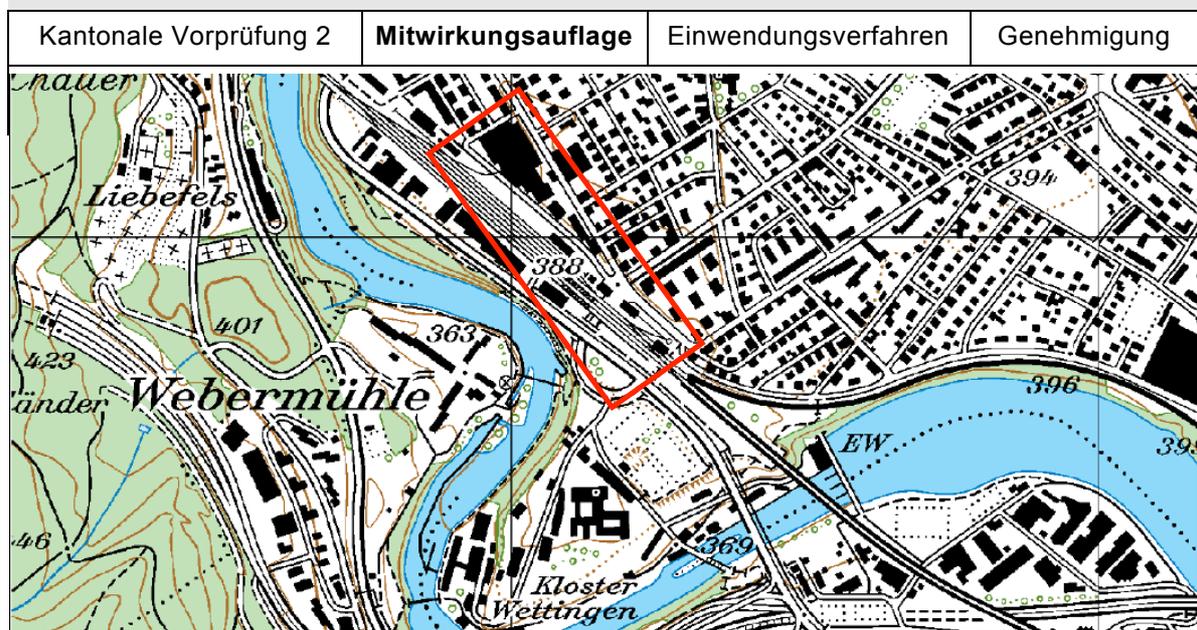


## Teiländerung Nutzungsplanung

- Bahnhofareal (§ 8 BNO-E)
- Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse» (§ 15<sup>bis</sup> BNO-E)
- Ausgleich von Planungsvorteilen (§ 38<sup>bis</sup> BNO-E)

## Planungsbericht nach Art. 47 RPV

**Fassung für die öffentliche Mitwirkungsaufgabe nach § 3 BauG  
vom 22. August 2018 – 27. September 2018**



---

## **IMPRESSUM**

### **Auftraggeber:**

Gemeinderat Wettingen, Alberich Zwyszigstrasse 76, 5430 Wettingen

### **Projektleitung:**

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

### **Bearbeitung:**

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich  
Heinz Beiner

Ablage Bilder

25581\_05A\_151022\_Abb\_Planber

---

## INHALT

<b>1</b>	<b>Planungsgegenstände und Ziele</b>	<b>5</b>
1.1	Planungsgegenstände	5
1.1.1	Entwicklungsplanung Bahnhofareal	5
1.1.2	Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»	7
1.1.3	Ausgleich von Planungsvorteilen	8
1.2	Ziele der Teiländerung der Nutzungsplanung	8
1.2.1	Zone Bahnhofareal	8
1.2.2	Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»	8
1.2.3	Ausgleich von Planungsvorteilen	9
1.3	Dokumente der Teiländerung Nutzungsplanung	9
1.4	Grundlagen der Teiländerung Nutzungsplanung	9
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen und Anforderungen</b>	<b>10</b>
2.1	Zone Bahnhofareal	10
2.1.1	Übergeordnete Grundlagen	10
2.1.2	Kommunale Grundlagen	12
2.1.3	Richtkonzept	12
2.1.4	Fazit	12
2.2	Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»	13
2.2.1	Übergeordnete Grundlagen	13
2.2.2	Kommunale Rahmenbedingungen	13
2.2.3	Kommunaler Gesamtplan Verkehr	14
2.2.4	Freiraumkonzept	14
2.2.5	Fazit	14
<b>3</b>	<b>Planung Bahnhofareal: Sachthemen</b>	<b>15</b>
3.1	Innenentwicklung / Verdichtung	15
3.2	Abstimmung Siedlung und Verkehr	17
3.3	Umwelt	17
3.3.1	Lärm	17
3.3.2	Luft	18
3.3.3	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	18
3.3.4	Abfälle, Altlasten	19
3.3.5	Störfallvorsorge	20
3.3.6	Grundwasser	22
3.3.7	Flora und Fauna	22
3.3.8	Nicht betroffene Umweltbereiche	22
<b>4</b>	<b>Erläuterungen zu Planungsinhalten</b>	<b>23</b>
4.1	Zone Bahnhofareal	23
4.1.1	Zonenzuweisung	23
4.1.2	Grundmasse	24
4.1.3	Nutzweise	24

---

4.1.4	Schutzobjekte	26
4.1.5	Qualitätssicherung	26
4.1.6	Parkierung	27
4.2	Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»	27
4.3	Planungsvorteilsausgleich	28
<b>5</b>	<b>Beurteilung der Planungsvorlage</b>	<b>29</b>
5.1	Zone Bahnhofareal	29
5.1.1	Interessenabwägung	29
5.1.2	Überprüfung der Vorlage anhand der Ziele	29
5.1.3	Planbeständigkeit	31
5.2	Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»	32
5.2.1	Interessenabwägung; Planbeständigkeit	32
<b>6</b>	<b>Bahnhofareal: Weiterer Handlungsbedarf</b>	<b>33</b>
6.1	Gestaltungsplan Bahnhofareal	33
6.2	Verwaltungsrechtlicher Vertrag	33
<b>7</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>34</b>
<b>8</b>	<b>Planungsablauf</b>	<b>36</b>
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>37</b>
	<b>Beilagen</b>	<b>39</b>

## 1 PLANUNGSGEGENSTÄNDE UND ZIELE

### 1.1 Planungsgegenstände

#### 1.1.1 Entwicklungsplanung Bahnhofareal

Situation	Der Bahnhof Wettingen wird täglich von Hunderten von Menschen als Eingangstor zu Wettingen benutzt. Das Gebiet rund um den Bahnhof ist heute vorwiegend gewerblich-industriell geprägt. Grössere Flächen werden gar nur sehr extensiv für Güterumschlag, Parkierung oder als Lager verwendet.
Gebiet mit Entwicklungspotenzial; erste umgesetzte Projekte	Das Bahnhofareal ist nicht nur attraktiver und benutzerfreundlicher Verkehrsknotenpunkt, sondern es hat aufgrund seiner zentralen Lage auch grosses Potenzial, zu einem attraktiven Ortsteil von Wettingen werden. In den letzten Jahren sind deshalb die Bahnhofvorfahrt, die Perronzugänge und die Anbindung der Klosterhalbinsel gemeinsam mit den SBB verbessert worden.
Entwicklung liegt auch in einem übergeordneten Interesse	Die Entwicklung des Bahnhofareals ist auch von übergeordnetem Interesse, denn die kantonalen Prognosen gehen für Wettingen von einem deutlichen Bevölkerungswachstum aus. Die Entwicklung zentraler, gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossener Lagen wird einen wichtigen Beitrag zur Aufnahme der zusätzlichen Einwohnenden und Beschäftigten leisten.
Mehrstufiger Planungsprozess	Der Gemeinderat Wettingen hat bereits 2008, gemeinsam mit den Grundeigentümern, eine Entwicklungsplanung für den nördlichen Teil des Bahnhofgebiets <sup>1</sup> in Angriff genommen. Im Jahre 2010 wurden im Rahmen einer Testplanung Zukunftsbilder und Prinzipien für die künftige Entwicklung des Bahnhofareals gesucht. Basierend auf dem Konzept des Büros Bauart Architekten und Planer AG, Zürich wurde der dem Ort am besten entsprechende Ansatz in der Folge durch ein interdisziplinär zusammengesetztes Planungsteam <sup>2</sup> zu einem Richtkonzept für Städtebau, Freiraum und Verkehr verfeinert.

<sup>1</sup> Mit "Bahnhofgebiet" sind die nördlich und südlich des Gleisfeldes liegenden Areale gemeint. Mit "Bahnhofareal" wird in diesem Bericht der nördlich der Bahngleise liegende Teil des Bahnhofgebiets bezeichnet.

<sup>2</sup> Verfassende des Richtkonzepts sind: Bauart Architekten und Planer AG, Zürich, Buchhofer AG, Zürich, und SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen

Richtkonzept als Grundlage für Planungsinstrumente

Das Richtkonzept wurde von den Grundeigentümern im April 2015 verabschiedet. Es bildet die Grundlage für die Anpassung bestehender (Bau- und Nutzungsordnung; Bauzonenplan) und die Ausarbeitung neuer Planungsinstrumente (Gestaltungsplan) sowie für vertragliche Regelungen zwischen den Grundeigentümern (verwaltungsrechtlicher Vertrag). Mit diesen Instrumenten werden die Inhalte des Richtkonzepts grundeigentümergebunden verankert.

Vorgezogene Teiländerung

Der Gemeinderat Wettingen beabsichtigt, die Allgemeine Nutzungsplanung gesamthaft zu überprüfen und wo nötig anzupassen. Aufgrund der Bedeutung, die das Bahnhofareal für Wettingen einnimmt und der bereits mehrere Jahre andauernden und weit fortgeschrittenen Planung zieht der Gemeinderat die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal zeitlich vor.

