

**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**  
Abteilung Raumentwicklung

9. April 2018

**ABSCHLIESSENDER VORPRÜFUNGSBERICHT**

Geschäfts-Nr.: BVURO.15.193 (bitte in allen Korrespondenzen angeben)  
Gemeinde: Wettingen  
Bezeichnung: Gestaltungsplan "Bahnhof"

---

**1. Ausgangslage**

Die Abteilung Raumentwicklung hat die Eingabe der Gemeinde vom 30. Oktober 2016 unter Einbezug der betroffenen Fachstellen vorgeprüft (§ 23 Abs. 1 Baugesetz, BauG). Dabei konnten verschiedene offene Fragen geklärt werden (§ 23 Abs. 2 BauG). Der abschliessende Vorprüfungsbericht umfasst eine koordinierte Beurteilung der Vorlage auf Vereinbarkeit mit den Genehmigungsanforderungen gemäss § 27 Abs. 2 BauG. Er ist Bestandteil der öffentlichen Auflage (§ 24 Abs. 1 BauG).

**1.1 Eingereichte Planungsunterlagen**

**1.1.1 Zu genehmigende Vorlage**

- Gestaltungsplan "Bahnhofareal" vom 15. März 2018
- Sondernutzungsvorschriften (SNV) vom 15. März 2018

**1.1.2 Weitere Grundlagen**

- Planungsbericht (inklusive diverse Anhänge) nach Art. 47 Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 15. März 2018
- Richtkonzept vom 15. März 2018
- Fachstellungnahme nach § 8 Abs. 3 Bauverordnung (BauV) von Planpartner AG vom 21. November 2016
- Risikobericht Gestaltungsplan Bahnhof Wettingen vom 29. Juni 2015
- Mutationstabelle zur Überarbeitung der GP-Dossiers vom 15. März 2018

**1.2 Planungsgegenstand und Zielsetzungen**

Das neue Raumplanungsgesetz und der darauf basierende, aktualisierte kantonale Richtplan (Kapitel S 1.2) zeigen die Bedeutung der inneren Siedlungsentwicklung und der haushälterischen Nutzung der bereits eingezonten Baugebiete deutlich auf. Die vorliegende Teiländerung leistet einen substantiellen Beitrag an diese Zielsetzungen.

Gemäss Richtplan S 1.3 steigert der Kanton Aargau die Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsattraktivität und fördert die regionalen Entwicklungsschwerpunkte an besonders geeigneten Lagen. Bahnhofsgelände stellen Verkehrsknotenpunkte dar und haben als stark frequentierte öffentliche Räume eine grosse Ausstrahlung. Diese Gebiete sind oft unternutzt und weisen ein grosses Entwicklungspotential auf. Eine aktive Bahnhofsentwicklung entspricht damit in hohem Masse den kantonalen Interessen gemäss Richtplankapitel S 1.3. Auch gemäss Richtplankapitel S 1.4 sind die Gemeinden angehalten, Arealentwicklungen an zentralen Lagen aktiv anzugehen. Arealentwicklungen haben hohen Quali-

tätsanforderungen bezüglich städtebaulicher Eingliederung, Architektur sowie Umgebungs- und Freiraumgestaltung zu genügen.

Der kantonale Richtplan sieht für noch unüberbaute Areale (aufgrund der geplanten Umzonung von der gewerblichen Nutzung in eine Mischzone ist im vorliegenden Fall von einem noch unüberbauten Gebiet auszugehen) im Raumtyp Kernstadt eine Mindestdichte von 90 E/ha vor. Gemäss Richtkonzept resultieren im vorliegenden Fall rund 180–220 E/ha. Die vorliegende Teiländerung der Nutzungsplanung übersteigt damit die diesbezügliche kantonale Mindestzielsetzung in hohem Masse, dies bei gleichzeitiger Förderung der Siedlungsqualität.

Die Sachthemen aus Sicht des kantonalen Richtplans sind im Planungsbericht (Kapitel 2.1.1) sorgfältig aufgearbeitet.

Mit dem Gestaltungsplan sollen die konkreten Massnahmen zur Erreichung dieser Zielsetzungen grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden.

## **2. Gesamtbeurteilung**

Aufgrund der unwidersprochenen Bedeutung des Areals für die hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen hat die Gemeinde umfangreiche Vorarbeiten und Studien erstellt. Diese sowie deren konkrete Umsetzung in den vorliegenden Gestaltungsplan vermögen zu überzeugen. Die Komplexität des Vorhabens ist hoch. Deshalb wurde zusätzlich zum Planwerk ein öffentlich-rechtlicher Vertrag erstellt, welcher wichtige Grundsätze für die Vertragsparteien festlegt. Dies wird sehr begrüsst.

