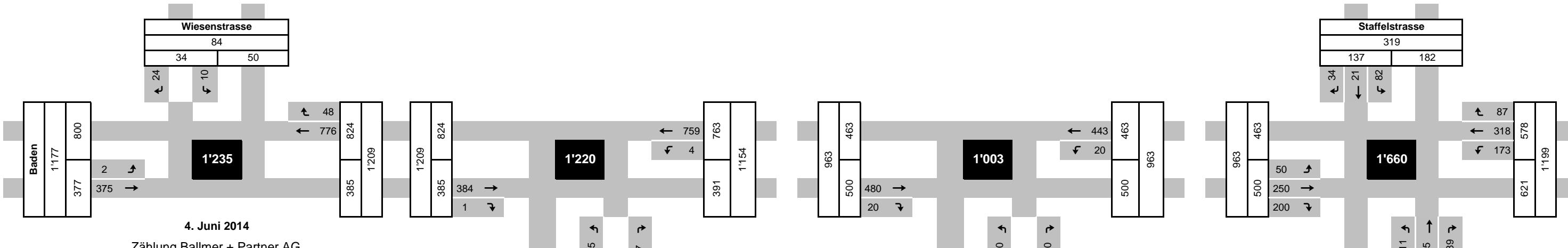


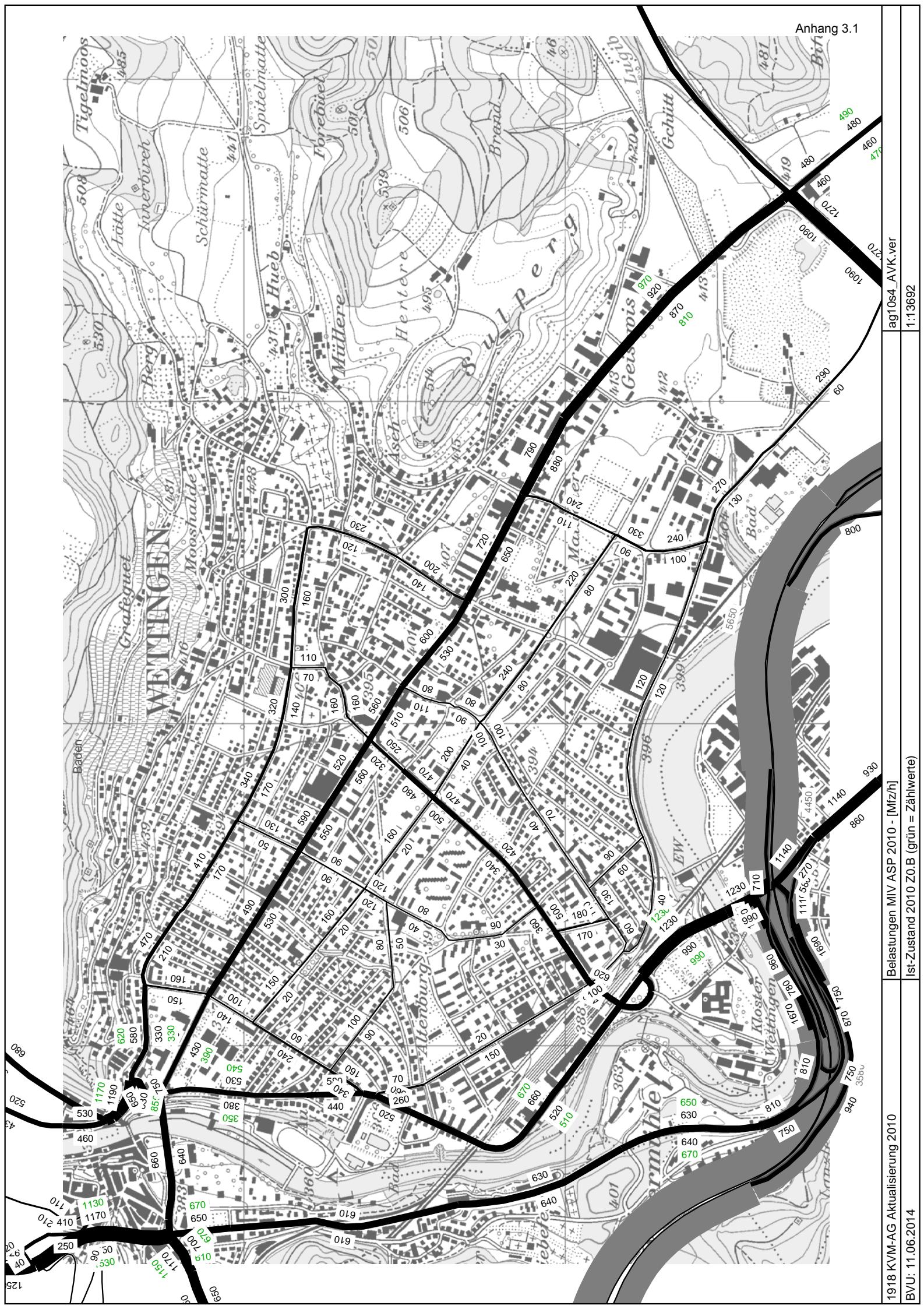
## Vorhandene Verkehrszahlen und Resultate Verkehrserhebungen 2014