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

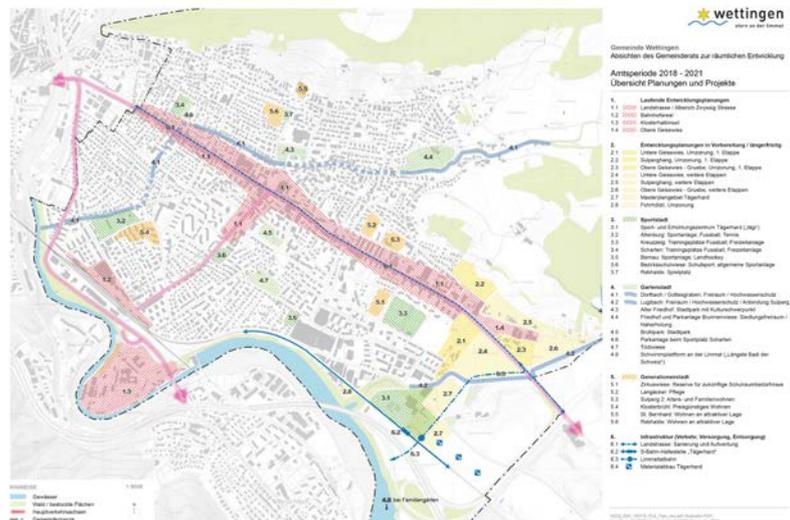


Abbildung 1: Planungsstrategie des Gemeinderats Wettingen, 2018

### 1.1.2 Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»

Gestaltungsplan in Kraft seit 2002	Der Gestaltungsplan «Jura-/Tägerhardstrasse» wurde vom Gemeinderat Wettingen am 11. Juli 2002 beschlossen und vom Regierungsrat des Kantons Aargau am 23. Oktober 2002 genehmigt. Gestützt auf den Gestaltungsplan wurden seither mehrere Bauprojekte realisiert, so insbesondere das Einkaufszentrum <i>tägipark</i> . Die Mehrzahl der seither realisierten Bauten wurde als Arealüberbauung bewilligt und realisiert.
Vorentscheidgesuch für Arealüberbauung	<p>Im Mai 2017 reichte ein Baukonsortium beim Gemeinderat ein Vorentscheidgesuch für die Parzelle 576 zur Prüfung und Stellungnahme ein. Das Bauvorhaben umfasst den Neubau einer Gewerbehalle mit Büros und darüber liegenden Wohnungen. Das Bauvorhaben ist als Arealüberbauung konzipiert. Das Gesuch wurde vom 19. Mai bis zum 19. Juni 2017 öffentlich aufgelegt.</p> <p>Im Rahmen der Prüfung des Vorentscheidgesuchs stellte die Bau- und Planungsabteilung Wettingen fest, dass das auf dieser Parzelle beabsichtigte Bauvorhaben zu § 8 Abs. 4 der kantonalen Bauverordnung (BauV) in Widerspruch steht: gemäss dieser Bestimmung sind in einem Gestaltungsplangebiet die Vorschriften der Arealüberbauung <i>nicht</i> anwendbar.</p>
Änderung ABauV mit Folgen für Bauvorhaben	Die Bestimmung von § 8 Abs. 4 BauV wurde am 18. November 2009 in die damals gültige Allgemeine Verordnung zum Baugesetz, ABauV (die heutige Bauverordnung) eingefügt, also etwa sieben Jahre nach Inkrafttreten des Gestaltungsplans «Jura-/Tägerhardstrasse». Sie ist seit dem 1. Januar 2010 in Kraft. Als Folge dieser Ordnungsänderung ist es nicht mehr zulässig, Bauvorhaben im Gestaltungsplan-Perimeter als Arealüberbauung bewilligen zu lassen, was bis zu dieser Ordnungsänderung noch möglich war und vom Gemeinderat Wettingen auch so gehandhabt wurde.
Ungleiche Behandlung von Grundeigentümern	Diese ungleiche Behandlung von Grundeigentümern innerhalb des Bezugsgebiets des Gestaltungsplans ist stossend. Zudem führt diese Einschränkung faktisch zu einer Abzonung, was im Widerspruch zum raumplanerischen Gebot der Siedlungsinnenentwicklung steht.
Absicht	Der Gemeinderat Wettingen beabsichtigt deshalb, in der Grundordnung die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die bisherige Bewilligungspraxis weiterhin angewendet werden kann.

Nutzung der gesetzlich angebotenen Handlungsspielräume

### 1.1.3 Ausgleich von Planungsvorteilen

Das Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG) verpflichtet die Kantone zur Regelung eines angemessenen Ausgleichs für erhebliche Vor- und Nachteile, die durch Planungen (z. B. durch Nutzungsplanungen) entstehen (Art. 5 RPG). Dieser Ausgleich ist in § 28a des kantonalen Baugesetzes (BauG) geregelt. Die Regelung sieht vor, dass Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, deren Grundstücke in eine Bauzone eingezont werden, eine Abgabe von 20% des Mehrwerts zu leisten haben. Der Einzonung gleichgestellt ist die Umzonung innerhalb von Bauzonen, wenn das Grundstück vor der Umzonung in einer Zone liegt, in der das Bauen verboten oder nur für öffentliche Zwecke zugelassen ist (§ 28a Abs. 1 BauG).

Die Gemeinden können den Abgabesatz von 20% auf höchstens 30% erhöhen. Sie können weiter in verwaltungsrechtlichen Verträgen Leistungen vereinbaren, die den Ausgleich anderer Planungsvorteile bezwecken (§ 28a Abs. 2 BauG).

Der Gemeinderat Wettingen macht von diesen Möglichkeiten Gebrauch und schafft mit der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung die dafür erforderliche Rechtsgrundlage.

## 1.2 Ziele der Teiländerung der Nutzungsplanung

### 1.2.1 Zone Bahnhofareal

Ziele Der Gemeinderat hat zu Beginn der Planung für die Entwicklung des Bahnhofareals folgende allgemeine Ziele formuliert, die mit der Teiländerung der Nutzungsplanung eigentümergebunden gesichert werden sollen:

- Die ortsbauliche Aufwertung des Bahnhofareals soll zu einem Quartier mit hoher Siedlungs-, Freiraum- und Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der schützenswerten Bauten im Bahnhofareal führen.
- Die Entwicklung soll zu einer durchmischten, aufeinander abgestimmten Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten sowie publikumsorientierten Nutzungen an geeigneten Lagen führen.
- Das Bahnhofareal soll für alle Nutzerinnen und Nutzer gut erreichbar sein.

### 1.2.2 Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»

Ziele Mit der Teiländerung der Nutzungsplanung (§ 15 Abs. 5 BNO-E) verfolgt der Gemeinderat Wettingen folgende Ziele:

- a) Aufrechterhalten und ausschöpfen der mit dem Gestaltungsplan ursprünglich (2002) geschaffenen Nutzungspotenziale;
- b) Förderung von gewerblichen Arbeitsplätzen;

c) Rechtsgleiche Behandlung der Grundeigentümer im Gestaltungsplan-Perimeter, indem die bisherige Bewilligungspraxis weitergeführt werden kann.

### 1.2.3 Ausgleich von Planungsvorteilen

Mit der Teiländerung der Nutzungsplanung (§ 38<sup>bis</sup> BNO-E) verfolgt der Gemeinderat Wettingen folgendes Ziel:

a) Ausschöpfen der rechtlichen Spielräume, die das kantonale Recht den Gemeinden für den Ausgleich von Vorteilen, die aus Planungen resultieren, bietet.

## 1.3 Dokumente der Teiländerung Nutzungsplanung

Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung umfasst folgende Dokumente:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| Verbindliche Dokumente | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teiländerung Bau- und Nutzungsordnung, Stand 22. August 2018</li> <li>• Teiländerung Bauzonenplan 1:2500, Stand 22. August 2018</li> </ul> |
| Erläuternde Dokumente  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, Stand 22. August 2018</li> </ul>   |

## 1.4 Grundlagen der Teiländerung Nutzungsplanung

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| Teiländerung Nutzungsplanung | <p>Folgende Dokumente liegen der Teiländerung der Nutzungsplanung zugrunde (siehe Beilagen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Richtkonzept Gestaltungsplan Bahnhofareal Wettingen, Fassung für die Mitwirkungsaufgabe nach § 3 BauG vom 22.8.2018 bis 27.9.2018; Bauart Architekten und Planer AG, Zürich, Buchhofer AG, Zürich, und SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen (<u>Beilage 1</u>)</li> <li>• Gestaltungsplan Bahnhofareal, bestehend aus: Sondernutzungsvorschriften, Plan 1:500 und Planungsbericht, Fassungen für die Mitwirkungsaufgabe nach § 3 BauG vom 22.8.2018 bis 27.9.2018 (<u>Beilage 2</u>)</li> <li>• Risikobericht «Gestaltungsplan Bahnhof Wettingen»; Ernst Basler + Partner AG, Zollikon i.A. Bauart Architekten und Planer AG, Zürich; 29. Juni 2015 (<u>Beilage 3</u>)</li> </ul> |
|------------------------------|--|

## 2 RAHMENBEDINGUNGEN UND ANFORDERUNGEN

### 2.1 Zone Bahnhofareal

#### 2.1.1 Übergeordnete Grundlagen

##### a) Kantonaler Richtplan

Raumkonzept Aargau Im Raumkonzept Aargau (Teil des kantonalen Richtplans) ist die Gemeinde Wettingen zusammen mit Baden als Kernstadt (kantonales Hauptzentrum) in einem urbanen Entwicklungsraum bezeichnet. Die urbanen Entwicklungsräume sind stark durch den Verkehr belastet und sollen gemäss Richtplan städtebaulich aufgewertet werden. Zudem müssten die Lebensqualität und die Standortattraktivität für das urbane Wohnen und Arbeiten gesteigert werden.

Wichtige Sachthemen Der kantonale Richtplan (KRIP) enthält mehrere Sachthemen, die mit der Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal berücksichtigt werden müssen:

- Bevölkerungszunahme innerhalb Siedlungsgebiet; Mindestdichten;
- Aufwertung Bahnhofgebiete: Vielfältige Nutzungen (Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen); Park + Ride; Bike + Ride; städtebauliche Konzeption als Orientierungspunkte;
- Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr;
- Doppelspurausbau: Bahnlinie Wettingen – Würenlos – Regensdorf;
- Verknüpfung Verkehrswege im Bahnhofgebiet; Schaffung von kurzen und sicheren Zugangs- und Umsteigewegen.

Teiländerung Nutzungsplanung ist auf den KRIP abgestimmt Wie in diesem Planungsbericht aufgezeigt wird, sind diese Sachthemen und die damit verbundenen Anforderungen in der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal berücksichtigt.

##### b) Regionales Entwicklungskonzept (REK)

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

- *Wettingen ist Zentrumsgebiet (Schwerpunkt Siedlungsentwicklung):* 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. Die Zentren sind attraktiv gestaltet und tragen wesentlich zur Lebens- und Aufenthaltsqualität bei. 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 auf und verfügt über ein attraktives und zusammenhängendes Langsamverkehrsnetz.

- *Der Bahnhof ist Mobilitätszentrum:* Die Bahnhöfe sichern die angestrebte ÖV-Erschliessungsqualität. Sie sind als multifunktionale Verkehrsdrehscheiben und eigentliche Mobilitätszentren mit einem umfassenden Angebot an Verkehrsdienstleistungen ausgebildet. Diese Orte sind städtebaulich aufgewertet und weisen Zentrumscharakter auf.