Gesamthaft sichert der Gestaltungsplan die angestrebte quantitative wie qualitative Innenentwicklung angemessen. Die wesentlichen Parameter sind gut bearbeitet und nachvollziehbar umgesetzt.

### **2.1 Vollständigkeit**

Der Planungsbericht ist vorbildlich abgefasst, sehr umfassend und enthält die wesentlichen Punkte. Er ermöglicht eine umfassende Beurteilung der Situation und der notwendigen Interessenabwägungen hinsichtlich der getroffenen Planungsmassnahmen.

### **2.2 Planungsrechtliches Verfahren**

Die Gemeinde hat noch ein Mitwirkungsverfahren gemäss § 3 BauG durchzuführen. Jede interessierte Person kann Einwendungen und Vorschläge zu den Entwürfen einreichen. Die wichtigsten Ergebnisse sind zur Erläuterung und Begründung der Entscheide in einem Mitwirkungsbericht zusammenzufassen (Art. 4 Bundesgesetz über die Raumplanung [RPG], Art. 47 RPV, § 3 BauG) und öffentlich zugänglich zu machen.

Das Mitwirkungs- und das Einwendungsverfahren kann in begründeten Fällen zusammengelegt werden (unter anderem keine politische Bedeutung, keine massgeblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, nicht von öffentlichem Interesse, untergeordnete und punktuelle Anpassungen).

**Fazit:** Im vorliegenden Fall wird aus fachlicher Sicht das Zusammenlegen von Mitwirkungs- und Einwendungsverfahren als nicht angezeigt beurteilt. Der Entscheid über die Ausgestaltung des Verfahrens obliegt jedoch dem Gemeinderat.

## **3. Vorprüfungsergebnis**

### **3.1 Kantonaler Richtplan**

Gemäss Raumkonzept Aargau (R 1) bildet Wettingen zusammen mit der Stadt Baden eine Kernstadt. Dies sind die Motoren der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Gemäss Richtplanvorgaben ist die räumliche Entwicklung der Gemeinde auf die Funktion als Kernstadt und auf

eine enge Zusammenarbeit mit der Agglomeration auszurichten. Ein ansehnlicher Teil des Bevölkerungswachstums und Arbeitsplatzwachstums im Kanton soll in diesen gut erschlossenen Räumen stattfinden (+ 34 % zwischen 2012 und 2040 beziehungsweise +1,05 %/a).

Das Bahnhofareal ist als Schlüssel- und Handlungsgebiet für die Entwicklung zu bezeichnen. Es besteht damit ein hohes Interesse an einer hochwertigen Entwicklung dieses Gebiets. Der mehrstufige Planungsprozess wird aus fachlicher Sicht ausdrücklich begrüsst.

Die Vorlage stimmt mit den behördenverbindlichen Vorgaben und Handlungsanweisungen des kantonalen Richtplans überein (vgl. nachfolgende Ziffern).

### **3.2 Regionale Abstimmung**

Die regionalen Interessen sind im Planungsbericht ausführlich beschrieben und der Gestaltungsplan ist erkennbar hinsichtlich dieser Interessen ausgerichtet. Da es sich um ein Schlüssel- und Handlungsgebiet der hochwertigen Innenentwicklung handelt und auch ein regionales Interesse an der angestrebten Entwicklung besteht, hat Baden-Regio mit Bericht vom 3.2.2017 Stellung genommen und würdigt darin die Zielsetzungen und Planungsmassnahmen.

### **3.3 Gestaltungsplan**

Gestaltungspläne bezwecken, ein Gebiet architektonisch gut auf die bauliche und landschaftliche Umgebung sowie die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung abzustimmen, den Boden haushälterisch zu nutzen und eine angemessene Ausstattung mit Anlagen für die Erschliessung und Erholung sicherzustellen (§ 21 Abs. 1 BauG). Gestaltungspläne können von den allgemeinen Nutzungsplänen abweichen, wenn dadurch ein siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseres Ergebnis erzielt sowie die zonengemässe Nutzungsart nicht übermässig beeinträchtigt wird und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen (§ 21 Abs. 2 BauG). Die Abweichungen und das erreichte bessere Ergebnis sind in einer qualifizierten Stellungnahme zu erläutern.

Die Stellungnahme der Planpartner AG liegt vor. Diese ist mit dem Entwurf öffentlich aufzulegen (§ 8 Abs. 3 BauV).