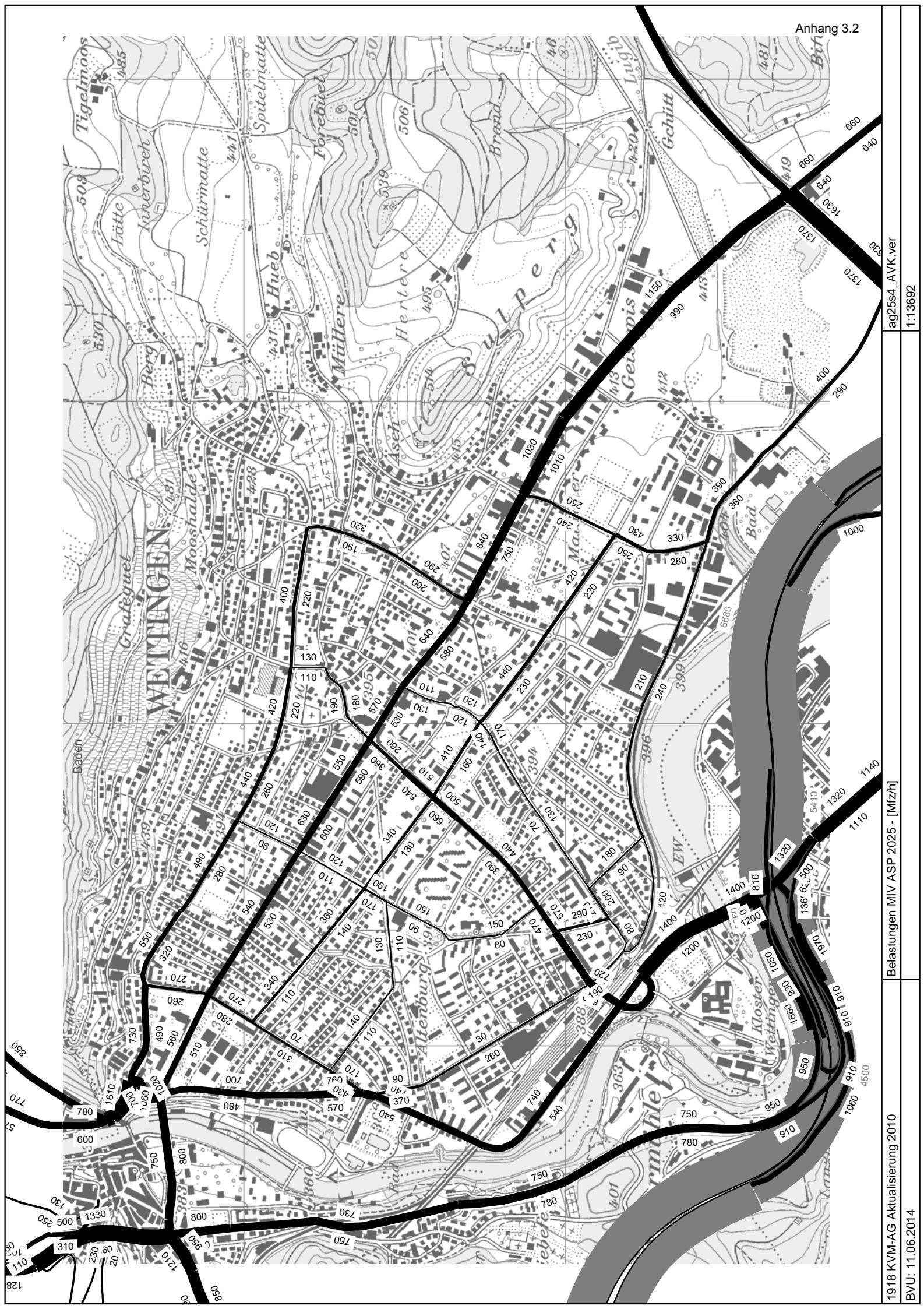
### Wettingen - Erschliessungskonzept Landstrasse