Teiländerung Nutzungsplanung  
ist auf das REK abgestimmt

Wie in diesem Planungsbericht aufgezeigt wird, ist diese Vision des REK 2030 mit der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal berücksichtigt und umgesetzt.

### c) Agglomerationsprogramme Aargau Ost

AP2G Im Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 2. Generation (AP2G, 2012), ist Wettingen gemeinsam mit Baden als Agglomerationszentrum bezeichnet. Im Siedlungskonzept 2030 wird das Bahnhofgebiet als Gebiet mit wichtigem Potenzial zur Innenentwicklung bezeichnet.

AP3G Im Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 3. Generation (2016) wird die Bedeutung der Bahnhofgebiete noch deutlicher hervorgehoben: Gemäss dem AP3G sind Bahnhofgebiete aufgrund ihrer zentralen Lage, der hervorragenden Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und aufgrund ihrer städtebaulichen Ausstrahlung strategische Gebiete für die Siedlungsentwicklung. Aufgrund dieses Charakters sind sie für besondere Nutzungen mit hoher Nutzungsmischung, hohen Dichten und damit hohem Verkehrsaufkommen gut geeignet. Aufgrund der strategischen Bedeutung der Siedlungsentwicklung nach innen besteht gemäss AP3G ein kantonales Interesse an der besseren Nutzung der Bahnhofgebiete.

Teiländerung Nutzungsplanung  
ist auf die Agglomerationsprogramme abgestimmt

Die Handlungsschwerpunkte des AP2G (z.B. Bereitstellen eines urbanen Dienstleistungsangebots, überdurchschnittliche städtebauliche Qualitäten) decken sich mit den Zielen der Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal.

### 2.1.2 Kommunale Grundlagen

#### a) Allgemeine Nutzungsplanung

Teilrevision als Voraussetzung zur Zielerreichung

Das Planungsgebiet ist im rechtsgültigen Bauzonenplan der Zone Bahnhofareal mit Gestaltungsplanpflicht und einer dreigeschossigen Wohngewerbezone zugeteilt.

Die Entwicklung des Bahnhofareals im Sinne des Richtkonzepts und unter Berücksichtigung der übergeordneten sowie kommunalen Grundlagen und Ziele erfordert eine Anpassung der kommunalen Grundordnung bestehend aus Bau- und Nutzungsordnung und Bauzonenplan.

#### b) Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Teiländerung Nutzungsplanung ist mit dem KGV abgestimmt

Der vom Gemeinderat am 23. Juni 2016 beschlossene Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) wurde vom kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt am 27. Juni 2016 genehmigt.

Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal ist materiell mit dem genehmigten KGV abgestimmt.

#### c) Freiraumkonzept

Teiländerung Nutzungsplanung ist mit dem Freiraumkonzept abgestimmt

Der Gemeinderat beschloss am 4. Juli 2013 ein Freiraumkonzept für das Siedlungsgebiet. Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal ist materiell mit dem Freiraumkonzept abgestimmt.

### 2.1.3 Richtkonzept

Teiländerung Nutzungsplanung ist auf das Richtkonzept abgestimmt

Das der Entwicklungsplanung für das Bahnhofareal zu Grunde liegende Richtkonzept (siehe Kapitel 1.1) sieht vor, die Bauvolumina so zu konzipieren, dass die baulichen Dichten und die nicht dem Wohnen dienenden Nutzungen zum Bahnhof hin zunehmen. Dadurch wird der Bahnhof als öffentlicher Ort akzentuiert. In Gegenrichtung nimmt der Grünflächenanteil zu, je weiter der Baubereich vom Bahnhof entfernt liegt. So entstehen Verbindungen zu den bestehenden Bebauungsstrukturen, insbesondere im Nord-Westen des Perimeters.

### 2.1.4 Fazit

Umfassende Abstimmung

Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal berücksichtigt sowohl die übergeordneten als auch die kommunalen Grundlagen und Ziele.

Diese Teiländerung stützt sich im Weiteren auf ein Richtkonzept für Städtebau, Freiraum und Verkehr ab. Damit ist gleichzeitig die Abstimmung mit dem Gestaltungsplan Bahnhofareal sichergestellt, für den das Richtkonzept wegleitend ist.

## 2.2 Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»

### 2.2.1 Übergeordnete Grundlagen

#### a) Kantonaler Richtplan

Teil des urbanen  
Entwicklungsraums

Die Gemeinde Wettingen bildet zusammen mit der Stadt Baden nebst Aarau eines von zwei kantonalen Hauptzentren. Der Raum Baden-Wettingen ist deshalb im kantonalen Richtplan als Kernstadt bezeichnet, die zusammen mit den Agglomerationen den Motor der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung bildet. Die Kernstadt Baden-Wettingen wiederum ist Teil eines urbanen Entwicklungsraums, in dem gemäss Richtplan unter anderem ein grosser Teil des Bevölkerungswachstums und Arbeitsplatzwachstums stattfinden soll.

Einzelstandort für Nutzungen mit  
hohem Personenverkehr

Das Gebiet «Jura-/Tägerhardstrasse» ist im kantonalen Richtplan als Einzelstandort für Nutzungen mit hohem Personenverkehr festgesetzt. In diesem Gebiet sind nach Richtplan Einkaufszentren mit einer Nettoladenfläche von insgesamt 7000 m<sup>2</sup> und Fachmärkte mit einer Nettoladenfläche von gesamthaft über 10'000 m<sup>2</sup> zulässig. Gestützt auf diese Festlegung wurde das Einkaufszentrum *tägipark* bewilligt und realisiert.

Übereinstimmung mit  
kantonalem Richtplan

Die beabsichtigte Teiländerung Nutzungsplanung im Gebiet «Jura-/Tägerhardstrasse» steht mit diesen übergeordneten Zweckbestimmungen in Einklang.

#### b) Regionales Entwicklungskonzept

Arbeitsplatzgebiet von  
regionaler Bedeutung

Das von der Planungsgruppe Baden Regio 2013 (mit Ergänzung 2016) beschlossene regionale Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio bezeichnet unter anderem die Zentren Baden und Wettingen sowie Wettingen Ost als Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung.

Übereinstimmung mit REK

Die beabsichtigte Teiländerung der Nutzungsplanung im Gebiet «Jura-/Tägerhardstrasse» unterstützt diese übergeordnete Zweckbestimmung.

### 2.2.2 Kommunale Rahmenbedingungen

#### a) Nutzungsplanung

Bau- und Nutzungsordnung;  
Bauzonenplan

Das Gebiet Jura-/Tägerhardstrasse ist gemäss der kommunalen Bau- und Nutzungsordnung und dem Bauzonenplan der Gemeinde Wettingen der Arbeitszone zugeteilt und mit einer Gestaltungsplan-Pflicht belegt (§ 15 BNO). Diese Pflicht wird mit der vorliegenden Teiländerung aufrechterhalten.

### **2.2.3 Kommunalen Gesamtplan Verkehr**

Kein Widerspruch  
zum KGV

Der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) wurde vom Gemeinderat Wettingen am 23. Juni 2016 beschlossen und vom kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt am 27. Juni 2016 genehmigt. Die beabsichtigte Teiländerung der Nutzungsplanung für die Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse» weist keinen Widerspruch zum KGV auf.

### **2.2.4 Freiraumkonzept**

Kein Widerspruch  
zum Freiraumkonzept

Das kommunale Freiraumkonzept wurde vom Gemeinderat Wettingen am 4. Juli 2013 beschlossen. Die beabsichtigte Teiländerung der Nutzungsplanung für die Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse» weist keinen Widerspruch zum Freiraumkonzept auf.

### **2.2.5 Fazit**

Umfassende Abstimmung

Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für die Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse» berücksichtigt sowohl die übergeordneten als auch die kommunalen Grundlagen und Ziele.

### 3 PLANUNG BAHNHOFAREAL: SACHTHEMEN

#### 3.1 Innenentwicklung / Verdichtung

Revision kantonaler Richtplan, Teil Siedlungsgebiet	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 legte der Grosse Rat nicht nur das Siedlungsgebiet abschliessend fest; er beschloss auch Vorgaben zu den minimalen Einwohnerdichten und zum Fassungsvermögen des Siedlungsgebiets.
Qualitative Verdichtung	Das Bahnhofareal zählt aus kantonalen Sicht zu den mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen, zentralen Lagen, für die eine gezielte Verdichtung unter Berücksichtigung qualitativer Anforderungen verlangt wird. Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung hat deshalb die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass das vorhandene Entwicklungspotenzial genutzt wird.
Fassungsvermögen der Bauzone	Die Gemeinde Wettingen zählt 20'790 Einwohnende (Stand 31. Dezember 2017). Gemäss dem revidierten kantonalen Richtplan muss die Gemeinde die Voraussetzung dafür schaffen, dass innerhalb des im kantonalen Richtplan abschliessend festgelegten Siedlungsgebiets bis in das Jahr 2040 27'120 Einwohnende <sup>3</sup> Platz finden würden, was einer Zunahme um etwa 6300 Personen oder um circa 30% entspricht.
Mögliche Verteilung des Bevölkerungswachstums	Dieses Bevölkerungswachstum könnte wie folgt verteilt werden (Bandbreite aufgrund unterschiedlicher Annahmen für Flächenbedarf pro Person und Nutzungsanteilen): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofareal (Entwicklungsschwerpunkt): + 650 bis 800 Einwohnende</li> <li>• Landstrasse (Entwicklungsschwerpunkt): + 1400 bis 1850 Einwohnende</li> <li>• Übrige bestehende Bauzone: + 1150 bis 2300 Einwohnende</li> <li>Erweiterte Bauzone Wettingen Ost und Sulperg (Einzonung): + 2500 bis 3000 Einwohnende</li> </ul>

<sup>3</sup> Siehe Anpassung kantonaler Richtplan Siedlungsgebiet, Beilage 2 zum Erläuterungsbericht, 10. Dezember 2014.