#### **3.3.1 Siedlungsentwicklung nach innen**

##### ***Schlüssel- und Handlungsgebiet nach Richtplankapitel S 1.2***

Gemäss Richtplankapitel S 1.2, Planungsanweisung 2.1, sind die Gemeinden angehalten aufzuzeigen, wie mit den Planungsmitteln der Raumplanung die darin enthaltenen behördenverbindlichen (Innen-)Entwicklungsziele gewährleistet werden. Da vorliegend ein sogenanntes Schlüssel- und Handlungsgebiet direkt angrenzend an das Bahnhofareal entwickelt werden soll, ist im Planungsbericht darzulegen, welcher Entwicklungsbeitrag dieser Fläche seitens Gemeinde beigemessen wird.

Dies wird ausführlich dargelegt. Die kantonalen Interessen und Vorgaben sind gewahrt.

#### **3.3.2 Arealentwicklung/Städtebau**

Der Gestaltungsplan beruht auf diversen Vorstudien (städtebauliche, architektonische und freiräumliche Konzepte), ist sehr sorgfältig erarbeitet und von hoher Qualität. Er legt die Basis für eine hochwertige Entwicklung des Bahnhofsbereichs. Die Vorgaben zur Qualitätssicherung im Bereich Städtebau, Architektur und Freiraum vermögen zu überzeugen.

Als Grundlage für die Entwicklung des Bahnhofsbereichs wurde 2011 eine Testplanung durchgeführt. Seither wurde das Projekt kontinuierlich verfeinert und weiterentwickelt.

Die Strukturierung des Gebiets mit durchlässigen Baufeldern, welche sich gegen den Bahnhof verdichten, ist zweckmässig. Auch eine gewisse architektonische und/oder volumetrische Akzentuierung gegen den Bahnhof hin als Auftakt der Zeile respektive im Übergang zum Bahnhofplatz ist begrün-

det. Die volumetrische Gliederung des Gebiets ist aus städtebaulicher Sicht gelungen. Neben hochwertiger Architektur kommt insbesondere den öffentlichen Räumen eine besondere Bedeutung zu. Um die Bebauungsdichte zu kompensieren, müssen diese eine hohe Aufenthaltsqualität und eine überdurchschnittlich gute Gestaltung aufweisen. Im Gestaltungsplan sind die wichtigsten Themen stufengerecht grundeigentümergebunden festgelegt.

Die in § 5 SNV vorgeschriebene Nutzweise ist lagegerecht und zweckmässig. An den wichtigsten Bereichen sind im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen (§ 5 Abs. 3 SNV). Auch die Regelungen bezüglich Gewerbenutzung in § 5 Abs. 2 und 6 SNV (inklusive für die Quartiersversorgung erforderlichen Räume wie Kindergarten und Kinderhorte) sind zielführend und sichern wichtige öffentliche Interessen. Wesentliche Grundsätze für die Freiraumqualität sind in § 9 SNV festgehalten.

Die Baufelder mit den Pflichtbaulinien gegenüber den wichtigsten öffentlichen Räumen sichern eine überzeugende städtebauliche Setzung. Essentiell sind auch die klare Differenzierung der Aussenräume und deren zugewiesene Funktionen. Für die konkrete Umsetzung wurde ein Richtkonzept erstellt, welches gestützt auf § 2 Abs. 3 und 4 SNV jedoch für die konkrete Beurteilung im Baubewilligungsverfahren (BBV) für die Qualitätssicherung als begleitend herangezogen wird.

Es werden teils sehr hohe Bebauungsdichten angestrebt. Dies ist direkt beim Bahnhof raumplanerisch und städtebaulich sinnvoll. Damit tatsächlich ein hochwertiges Gebiet entsteht und das vorhandene Potential ausgeschöpft wird, ist bei den einzelnen Bauprojekten eine sehr hohe Qualität von Architektur und Freiräumen wesentlich. Gesamthaft sichert der vorliegende Gestaltungsplan die Qualitätsanforderungen von § 21 Abs. 2 BauG sach- und stufengerecht.

### **3.3.3 Objektschutz**

Die Kantonale Denkmalpflege und die Fachstelle für Denkmalpflege der SBB waren an der Entwicklung der "Bahnhofplanung" beteiligt. Im Rahmen der Teiländerung der Nutzungsplanung "Bahnhof" sollen die im Perimeter liegenden Bauinventarobjekte WET915A Aufnahmegebäude Bahnhof, WET915B Güterschuppen, WET915C Drehscheibe Bahnhof, und WET915D Lokremise Bahnhof als kommunale Substanzschutzobjekte gesichert werden. Im vorliegenden Gestaltungsplan werden sie entsprechend als "geschützte Einzelobjekte" in den Informationsinhalt der Legende aufgenommen. Dies ist sachgerecht und wird begrüsst.

Es wird empfohlen, die kantonale Denkmalpflege bei den wesentlichen Baugesuchen miteinzubeziehen.

### **3.3.4 Erschliessung und Mobilität**

Das Erschliessungskonzept beinhaltet alle Verkehrsträger und ist nachvollziehbar und sachgerecht. Die für die Erschliessung notwendigen Flächen werden mit Strassenlinien (und Enteignungsrecht) gesichert.