ASP 17:00 - 18:00 Uhr

Fz/h









Kurz- bis mittelfristige  
maximale Verkehrs-  
zunahme in den  
einzelnen Teilgebieten

Teilgebiete gemäss  
Planpartner AG

## **42** Mehrverkehr in den Teilgebieten in der ASP

Quelle Grundlagenkarte:  
Masterplanung Landstrasse,  
10. Juni 2014  
Planpartner AG, Zürich



Einzugsgebiete sowie  
Mehrverkehr der  
gezählten Knoten

Einzugsgebiete der untersuchten Knoten

**42** Mehrverkehr auf dem untersuchten Knoten in der ASP

Quelle Grundlagenkarte:  
Planpartner AG, Zürich

**Abschätzung möglicher Zusatzverkehr gemäss GP Jura-/Tägerhardstrasse**  
für Werktagsabendspitze

**Prognostizierte Verkehrsentwicklung des durchschnittlichen Werktagsverkehrs in Fz/Tg**

Nutzer	Kreisel			Jurastrasse			Tägerhardstrasse		
	2002	Neu	Gesamt	2002	Neu	Gesamt	2002	Neu	Gesamt
Tägipark	780	1850	2630	160	-160	0	920	530	1450
Huser AG				110	250	360	110	130	240
Kull+Laube				0	90	90			
Wanner							0	180	180
Hug							0	20	20

**Tägipark durchschnittlichen Werktagsverkehrs in Fz/Tg**

Tägipark 2014			1225						1263
---------------	--	--	------	--	--	--	--	--	------

**Weiter mögliche Entwicklungen DTWV in Fz/Tg**

Tägipark			187			340			330	187
----------	--	--	-----	--	--	-----	--	--	-----	-----