Mindestdichte gemäss kantonalem Richtplan	Das Bahnhofgebiet weist heute aufgrund seiner gewerblichen Nutzungsausrichtung eine Dichte von weniger als 20 Einwohnenden pro Hektare auf. Gemäss kantonalem Richtplan, der Wettingen zum Raumtyp «Kernstadt» zählt, muss in unüberbauten <sup>4</sup> Wohn- und Mischzonen eine Mindestdichte von 90 E/ha <sup>5</sup> erreicht werden.
Mögliche Anzahl Einwohnende im Bahnhofareal und resultierende Einwohnerdichte	<p>Das Richtkonzept ermöglicht die Realisierung einer anrechenbaren Geschossfläche (aGF in Voll- und Untergeschossen) von 52'300 m<sup>2</sup>.<sup>6</sup> Die Arbeitsnutzung muss mindestens 20% der zu realisierenden anrechenbaren Geschossfläche betragen (siehe § 8 Abs. 4 BNO-E). Demnach steht für das Wohnen maximal 41'840 m<sup>2</sup> aGF zur Verfügung.</p> <p>Bei einem durchschnittlichen Flächenanspruch von 40-50 m<sup>2</sup> aGF pro Person würden circa 800-1000 Personen im Bahnhofareal Platz finden (diese Grösse variiert je nach angenommenem Flächenbedarf pro Person und dem effektiven Anteil an Arbeitsnutzung).</p> <p>Daraus resultiert eine hohe Dichte von rund 170-220 E/ha, womit die kantonal geforderte Mindestdichte für nicht überbaute Wohn- und Mischzonen mindestens verdoppelt würde. Das quantitative Ziel des Kantons für Innenentwicklung und Verdichtung ist damit erfüllt.</p>
Kommunale Entwicklungsschwerpunkte	<p>Die Landstrasse ist das Rückgrat von Wettingen und soll gemäss kommunaler Zielsetzung Zentrumsfunktion ausüben. Der Gemeinderat hat deshalb die Landstrasse zum Entwicklungsschwerpunkt erklärt und die für die Landstrasse zu erreichenden Ziele mit der Masterplanung Landstrasse konkretisiert (2014). Mit einer separaten Teiländerung der Nutzungsplanung, die der Regierungsrat am 26. April 2017 genehmigt hat, sind die Inhalte des Masterplans Landstrasse eigentümergebunden gesichert.</p> <p>Das Bahnhofareal und die Landstrasse, die über die Alberich Zwyszig-Strasse miteinander verbunden sind, bilden somit die kommunalen Entwicklungsschwerpunkte der Gemeinde Wettingen.</p>

<sup>4</sup> Das Bahnhofareal ist heute gewerblich-industriell geprägt. Mit der Umwandlung in ein gemischt genutztes Quartier ist eine grundlegende strukturelle Änderung verbunden, weshalb von einem nicht überbauten Gebiet ausgegangen werden muss.

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

<sup>6</sup> Dies entspricht einer Ausnützungsziffer von 2.13. Zum Vergleich: gemäss gültiger Grundordnung sind im Bahnhofareal Ausnützungsziffern von 1.20 (Zone Bahnhofareal) und 0.75 (Wohn-Gewerbezone WG3) erlaubt (siehe auch Kapitel 4.1.2).

## 3.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Situation heute** Der Bahnhof Wettingen ist bereits heute mit dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr sehr gut erschlossen. In den letzten Jahren sind mehrere Projekte umgesetzt worden, welche die Erreichbarkeit und die Erschließungsqualität des Bahnhofs weiter verbessert haben:
- Neubau Busbahnhof;
  - Verbesserung der Perronzugänge und erleichterte Verbindung zur Klosterhalbinsel für zu Fuss Gehende;
  - Neubau Velostation;
  - Einführung Begegnungszone.
- Mit der Einführung einer Begegnungszone konnten der Verkehr im Nahbereich des Bahnhofs beruhigt und die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.
- Richtkonzept** Das Richtkonzept für Städtebau, Freiraum und Verkehr, das sowohl der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal als auch dem, die Allgemeine Nutzungsplanung konkretisierenden Gestaltungsplan zugrunde gelegt ist, zeigt auf, wie das aus der angestrebten Umstrukturierung und Verdichtung des Bahnhofareals resultierende Verkehrsaufkommen gut bewältigt werden kann. Siedlung und Verkehr sind aufeinander abgestimmt.

## 3.3 Umwelt

### 3.3.1 Lärm

- Empfindlichkeitsstufen** Das Bahnhofareal ist sowohl gemäss gültiger Grundordnung (Bau- und Nutzungsordnung; Bauzonenplan) als auch nach der geänderten Grundordnung der Lärm-Empfindlichkeitsstufe (ES) III zugeordnet.
- Massgebende Grenzwerte** Das Bahnhofareal gilt als vollständig erschlossen. Für von aussen auf das Gebiet einwirkende Lärmquellen sind daher die Immissionsgrenzwerte (IGW) massgebend:
- *Strassenlärm*: Detaillierte Lärmimmissionsberechnungen haben ergeben, dass die für das Wohnen massgebenden Immissionsgrenzwerte von 65 dB (Tag) bzw. 55 dB (Nacht) eingehalten sind.
  - *Eisenbahnlärm*: In den an die Bahnlinie angrenzenden Bereichen sind die Immissionsgrenzwerte für das Wohnen an mehreren Standorten überschritten. Es sind spezifische Massnahmen notwendig (z. B. lärmoptimierte Wohnungsgrundrisse; Lärmloggien). Bei Betriebsräumen können die Immissionsgrenzwerte überall eingehalten werden.

### 3.3.2 Luft

Nutzungen	Innerhalb des Bahnhofareals sind keine Nutzungen möglich, die zu einer wesentlichen Erhöhung der Luftschadstoffemissionen führen können.
Verkehr Seminarstrasse	<p>Mit den neu erzeugten Fahrten werden die NO<sub>x</sub>- und VOC-Emissionen der Seminarstrasse bis zum Jahre 2025 weniger stark abnehmen, als wenn die bestehende Nutzweise fortgeführt würde.</p> <p>Für PM10 ist anstatt von einer geringfügigen Reduktion von einer geringfügigen Zunahme der Emissionen im Jahre 2025 auszugehen.</p> <p>Die CO<sub>2</sub>-Emissionen verbleiben mit den geplanten Nutzungen auf dem heutigen Niveau.</p>

### 3.3.3 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Eisenbahnlinie	<p>Die 15 kV-Fahrleitungen der südwestlich des Bahnhofareals liegenden Eisenbahnlinie emittieren nichtionisierende Strahlung. Zu unterscheiden sind Emissionen der elektrischen Felder und der magnetischen Felder:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Der Immissionsgrenzwert für <i>elektrische</i> Felder wird an allen Bahnlinien – unabhängig vom Fahrbetrieb – eingehalten.</li><li>• Der Anlagegrenzwert für <i>magnetische</i> Felder wird bei typischen Doppelspurstrecken mit Erdseil ab einer Distanz von ca. 15 m ab Mitte der Doppelspurtrasse eingehalten. Im vorliegenden Falle beträgt der Abstand ca. 32 m. Es ist somit davon auszugehen, dass der Immissionsgrenzwert erfüllt wird und dass die rechtlichen Vorgaben zu keinen Problemen in den nachfolgenden Planungsphasen führen werden.</li></ul>
----------------	---

### 3.3.4 Abfälle, Altlasten

Kataster der belasteten Standorte

Im Kataster der belasteten Standorte sind folgende Einträge vorhanden:

- Betriebsstandort SBB (Parzelle Nr. 6315): Umschlagsort für Kohle, Heizöl und Benzin
- Betriebsstandort Debrunner Acifer (Parzelle Nr. 2675): Standort für Eisen, Stahl, sowie Eisen- und Stahlfabrikate
- Betriebsstandort Lägern-Plastic (Parzelle Nr. 5013): Vorbelastung durch Tanksäule

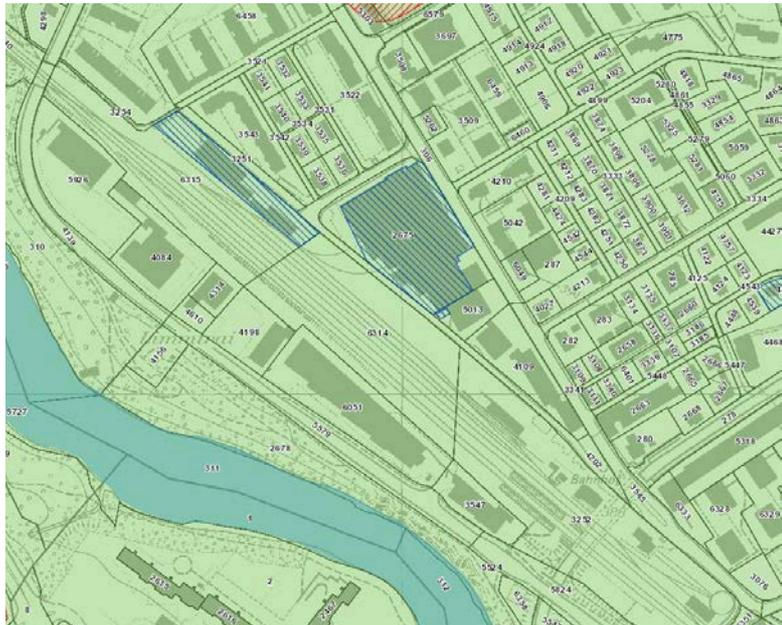


Abbildung 2: Auszug aus dem Kataster der belasteten Standorte; blau schraffiert: Betriebsstandort (Quelle: agis, Mai 2015)

Historische Untersuchung

Gemäss der durchgeführten historischen Untersuchung des Bahnhofareals [Ecosens AG, 23.05.2012] sind im gesamten Areal Flächen vorhanden, bei denen ein Verdacht auf Belastungen des Untergrunds besteht. Die möglichen Belastungen stammen aus den früheren gewerblichen Tätigkeiten (u. a. Öl-, Benzin- und Kohle-Umschlag sowie -Lagerung, Fahrzeugreinigung), unterirdische Tankanlagen (Heizöl, Tankstellen) und künstliche Auffüllungen. Die in der historischen Untersuchung aufgezeigten Verdachtsflächen liegen teilweise ausserhalb der im Kataster der belasteten Standorte (KBS) aufgeführten Belastungsstandorte.

Technische Untersuchung

Die technischen Untersuchungen konnten für alle Grundstücke des Bahnhofareals bis Ende 2017 abgeschlossen werden. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass schwach bis stark verschmutztes Untergrundmaterial vorhanden ist. Aus altlastenrechtlicher Sicht sind jedoch keine weiteren Abklärungen nötig, da keine Gefährdung der Umwelt zu erwarten ist. Bei einem späteren Aushub ist das verschmutzte Material auf Grundlage

eines Entsorgungskonzepts zu triagieren und geeignet zu entsorgen. Die notwendigen Massnahmen werden mit der Baubewilligung verfügt.

**Belastete Gebäudesubstanz** Aufgrund des Gebäudealters ist mit belasteter Gebäudesubstanz (Asbest, PCB, u.a.) zu rechnen. Untersuchungen zur belasteten Gebäudesubstanz liegen vereinzelt vor. Zum Teil wurden geringfügige Belastungen festgestellt; es besteht jedoch derzeit kein Handlungsbedarf. Verdachtsmomente müssen vor baulichen Eingriffen überprüft werden.