**Weiter mögliche Entwicklungen ASP (15% DTV) in Fz/h**

alle Nutzer			28		51				78
-------------	--	--	----	--	----	--	--	--	----

**Verteilung gemäss UVB GP Jura-/Tägerhardstrassein ASP in Fz/h**

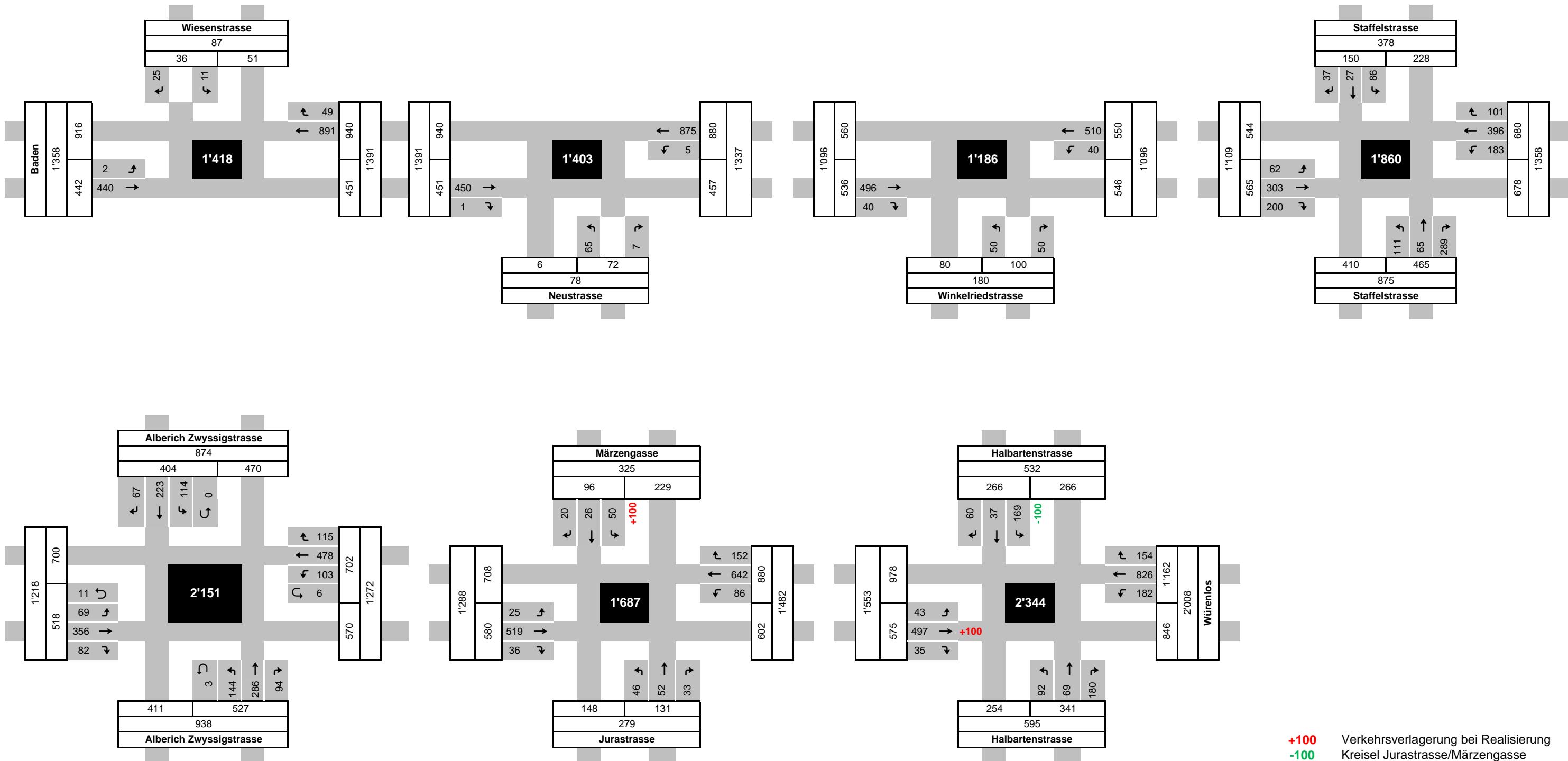
Tägerhardstrasse	7	3	13
Jurastrasse	9	5	15
Jurastr. Kreisel	3	2	7
Total	19	10	35
<-- Baden		Landstrasse	Würenlos -->
	Jurastr.	Zentralstrasse	
	28	Jurastr. 51	
		78	
			Halbartenstr.
		Tägerharstrstrasse	

## Verkehrsbelastungen 2030

### Wettingen - Erschliessungskonzept Landstrasse

ASP 17:00 - 18:00 Uhr

Fz/h



## Wettingen, Erschliessungskonzept Landstrasse 2030

**Konzeptplan 2030, Teil West**

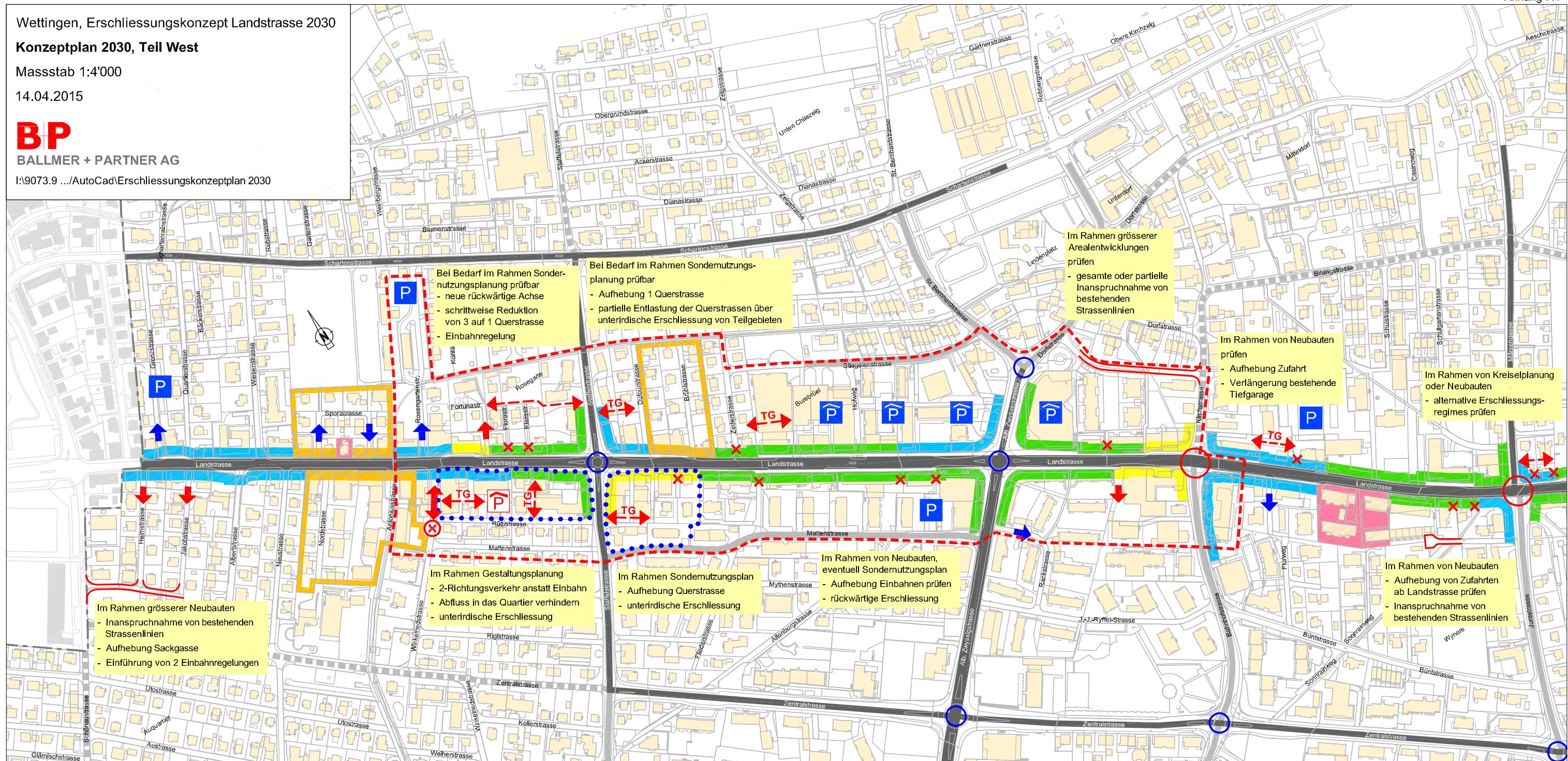
Massstab 1:4'000

14.04.2015



BALLMER + PARTNER AG

I:\9073.9 .../AutoCad\Erschliessungskonzeptplan 2030

**Strassenhierarchie 2030**

- HVS Hauptverkehrsstrasse
- HSS Hauptsammelstrasse
- QSS Quartiersammelstrasse
- QES Quartiererschliessungsstrasse
- ZS Zufahrtsstrasse / ZW Zufahrtsweg