Die fehlenden Untersuchungen werden im Rahmen des jeweiligen Baugesuchverfahrens durchgeführt. Dannzumal werden auch die notwendigen Sanierungs- und Entsorgungsmassnahmen bestimmt und mit der Baubewilligung verfügt.

### 3.3.5 Störfallvorsorge

#### a) Störfallrisiken:

**Risikobericht** Das Bahnhofareal ist Störfallrisiken ausgesetzt (Bahntransport von gefährlichen Gütern; Hydrior AG).



Abbildung 3: Konsultationskarte "Technische Gefahren", Auszug Gebiet Bahnhof, Konsultationsbereiche Eisenbahn (rot) und Firmenareale (gelb)  
Quelle: agis Mai 2015

In einem Risikobericht<sup>7</sup> sind der Ist-Zustand sowie eine zukünftige Überbauung und Nutzung des Bahnhofareals gemäss Richtkonzept untersucht:

- *Bahntransport von gefährlichen Gütern*: Gemäss Risikobericht liegen die Risikokurven bezüglich des Bahntransports von gefährlichen Gütern sowohl heute als auch in Zukunft innerhalb des akzeptablen Bereichs.
- *Hydror AG*: Die Hydror AG, welche Gefahrgüter auf ihrem Betriebsareal lagert und verarbeitet, liegt in rund 100 Metern Entfernung südwestlich des Bahnhofareals. Eine detaillierte Störfallbetrachtung liegt derzeit nicht vor. Nach Einschätzung der Störfallexperten kann aber davon ausgegangen werden, dass ausserhalb des Betriebsareals der Hydror AG keine massgebenden Auswirkungen gemäss Störfallverordnung zu erwarten sind. Jedoch können erst Berechnungen diese Einschätzung bestätigen.

**Fazit** Nach derzeitigem Wissensstand sind bezüglich der Gefahrenstoffe aus dem Bahntransport und der Hydror AG keine baulichen oder betrieblichen Schutzmassnahmen für das Bahnhofareal notwendig.

#### **b) Störfallvorsorge:**

**Vorsorgemassnahmen** Zukünftige Gebäude entlang der Bahnlinie mit Räumen, die dem dauernden Aufenthalt von Personen dienen, müssen vor allfälligen Störfällen geschützt sein. Gestützt auf die Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge»<sup>8</sup> stehen folgende Schutzmassnahmen im Vordergrund:

- a) Luftansaugstellen von Lüftungsanlagen und Klimageräten sollen von den Bahnanlagen abgewandt und möglichst hoch über dem Boden platziert werden;
- b) die Personenführung soll auf der störfallabgewandten Seite der Gebäude geplant werden;
- c) normale Hauseingänge sollen mit den natürlichen Fluchtwegen übereinstimmen; sie sollen kurz und den Anlagen abgewandt angelegt sein;
- d) Fassadenöffnungen sollen wenn möglich auf der dem Störfall abgewandten Gebäudeseite konzentriert werden; auf der dem Störfall zugewandten Seite sollen möglichst wenige und nur kleine Öffnungen vorgesehen werden.

<sup>7</sup> Risikobericht "Gestaltungsplan Bahnhof Wettingen, Ermittlung der Störfallrisiken und Empfehlungen zu risikomindernden Massnahmen, aktualisierter Bericht", Ernst Basler + Partner AG, 29.06.2015

<sup>8</sup> Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) et al., 2013, Bern

Sicherung mit Gestaltungsplan Diese möglichen Massnahmen wurden im Rahmen der Gestaltungsplan-Erarbeitung auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft. Die geeigneten Massnahmen a) und c) werden mit dem Gestaltungsplan eigentümerverbindlich gesichert.

### 3.3.6 Grundwasser

Grundwasserspiegel Gemäss der Grundwasserkarte liegt der mittlere Grundwasserspiegel ca. 30 m unter der Oberfläche. Es sind keine speziellen Massnahmen erforderlich.

Versickerung Die Versickerungskarte weist aus, dass grundsätzlich gute Versickerungsverhältnisse vorliegen und keine rechtlichen Einschränkungen bestehen.

Verunreinigungen Aufgrund der zulässigen Nutzungsarten ist keine spezielle Gefährdung des Grundwassers durch Verunreinigungen zu erwarten.

### 3.3.7 Flora und Fauna

Versiegelung; Habitate; Schutzinventare Die Untersuchung von Flora und Fauna zeigt Folgendes:

- Das Gestaltungsplangebiet ist heute grösstenteils versiegelt.
- Es sind einzelne Mikro-Habitate (Ruderal- und Trockenstandorte) im Bereich der Gleise und der Drehscheibe vorhanden. Schützens- oder besonders erhaltenswerte Lebensräume liegen nicht vor.
- Für das Bahnhofareal liegen keine Inventare zu Natur- und Landschaftsschutz vor.

Die im Richtkonzept und im Gestaltungsplan-Entwurf vorgesehenen Grünflächen führen im Vergleich zum Bestand zu einer deutlichen Vergrösserung der Grünflächen.

### 3.3.8 Nicht betroffene Umweltbereiche

Geringe oder vernachlässigbare Relevanz Die nachstehenden Umweltbereiche sind überprüft worden, haben jedoch für das Bahnhofareal keine oder nur eine vernachlässigbare Relevanz:

- *Wald*: Weder ist im Gestaltungsplangebiet Wald vorhanden noch grenzt dieses an Wald.
- *Fliessgewässer*: Durch das Areal fliessen keine ober- oder unterirdischen Gewässer.
- *Naturgefahren*: Gemäss der Gefahrenkarte des Kantons Aargau weist das Areal keine spezielle Gefährdung durch Naturgefahren (z. B. Hochwasser) auf.
- *Nutzung Erdwärme*: Gemäss der Erdwärmekarte sind Erdwärmesonden grundsätzlich möglich.

## 4 ERLÄUTERUNGEN ZU PLANUNGSINHALTEN

### 4.1 Zone Bahnhofareal

#### 4.1.1 Zonenzuweisung

Gültiger Bauzonenplan

Im rechtskräftigen Bauzonenplan sind die südöstlich gelegenen Grundstücke des Bahnhofareals der Zone Bahnhofareal und die nordwestlich gelegenen Grundstücke der dreigeschossigen Wohn- und Gewerbezone (WG3) zugeteilt.

Für die Zone Bahnhofareal besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Sondernutzungsplanung.



Abbildung 4: Rechtsgültiger Bauzonenplan, Ausschnitt Bahnhofgebiet

Neue Zone Bahnhofareal

Gestützt auf die vorliegende Gesamtplanung (Richtkonzept) werden die innerhalb des Planungspereimeters liegenden, der WG3 zugeteilten Grundstücke ebenfalls der Zone Bahnhofareal (ZB) zugewiesen. Die einheitliche Zonierung der Grundstücke widerspiegelt die von den Grundeigentümern gemeinsam durchgeführte und aufeinander abgestimmte Gesamtplanung. Die Lage der Grenze der Zone Bahnhofareal bleibt gegenüber dem Bahnareal weitgehend unverändert; eine Anpassung erfolgt lediglich im Bereich der Lokremise.

Gestaltungsplanpflicht /  
Ausdehnung Perimeter  
(§ 8<sup>bis</sup> Abs. 6 BNO-E)

Die bisherige Pflicht zur Erarbeitung eines Sondernutzungsplans wird konkretisiert und in eine Gestaltungsplanpflicht umgewandelt. Die Pflicht zur Gestaltungsplanung erstreckt sich über die gesamte Zone Bahnhofareal (bisherige Zonen ZB und WG3).

Mit dem Gestaltungsplan sind verschiedene Ziele zu erfüllen, die in § 8 Abs. 6 BNO-E definiert sind. So soll der Gestaltungsplan eine dem Ort angemessene sowie ökonomische Bebau-

ung von hoher ortsbaulicher und architektonischer Qualität in Abstimmung mit den geschützten Einzelobjekten (siehe dazu Kapitel 4.4) und den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung ermöglichen (siehe dazu Kapitel 3.).

#### 4.1.2 Grundmasse

Grundlage Richtkonzept;  
Rahmen für Gestaltungsplan

Die im Zonenschema festgelegten Grundmasse (§ 6 Abs. 1 bzw. Anhang 9.1 BNO-E) sind aus dem Richtkonzept für Städtebau, Freiraum und Verkehr hergeleitet. Diese Grundmasse bilden gleichzeitig den Rahmen für den Gestaltungsplan, d. h. mit dem für das Bahnhofareal erforderlichen Gestaltungsplan können die Grundmasse nicht erhöht werden.

Nutzungsmass

Für die Zone Bahnhofareal wird in der Bau- und Nutzungsordnung (siehe Bauzonenschema, § 6 Abs. 1 bzw. Anhang 9.1 BNO-E) eine Ausnützungsziffer von 2.13 als Grundmass festgelegt. Das der Teiländerung zugrunde liegende Richtkonzept sieht allerdings bauliche Dichten vor, die örtlich differenziert sind und teilweise wesentlich von diesem Grundmass abweichen. In der BNO wird deshalb die Voraussetzung geschaffen, dass das Grundmass von 2.13 mit dem Gestaltungsplan für einzelne Baubereiche bis auf maximal 3.40 erhöht werden kann. Voraussetzung ist, dass diese Baubereiche im Gestaltungsplan lagemässig und in ihrer Ausdehnung fixiert sind und die Verträglichkeit der höheren baulichen Dichte mit einem städtebaulichen Richtkonzept nachgewiesen ist (was mit dem vorliegenden Richtkonzept erfüllt ist).

Anrechenbarkeit von Flächen

Gemäss Richtkonzept und Gestaltungsplan-Entwurf sollen im Untergeschoss die anrechenbaren Geschossflächen quantitativ begrenzt werden. Es ist deshalb notwendig, in der Bau- und Nutzungsordnung die rechtliche Grundlage zu schaffen, dass Flächen in Untergeschossen an die Ausnützungsziffer angerechnet werden müssen (gemäss § 34 Abs. 2 der gültigen BNO sind Flächen in Untergeschossen nicht an die Ausnützungsziffer anrechenbar).

Ergänzend werden in § 34 Abs. 2 lit. c) BNO-E auch Flächen in Dach- und Attikageschossen als anrechenbar erklärt.