**Erschliessungskonzept 2014**

- Blue Dotted Line:** bestehende oder laufende Sondernutzungsplanung mit Perimeter
- Blue Arrow:** Einbahnrichtung bestehend
- Blue Circle:** LSA Kreisel / Lichtsignalanlage bestehend
- Blue P:** Parkplatz / Parkhaus bestehend

**Erschliessungskonzept 2030**

- Pink Box:** direkt ab Landstrasse erschlossen
- Yellow Box:** Schild über Sackgasse von der Landstrasse her erschlossen
- Blue Box:** über Querstrassen erschlossen (mit Möglichkeit einer rückwärtigen Erschliessung)
- Green Box:** über Parallelstrassen (rückwärtig) erschlossen
- Yellow Box:** Mischform über Quer- oder Parallelstrassen erschlossen

**Massnahmen für Erschliessungskonzept 2030**

- Blue Dotted Line:** geplante Sondernutzungsplanung mit Perimeter
- Red Line:** Inanspruchnahme bestehende Strassenlinie
- Red Circle:** Kreisel / Lichtsignalanlage geplant
- Red X:** Aufhebung Zufahrt
- Red Double Arrow:** Einbahn / Zweirichtungsverkehr neu
- Red Arrow:** neue Erschliessung
- Red TG:** neue unterirdische Erschliessung
- Red Circle with X:** Abfluss in Quartier verhindern
- Red Dashed Box:** Perimeter für Parkleitsystem
- Red P:** Parkhaus geplant