#### 4.1.3 Nutzweise

Durchmischte Nutzweise  
(§ 8 Abs. 2 BNO-E)

Mit der Zone Bahnhofareal soll die planungsrechtliche Voraussetzung für ein durchmischtes Quartier mit Wohnungen, Ladengeschäften, Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben sowie für bahnbetriebliche Bauten und Anlagen geschaffen werden. Das Richtkonzept zeigt die ungefähre Nutzungsverteilung auf. Ausgeschlossen sind Logistik- und produktionsunabhängige Lagerbetriebe, da diese Nutzungen den Entwicklungszielen widersprechen.

Mindestanteil Arbeitsnutzung (§ 8 Abs. 4 BNO-E)	Erklärtes Ziel des Gemeinderats ist die Gewerbeförderung. Zu diesem Zweck und zur Sicherstellung einer dem Ort angemessenen Nutzungsdurchmischung wird für das Bahnhofareal ein Mindestanteil an Arbeitsnutzung von gesamthaft 20% der zu realisierenden anrechenbaren Geschossfläche festgelegt.
Nutzungsübertragung (§ 8 Abs. 5 BNO-E)	Der Anteil an Arbeitsnutzung muss nicht für jedes Grundstück eingehalten werden, sondern kann in der Zone Bahnhofareal frei übertragen werden, sofern der zu übertragende Anteil auf den an der Nutzungsübertragung beteiligten Grundstücken rechtlich gesichert ist.
Grösse der Verkaufsnutzungen (§ 8 Abs. 3 BNO-E)	<p>Die Gemeinde Wettingen zählt gemäss kantonalem Richtplan zu den urbanen Entwicklungsräumen. In diesen Räumen sind in den Zentrumszonen sowie in Zonen an entsprechenden Lagen und mit entsprechender Nutzungseignung bereits auf der Basis der Grundzonierung sowohl kleine als auch mittelgrosse Verkaufsnutzungen zulässig.</p> <p>Als kleine Verkaufsnutzungen zählen Betriebe mit einer Nettoladenfläche bis maximal 500 m<sup>2</sup>; mittelgrosse Verkaufsnutzungen dürfen eine Nettoladenfläche bis maximal 3000 m<sup>2</sup> aufweisen.</p> <p>Gemäss kommunaler Zielsetzung soll die Landstrasse Zentrumsfunktion ausüben. Der Gemeinderat hat deshalb die Landstrasse zum Entwicklungsschwerpunkt erklärt und die für die Landstrasse zu erreichenden Ziele mit der Masterplanung Landstrasse konkretisiert und mit einer Teiländerung der Nutzungsplanung eigentümergebunden gesichert. Es gilt deshalb zu vermeiden, dass auch im Bahnhofareal grössere Verkaufsnutzungen angesiedelt werden können und damit die Landstrasse konkurrenziert bzw. in ihrer Funktion als Rückgrat der Gemeinde Wettingen geschwächt würde. In § 8 Abs. 3 BNO-E wird deshalb die Grösse der zulässigen Verkaufsnutzung auf 500 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche begrenzt. Innerhalb des Bahnhofareals können grundsätzlich mehrere solcher Kleinverkaufsnutzungen angesiedelt werden. Die Beurteilung, ob es sich jeweils um ein Einzelvorhaben oder um ein Gebiet im Sinne des kantonalen Richtplans handelt, in dem die Einzelvorhaben gesamthaft in ihrer Summe zu beurteilen sind, richtet sich sinngemäss nach dem kantonalen Richtplan (Beschluss S 3.1, Planungsgrundsatz C.) sowie der kantonalen Empfehlung zur Umsetzung dieses Richtplankapitels («Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen», 28. Januar 2013).</p>

**4.1.4 Schutzobjekte**

Einzelobjekte mit Substanzschutz (BNO-Anhang 9.4 und Bauzonenplan)

Das Aufnahmegebäude, der Güterschuppen, die Lokremise und die Drehscheibe bilden zusammen ein heterogenes Ensemble, das eisenbahnhistorisch von regionaler Bedeutung und im Inventar der schützenswerten SBB-Bahnhöfe erfasst ist. Die Kantonale Denkmalpflege Aargau hat die vier Einzelobjekte in das 2014/15 überarbeitete Kurzinventar (neu: Bauinventar) aufgenommen. Im Rahmen der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal werden diese Einzelobjekte deshalb unter Substanzschutz gestellt (siehe Bauzonenplan und Anhang BNO).

**4.1.5 Qualitätssicherung**

Qualitätssichernde Vorgehensweise (§ 8 Abs. 8 ff. BNO-E)

Zur Sicherstellung einer hohen ortsbaulichen und architektonischen Qualität der einzelnen Bauten und Anlagen in jedem Baubereich, in jedem Teilgebiet (d. h. baubereichsübergreifend) wie auch zwischen den Teilgebieten sieht die Bau- und Nutzungsordnung folgendes Vorgehen vor:

1. Bauwillige Grundeigentümer haben beim Gemeinderat vor Planungsbeginn die Grundlagen und Hinweise anzufordern, die für die Planung und Projektierung der einzelnen Bauten und Anlagen zu berücksichtigen sind.
2. Gestützt auf diese Grundlagen und Hinweise haben bauwillige Grundeigentümer dem Gemeinderat eine Konzeptstudie zur Beurteilung vorzulegen. Die Studie hat insbesondere Aufschluss über die vorgesehene Volumetrie und Setzung der Baukörper, die Nutzweise, die Freiraum- und Erschliessungskonzeption sowie die beabsichtigte Mobilitätsbewältigung (z. B. Grundzüge des Mobilitätskonzepts<sup>9</sup>) zu geben.
3. Der Gemeinderat beurteilt die Konzeptstudie im Hinblick auf die Einhaltung der Gestaltungsplanvorgaben und die Berücksichtigung der Grundlagen und Hinweise. Diese Beurteilung erfolgt unter Beizug der Ortsbildkommission. Im Ergebnis seiner Beurteilung teilt der Gemeinderat den bauwilligen Grundeigentümern mit, ob die Gestaltungsplanvorgaben erfüllt und die Grundlagen und Hinweise ausreichend berücksichtigt sind. Er teilt den bauwilligen Grundeigentümern zudem mit, ob zur Gewährleistung einer hohen ortsbaulichen und architektonischen Qualität eines Bauprojekts ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen sei.

<sup>9</sup> 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.

Mit einem qualitätssichernden Verfahren sollen die im BNO-Zweckartikel formulierten und mit dem Gestaltungsplan zu erreichenden Ziele sichergestellt werden. Als qualitätssichernde Verfahren werden insbesondere Wettbewerbe und Studienaufträge nach den Grundsätzen der einschlägigen SIA-Ordnungen verstanden. Dabei ist die Gemeinde in angemessener Weise in das Verfahren miteinzubeziehen.

4. Wird auf die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens verzichtet, setzt der Gemeinderat für die Beurteilung eines Bauprojekts die Ortsbildkommission ein.

Massnahme zur Qualitätssicherung und Kostenoptimierung

Dieses Vorgehen soll nicht nur die angestrebten Qualitäten sichern, sondern auch zu Kostenoptimierungen bei den bauwilligen Grundeigentümern führen, indem Fehlentwicklungen in der Planung frühzeitig erkannt und korrigiert werden können.

#### 4.1.6 Parkierung

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).

Neuregelung für  
Gesamtgemeinde

Im Rahmen der Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse, die der Regierungsrat am 26. April 2017 beschlossen hat, wurde die Ermittlung des Parkfelderangebots für die Gesamtgemeinde neu geregelt. Die neuen Bestimmungen ermöglichen u.a. die Ansiedlung autoarmer oder autofreier Nutzungen und bilden zudem die rechtliche Grundlage für die Durchsetzung von Mobilitätskonzepten.

Es erübrigt sich deshalb, im Rahmen der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal separate Vorschriften zu den Themen Parkierung und Mobilitätskonzept zu erlassen.

## 4.2 Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»

Erhaltung der bisherigen  
Nutzungsmöglichkeiten

Die beabsichtigte Teiländerung der Nutzungsplanung ist eine Folge der am 1. Januar 2010 in Kraft getretenen Änderung der damals gültigen Allgemeinen Verordnung zum Baugesetz (A-BauV; die heutige Bauverordnung), welche seither in Gestaltungsplangebieten die Anwendung der Vorschriften für Arealüberbauungen nicht mehr zulässt. Diese Regelung führte der Kanton damals ein, um doppelte Boni verhindern zu können, da Gestaltungspläne in der Regel bereits ein höheres Nutzungsmass erlauben und zusammen mit einer Arealüberbauung eine zusätzliche Nutzungserhöhung ermöglicht würde. Der

Gestaltungsplan «Jura-/Tägerhardstrasse» weicht jedoch von diesem Regelfall ab, da in § 4 der Sondernutzungsvorschriften lediglich auf die Bau- und Nutzungsordnung und auf den Bauzonenplan verwiesen wird, somit gegenüber der Grundordnung also keine Nutzungserhöhung möglich ist. Diese Bestimmung wurde seit Inkrafttreten des Gestaltungsplans sowohl vom Gemeinderat als auch vom Kanton<sup>10</sup> immer derart ausgelegt, dass nebst den Grundmassen der Bau- und Nutzungsordnung (Regelbauweise) auch die Masse der Arealüberbauung angewendet werden können, sofern die kantonalen Voraussetzungen, die für Arealüberbauungen gelten, erfüllt sind.

Gleichbehandlung der  
Grundeigentümer

Mit der Teiländerung der Nutzungsplanung für die Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse» wird also lediglich das ursprünglich mögliche Nutzungsmass gemäss Arealüberbauung sichergestellt und damit die Gleichbehandlung der Grundeigentümer im Gestaltungsplan-Perimeter gewährleistet. Eine Nutzungserhöhung ist mit dieser Teiländerung nicht verbunden.

### 4.3 Planungsvorteilsausgleich

Planungsvorteilsausgleich:  
§ 8 Abs. 7 und § 38<sup>bis</sup> Abs. 2  
BNO-E

Die BNO sieht in § 8 Abs. 7 neu vor, dass der Gemeinderat gestützt auf den ebenfalls neuen § 38<sup>bis</sup> Abs. 2 BNO-E mit den Grundeigentümern vor der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplans (Einwendungsverfahren nach § 24 BauG) einen verwaltungsrechtlichen Vertrag abschliessen kann, mit welchem sich die Grundeigentümer insbesondere verpflichten, die öffentlichen Erschliessungsanlagen und öffentlichen Infrastrukturen vollständig zu finanzieren und die davon betroffenen Grundstücksflächen entweder unentgeltlich abzutreten oder daran Dienstbarkeiten unentgeltlich einzuräumen. (siehe dazu auch 6.2).