Wettingen, Erschliessungskonzept Landstrasse 2030

**Konzeptplan 2030, Teil Ost**

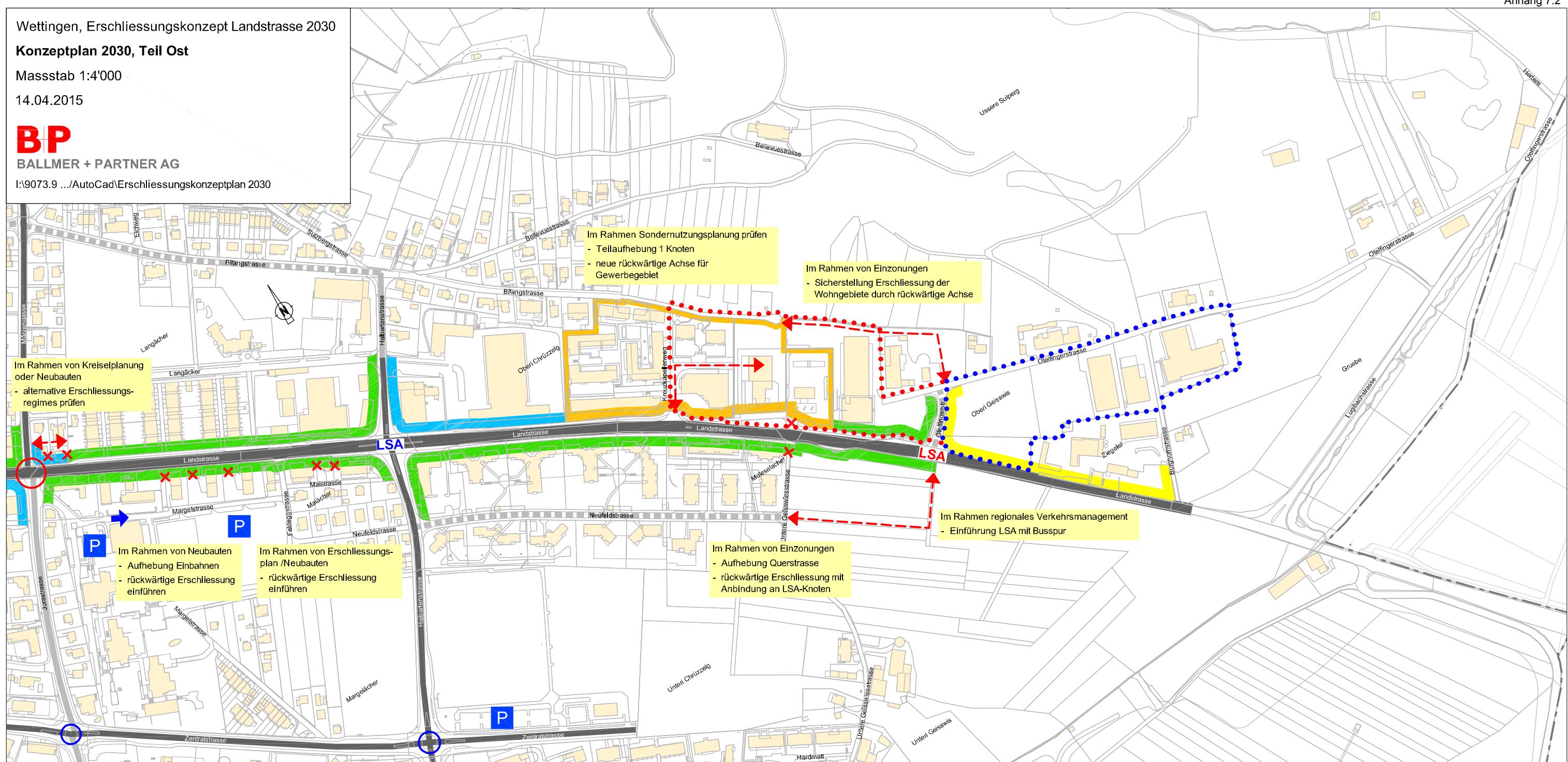
Massstab 1:4'000

14.04.2015



BALLMER + PARTNER AG

I:\9073.9 .../AutoCad\Erschliessungskonzeptplan 2030

**Strassenhierarchie 2030**

- HVS Hauptverkehrsstrasse
- HSS Hauptsammelstrasse
- QSS Quartiersammelstrasse
- QES Quartiererschliessungsstrasse
- ZS Zufahrtsstrasse / ZW Zufahrtsweg

**Erschliessungskonzept 2014**

- bestehende oder laufende Sondernutzungsplanung mit Perimeter
- Einbahnrichtung bestehend
- LSA Kreisel / Lichtsignalanlage bestehend
- P Parkplatz / Parkhaus bestehend

**Erschliessungskonzept 2030**

- direkt ab Landstrasse erschlossen
- Schild über Sackgasse von der Landstrasse her erschlossen
- über Querstrassen erschlossen (mit Möglichkeit einer rückwärtigen Erschliessung)
- über Parallelstrassen (rückwärtig) erschlossen
- Mischform über Quer- oder Parallelstrassen erschlossen

**Massnahmen für Erschliessungskonzept 2030**

- geplante Sondernutzungsplanung mit Perimeter
- Inanspruchnahme bestehende Strassenlinie
- LSA Kreisel / Lichtsignalanlage geplant
- X Aufhebung Zufahrt
- ←→ Einbahn / Zweirichtungsverkehr neu
- ←→ neue Erschliessung
- ← TG → neue unterirdische Erschliessung
- ⊗ Abfluss in Quartier verhindern
- Perimeter für Parkleitsystem
- P Parkhaus geplant

## Teiländerung Nutzungsplanung «Landstrasse»

Herleitung der max. Gebäudehöhe

Beilage 3

1:400  
7. Mai 2015

Dokument: 25571\_05A\_150507\_maxGH.vwx  
Layoutebene: 4 [Gebaeudehoehe\_rev]