§ 38<sup>bis</sup> Abs. 1 BNO-E

Im neuen § 38<sup>bis</sup> Abs. 1 BNO-E wird die Höhe des Mehrwertabgabesatzes bei Einzonungen sowie Umzonungen im Sinne von § 28a Abs. 1 BauG geregelt: der Abgabesatz wird gestützt auf § 28a Abs. 2 BauG bei 30 % des Mehrwerts festgelegt.

<sup>10</sup> Beispiel *tägipark*: Das Einkaufszentrum *tägipark* wurde als Arealüberbauung bewilligt. Aufgrund der Parkplatzzahl war für das Bauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nötig. Das Baubewilligungsverfahren und das UVP-Verfahren wurden mit dem gleichzeitig laufenden Gestaltungsplanverfahren koordiniert.

Für das UVP-Verfahren wurden die Kennziffern der Arealüberbauung angewendet. Im kantonalen Vorprüfungsbericht zum Gestaltungsplan-Entwurf wurde der Gestaltungsplan «Jura-/Tägerhardstrasse» als umweltverträglich bezeichnet, sofern die vom Kanton (BVU) geforderten Auflagen erfüllt sind (was auch geschehen ist). Die Anwendung der Arealüberbauungsmasse wurde somit von den kantonalen Instanzen akzeptiert.

## 5 BEURTEILUNG DER PLANUNGSVORLAGE

### 5.1 Zone Bahnhofareal

#### 5.1.1 Interessenabwägung

Abgestimmtes Richtkonzept Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal stützt sich auf das Richtkonzept für Städtebau, Freiraum und Verkehr ab, das von den Grundeigentümern und der Gemeinde Wettingen gemeinsam erarbeitet wurde. Im Rahmen eines mehrstufigen Prozesses wurden für die verschiedenen Sachthemen wie Bebauung, Nutzweise, Freiraum, Verkehr und Umwelt unterschiedliche Lösungsansätze diskutiert und einander gegenübergestellt. Damit konnten sowohl die Interessen der einzelnen Grundeigentümer als auch die kommunalen und übergeordneten öffentlichen Interessen aufeinander abgestimmt werden.

Kantonales Interesse ist berücksichtigt An der Aufwertung des Bahnhofareals und dessen vielfältiger Nutzweise besteht ein kantonales Interesse (vgl. Kantonaler Richtplan, Kapitel S1.3, Beschluss 3.1). Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal bildet die rechtliche Grundlage, damit das Bahnhofareal Wettingen im Sinne der kantonalen Kriterien entwickelt werden kann (vgl. Kantonaler Richtplan, Kapitel S1.3, Beschluss 3.2).

#### 5.1.2 Überprüfung der Vorlage anhand der Ziele

Zielerreichung Die für die Entwicklung des Bahnhofareals formulierten allgemeinen Zielsetzungen (siehe Kapitel 1.2) werden mit der Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal wie folgt erreicht:

*a) Die ortsbauliche Aufwertung des Bahnhofareals soll zu einem Quartier mit hoher Siedlungs-, Freiraum- und Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung der geschützten Bauten im Bahnhofareal führen (Ziel 1):*

- Die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal sieht eine einheitliche Zonierung des Bahnhofareals vor (Zone Bahnhofareal mit Gestaltungsplan-Pflicht). Der Gestaltungsplan-Entwurf wurde gleichzeitig mit der vorliegenden Teiländerung erarbeitet. So konnten beide Planungsinstrumente zweckmässig aufeinander abgestimmt werden. Als Grundlage für beide Instrumente dient das Richtkonzept, das auf der Basis der Testplanungserkenntnisse entwickelt wurde. Das Richtkonzept zeigt auf, wie Bebauung, Freiraum und Verkehr aufeinander abgestimmt sind und zu einer ortsbaulichen Aufwertung des Bahnhofareals im Sinne der Zielsetzung führen.

- Die Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung formuliert in § 8 Abs. 6 die Ziele, die mit dem Gestaltungsplan erfüllt werden müssen. So muss der Gestaltungsplan gemäss lit. b) zu einer ortsbaulichen Aufwertung des Bahnhofareals mit überdurchschnittlich gut gestalteten öffentlichen Räumen mit sehr hoher Aufenthaltsqualität und zugehörigen Infrastrukturen führen. Weiter muss der Gestaltungsplan gemäss lit. c) die sukzessive Umwandlung des Bahnhofareals in ein dichtes, lebendiges und nachhaltiges Quartier mit hoher Siedlungs- Freiraumqualität ermöglichen.
- Das Aufnahmegebäude, der Güterschuppen, die Lokremise und die Drehscheibe, die im kommunalen Bauinventar enthalten sind, werden mit der Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal unter Substanzschutz gestellt.

*b) Die Entwicklung soll zu einer durchmischten, aufeinander abgestimmten Nutzweise mit Wohnen und Arbeiten sowie publikumsorientierten Nutzungen an geeigneten Lagen führen (Ziel 2):*

- Die Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung sieht in § 8 Abs. 2 vor, dass die Zone Bahnhofareal für unterschiedliche Zwecke genutzt werden kann (Ladengeschäfte, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, Wohnungen, bahnbetriebliche Bauten und Anlagen).
- Die Arbeitsnutzung muss mindestens 20% der zu realisierenden anrechenbaren Geschossfläche betragen (§ 8 Abs. 4 BNO-E).
- Die Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung formuliert in § 8 Abs. 6 die Ziele, die mit dem Gestaltungsplan erfüllt werden müssen. So muss der Gestaltungsplan gemäss lit. d) vielfältige, aufeinander abgestimmte Nutzungen, einschliesslich Wohnen und publikumsbezogene Nutzungen an Passantenlagen ermöglichen.
- Das Richtkonzept zeigt, welche Nutzungen an welchen Standorten vorgesehen sind. Mit dem Gestaltungsplan wird die Arbeitsnutzung räumlich und eigentümergebunden festgelegt.

*c) Das Bahnhofareal soll für alle Nutzerinnen und Nutzer gut erreichbar sein (Ziel 3):*

- Die Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung formuliert in § 8 Abs. 6 die Ziele, die mit dem Gestaltungsplan erfüllt werden müssen. So muss der Gestaltungsplan gemäss lit. f) und g) eine verkehrlich vorzügliche Gesamtlösung durch höchstmögliche Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Fuss- und Veloverkehrs durch alle Nutzungsgruppen sowie die optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Er muss weiter optimale Voraussetzungen für

einen benutzerfreundlichen Fussgänger- und Veloverkehr schaffen.

- Im Richtkonzept, das die Grundlage für die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal bildet und für den Gestaltungsplan wegleitend ist, wird aufgezeigt, wie die einzelnen Verkehre (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) aufeinander abgestimmt sind und die gute Erreichbarkeit des Bahnhofareals für alle Verkehrsteilnehmenden ermöglichen.
- Mit der vom Regierungsrat am 26. April 2017 beschlossenen Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse wurden neue Parkierungsvorschriften in Kraft gesetzt, die die gute Erschliessungsqualität des Bahnhofareals berücksichtigen und sicherstellen, dass Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden.

### 5.1.3 Planbeständigkeit

Allgemeine Nutzungsplanung Die Allgemeine Nutzungsplanung der Gemeinde Wettingen stammt aus dem Jahr 2000 (Beschluss Einwohnerrat) bzw. 2002 (Genehmigung Grosse 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). Die Nutzungsplanung der Gemeinde Wettingen hat diesen Planungshorizont erreicht bzw. überschritten. Der Gemeinderat beabsichtigt deshalb, die Allgemeine Nutzungsplanung zu überprüfen und wo nötig anzupassen. Die Überprüfung soll ab 2018 schrittweise angegangen werden.

Vorgezogenes Planungsverfahren Der Gemeinderat misst dem Bahnhofareal eine zentrale Bedeutung für die Gemeindeentwicklung und damit auch eine hohe Dringlichkeit zu, weshalb die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal der Überprüfung der Allgemeinen Nutzungsplanung zeitlich vorgezogen wird. Dieses Vorgehen wurde auch bei der Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse angewendet. Beide Gebiete – Landstrasse und Bahnhofareal – sind gemäss kommunaler Planungsstrategie Entwicklungsschwerpunkte und weisen somit in der Gemeindeentwicklung höchste Priorität auf. Das gewählte Vorgehen ist umso begründeter, als die Überprüfung der Allgemeinen Nutzungsplanung aufgrund ihrer Komplexität mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird und es deshalb zu vermeiden ist, dass die für die Entwicklung des Bahnhofareals notwendigen planungsrechtlichen Anpassungen dadurch blockiert werden.

## 5.2 Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»

### 5.2.1 Interessenabwägung; Planbeständigkeit

Überprüfung und Anpassung aufgrund veränderter Verhältnisse zulässig bzw. erforderlich

Gemäss Art. 21 Abs. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) sind Nutzungspläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, sofern sich die Verhältnisse erheblich geändert haben.

Massgebliche Änderung der Rechtslage aufgrund ABauV-Änderung 2010

Der Gestaltungsplan «Jura-/Tägerhardstrasse» ist seit bald 15 Jahren in Kraft. Aufgrund dieser langen Zeitdauer ist eine Überprüfung der Grundordnung, auf die sich der Gestaltungsplan abstützt, jedenfalls zulässig, zumal in diesem Zeitraum die übergeordnete kantonale Baugesetzgebung (ABauV) angepasst worden ist und damit die Rechtslage für Bauvorhaben innerhalb des Gestaltungsplangebiets massgeblich verändert wurde.

## 6 BAHNHOFAREAL: WEITERER HANDLUNGSBEDARF

### 6.1 Gestaltungsplan Bahnhofareal

Zone Bahnhofareal mit Gestaltungsplan-Pflicht	Für die Zone Bahnhofareal muss ein Gestaltungsplan erarbeitet (Pflicht) und im ordentlichen Verfahren vom Gemeinderat beschlossen werden. Der Entwurf des Gestaltungsplans basiert auf dem Richtkonzept für Städtebau, Freiraum und Verkehr (siehe Beilage 1) und liegt vor (siehe Beilage 2).
Abstimmung und Koordination der Planungsverfahren	Die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal und der, die Teiländerung konkretisierende Gestaltungsplan sind inhaltlich und verfahrensmässig aufeinander abgestimmt und koordiniert (parallel laufende Verfahren).

### 6.2 Verwaltungsrechtlicher Vertrag

Verwaltungsrechtlicher Vertrag als Grundlage für schrittweise Umsetzung des Richtkonzepts	<p>Verschiedene Fragen wie Etappierung, Finanzierung der öffentlichen Erschliessungsanlagen und der öffentlich zugänglichen Infrastrukturen, Landabtretung und Einräumung von Dienstbarkeiten werden zwischen der Einwohnergemeinde Wettingen und den Grundeigentümern in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag geregelt. Diese vertragliche Regelung bildet die Grundlage dafür, dass die einzelnen Bauvorhaben im Sinne des Richtkonzepts schrittweise entwickelt und realisiert werden können.</p> <p>Der verwaltungsrechtliche Vertrag wurde parallel zum Gestaltungsplanverfahren erarbeitet. Es ist vorgesehen, dass die beteiligten Parteien den Vertrag vor der öffentlichen Auflage des Gestaltungsplans Bahnhofareal (Einwendungsverfahren nach § 24 BauG) unterzeichnen werden.</p>
---	---

## 7 BETEILIGTE

Übersicht Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung wurde von den nachstehenden Gremien und Personen erarbeitet:

---

### Beteiligte:

Planungskommission:	Vorsitzende: - Dr. Markus Dieth (bis Ende 2016) - Roland Kuster (ab 1.1.2017)
Bauverwaltung und Planung:	- Urs Heimgartner - Martin Valencak - Thomas Berz
Externe Fachberatung, Sachbearbeitung:	Planpartner AG, Zürich: - Heinz Beiner Ballmer + Partner AG, Aarau: - Stefan Ballmer

---

Abstimmung mit Planungsteam "Richtkonzept/Gestaltungsplan"

Die Entwürfe der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung wurden mit dem Planungsteam, das für das Richtkonzept und den Gestaltungsplan verantwortlich zeichnet, inhaltlich abgestimmt:

---

### Beteiligte:

Bauart Architekten und Planer AG, Zürich:	- Peter Jakob - Pier-Mael Anezo
Buchhofer AG, Zürich und Porta AG, Brugg:	- Felix Manz (bis 31.3.2016) - Max Kersting (2016) - Erich Faes (ab 1.8.2016) - Reto Porta (ab 2017)
SKK Landschaftsarchitekten AG, Wettingen:	- Ingo Golz
Schärer Rechtsanwälte, Aarau	- Dr. Peter Gysi (bis 3.5.2017) - RA Felix Weber (ab 2017)

---

Richtkonzept Im Rahmen der Erarbeitung des Richtkonzepts wurden die Ortsbildkommission der Gemeinde Wettingen sowie die kantonale Denkmalpflege und die Fachstelle Denkmalpflege der SBB für die Diskussion wichtiger Zwischenstände beigezogen.

kantonale Vorprüfung / Vernehmlassung SBB

Der Gemeinderat Wettingen verabschiedete die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal am 29. Oktober 2015 für die kantonale Vorprüfung gemäss § 23 BauG.

Überarbeitung Planungsdokumente aufgrund der Stellungnahmen ARE und SBB	<p>Die Abteilung Raumentwicklung (ARE) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau (BVU) stellte dem Gemeinderat Wettingen am 21. Dezember 2015 ihre fachliche Stellungnahme und Besprechungsgrundlage zur Teiländerung Nutzungsplanung «Bahnhofareal» zu.</p> <p>Die SBB AG Immobilien, Immobilienrechte orientierten den Gemeinderat am 11. Januar 2016 schriftlich über das Ergebnis der SBB-internen Vernehmlassung zu den Planungsentwürfen (Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal; Gestaltungsplan Bahnhofareal).</p> <p>Die Planungsdokumente wurden anschliessend gemäss den Hinweisen und Empfehlungen von ARE und SBB überarbeitet. Der Gemeinderat verabschiedete die angepassten Planungsdokumente am 28. November 2016 für die abschliessende Vorprüfung durch die ARE.</p>
Abschliessender Vorprüfungsbericht	<p>Die ARE nahm mit Bericht vom 23. Januar 2017 zur Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal abschliessend Stellung. Gemäss Beurteilung durch die ARE erfüllt die Planungsvorlage die Genehmigungsanforderungen an Nutzungspläne bezüglich Rechtmässigkeit, Übereinstimmung mit dem kantonalen Richtplan und den regionalen Sachplänen. Sie berücksichtigt die kantonalen und regionalen Interessen angemessen. Die ARE stellte der Planungsvorlage eine vorbehaltlose Genehmigung in Aussicht.</p>
Erneute Vorprüfung der Teiländerung BNO	<p>Diese Beurteilung bezieht sich jedoch nicht auf den neuen § 38<sup>bis</sup> BNO, der den Ausgleich von Planungsvorteilen regelt. Dieses Thema wurde erst nach Vorliegen des Vorprüfungsberichts in die Teiländerung aufgenommen, weshalb der Gemeinderat dem Kanton die Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung – zeitgleich mit dem bereinigten Gestaltungsplan «Bahnhofareal» – nochmals zur Vorprüfung unterbreitete.</p> <p>Im abschliessenden Vorprüfungsbericht vom 9. April 2018 stellte die ARE dem Gemeinderat wiederum einen vorbehaltlosen Genehmigungsantrag in Aussicht und gab damit die Planungsvorlage für die öffentliche Auflage frei.</p>
Nachträgliche Ergänzung mit Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse»	<p>Der Gemeinderat ergänzte die Teiländerung der Nutzungsplanung nach Vorliegen des definitiven Vorprüfungsberichts noch mit einer neuen Regelung für die Arbeitszone im Gebiet «Jura-/Tägerhardstrasse», damit die laufende Projektierung des Bauvorhabens auf Parzelle 576 und damit die Schaffung neuer Arbeitsplätze nicht über Gebühr verzögert wird. In Absprache mit dem zuständigen Kreisplaner der Abteilung Raumentwicklung (ARE) des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU), Reto Candinas, konnte auf eine offizielle Vorprüfung der nachträglichen Ergänzung verzichtet werden, da es sich um eine untergeordnete Anpassung der Planungsvorlage handelt.</p>

## 8 PLANUNGSABLAUF

Pos.	Tätigkeit	Zuständigkeit	Zeitraumen
<b>1 Kantonale Vorprüfung (§ 23 BauG):</b>			
1.1	Beratung Planungsentwurf und Verabschiedung für die kantonale Vorprüfung	Gemeinderat	29.10.2015
1.2	Zustellung Planungsentwurf an BVU ARE	Bau- und Planungsabteilung (B+P)	30.10.2015
1.3	Besprechung fachliche Stellungnahme mit ARE	BVU ARE / B+P	18.1.2016
1.4	Bereinigung Planungsentwurf in Abstimmung mit der Gestaltungsplan-Bearbeitung	B+P	02-11/2016
1.5	Beratung des bereinigten Planungsentwurfs und Verabschiedung zuhanden der abschliessenden Vorprüfung	Gemeinderat	28.11.2016
1.6	Abschliessender Vorprüfungsbericht 1	BVU ARE	23.1.2017
1.7	Beratung des bereinigten Planungsentwurfs und Verabschiedung zuhanden der abschliessenden Vorprüfung 2	Gemeinderat	15.3.2018
1.8	Abschliessender Vorprüfungsbericht 2	BVU ARE	9.4.2018
1.9	Beratung des vorgeprüften Planungsentwurfs	Planungskommission	14.6.2018
<b>2 Mitwirkung (§ 3 BauG):</b>			
2.1	Freigabe des vorgeprüften und bereinigten Planungsentwurfs für die Mitwirkung	Gemeinderat	28.6.2018
2.2	Öffentliche Informationsveranstaltung	B+P	21.8.2018
2.3	Mitwirkungsaufgabe während 30 Tagen	B+P	22.8.–27.9.2018
2.4	Behandlung Mitwirkungseingaben; Mitwirkungsbericht; Anpassungen Planungsentwurf	B+P / PP	
2.5	Verabschiedung Planungsentwurf	Gemeinderat	
<b>3 Einwendungsverfahren (§ 24 BauG):</b>			
3.1	Öffentliche Auflage des Planungsentwurfs	B+P	
3.2	Fachliche Stellungnahme zu den Einwendungen zuhanden des Gemeinderats	B+P / PP	
3.3	Eventuell Einigungsverhandlungen	Gemeinderat	
3.4	Eventuell Anpassung des Planungsentwurfs	B+P / PP	
<b>4 Beschlussfassung / Genehmigung (§ 25 ff BauG):</b>			
4.1	Entscheidung 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	
4.6	Bereitstellung und Einreichung der Genehmigungsakten	B+P / PP	
4.7	Genehmigung Planungsvorlage	Regierungsrat	

**ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS**

Abs.	Absatz
aGF	anrechenbare Geschossfläche gemäss § 32 Abs. 2 BauV
ARE	Abteilung Raumentwicklung, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
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 Wettingen vom 7. Dezember 2000 / 21. Mai 2002 mit diversen Änderungen
BNO-E	Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Wettingen (vorliegender Entwurf der Teiländerung)
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau
BZ	Baumassenziffer
BZP	Bauzonenplan der Gemeinde Wettingen vom 7. Dezember 2000 / 21. Mai 2002 mit diversen Änderungen
BZP-E	Bauzonenplan (vorliegender Entwurf der Teiländerung)
B+P	Bau und Planung, Wettingen
ES	Lärm-Empfindlichkeitsstufe gemäss Art. 43 der Lärmschutzverordnung des Bundes (LSV) vom 15. Dezember 1986
GP	Gestaltungsplan
KGV	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
m	Meter
max.	maximal
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
m <sup>3</sup>	Kubikmeter
NLF	Nettoladenfläche
OBK	Ortsbildkommission
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Regionales Entwicklungskonzept Baden Regio vom 15. Oktober 2013 / 28. November 2013
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz) vom 22. Juni 1979

---

RPV	Raumplanungsverordnung des Bundes vom 28. Juni 2000
SNP	Sondernutzungsplan
ViK	Verwaltungsinterne Konferenz der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)
WG	Wohngewerbezone
Z	Zentrumszone
z. B.	zum Beispiel
ZB	Zone Bahnhofareal
§	Paragraf

## BEILAGEN

- **Beilage 1:**  
Richtkonzept Gestaltungsplan Bahnhofareal Wettingen, Fassung für die Mitwirkungsaufgabe nach § 3 BauG vom 22.8.2018 bis 27.9.2018; Bauart Architekten und Planer AG, Zürich, Buchhofer AG, Zürich, und SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen
- **Beilage 2:**  
Gestaltungsplan Bahnhofareal, bestehend aus: Sondernutzungsvorschriften, Plan 1:500 (Verkleinerung auf A3) und Planungsbericht, Fassungen für die Mitwirkungsaufgabe nach § 3 BauG vom 22.8.2018 bis 27.9.2018
- **Beilage 3:**  
Risikobericht «Gestaltungsplan Bahnhof Wettingen»; Ernst Basler + Partner AG, Zollikon i.A. Bauart Architekten und Planer AG, Zürich; 29. Juni 2015