#### ***Belange Verkehrsplanung (inklusive Mobilitätsmanagement)***

Mit Ausnahme der Vororientierung über den Ausbau der Eisenbahnlinie Wettingen–Würenlos–Regensdorf sind im Umfeld des Gestaltungsplanperimeters keine kantonalen Verkehrsinfrastrukturvorhaben bekannt. Dieses Bahnvorhaben wirkt sich aber nicht direkt auf den Planperimeter aus. In Bezug auf die Verträglichkeit mit bestehenden und geplanten kantonalen Verkehrsinfrastrukturen gibt der vorliegende Plan zu keinen Bemerkungen Anlass.

Das Erschliessungskonzept vermag im Grundsatz zu überzeugen. Aus städtebaulicher Sicht wesentlich ist insbesondere die Regelung der Anlieferung. Seitens Kanton wird die Festlegung in § 11 SNV begrüsst. Damit wird sichergestellt, dass die Anlieferung möglichst kurze Wege einnimmt und insbesondere die Wohnnutzung möglichst wenig tangiert. Mit § 11 Abs. 1 SNV wird auch sichergestellt, dass die Anlieferung (Lärm) gleisnah erfolgt.

Die kantonale Mobilitätsstrategie legt Wert auf die Förderung einer nachhaltigen, die Strassenressourcen schonende Mobilitätsbewältigung. Der am 26. Juni 2016 genehmigte Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) hat Elemente zum Inhalt, welche diese Strategie konkretisieren. Unter Kapitel 2.2.2 Kommunale Grundlagen werden im Planungsbericht wichtige Inhalte des KGV aufgezählt. Im Planungsbericht wird detailliert aufgezeigt, wie die Ziele des KGV in der vorliegenden Planvorlage grundeigentümerverbindlich umgesetzt werden. Die gesetzliche geforderte Abstimmung von Siedlung und Verkehr wird damit anschaulich dargelegt.

Die mit der BNO-Teiländerung modifizierte Anpassung der Parkfelderbedarfsvorschriften ist ein Element der grundeigentümerverbindlichen Umsetzung der im KGV definierten Handlungsfelder, welches sich direkt auf den Planperimeter auswirkt. Aufgrund der Lagequalität ergeben sich gestützt auf die Anforderungen der VSS-Norm (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) hohe Reduktionsfaktoren bei den Parkfeldern für das Personal sowie Besucher und Kunden. Der Planungsbericht informiert im Detail über den Umgang mit den möglichen Parkfeldern und auch der Anlieferung. Im Planungsbericht wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine Wort-Case-Betrachtung handelt, um die verkehrliche Leistungsfähigkeit beurteilen zu können.

Laut § 8 Abs. 2 lit. c BauV können mit Gestaltungsplänen die Parkfelderanzahl noch weiter herabgesetzt und sogar über § 56 BauG hinaus begrenzt werden. Die aktuelle BNO der Gemeinde enthält die entsprechende Rechtsgrundlage. Angesichts des Umstands, dass die kantonale Mobilitätsstrategie wie auch der KGV der Gemeinde Wettingen Handlungsfelder betreffend den Umgang mit dem ruhenden Verkehr beinhalten wird empfohlen, autoreduziertes oder sogar autofreies Wohnen an dieser äusserst attraktiven Lage aktiv zu fördern. Mit § 45<sup>bis</sup> BNO hat die Gemeinde die dafür notwendige Rechtsgrundlage geschaffen. Es darf kein Zwang vorherrschen, mit der Miete einer Wohnung automatisch auch einen Parkplatz mieten zu müssen.

In § 10 SNV werden verschiedene Massnahmen festgelegt, welche die Anzahl der Parkfelder beeinflussen wie zum Beispiel die Bewirtschaftung der Besucher- und Kunden-Parkfelder oder die Errichtung von Car-Sharing Parkplätzen.

Im Teilgebiet III und unter der Güterstrasse sichert der Gestaltungsplan maximal 100 Parkfelder für Park & Ride. Dies entspricht in etwa dem errechneten Bedarf.

### ***Belange Fuss- und Radverkehr***

Die detaillierte Behandlung der fuss- und radrelevanten Themen wird begrüsst. In Bezug auf Anzahl (§ 43 Abs. 4 BauV) und Gestaltung (§ 44 Abs. 2 BauV) der Fahrradabstellplätze verweist die BauV als Richtlinien auf die VSS-Normen SN 640 65 und SN 640 066. Die anzustrebende nachhaltige Mobilität an dieser zentralen Lage unmittelbar beim Bahnhof in einer Kernstadt beruht vor allem auf der Förderung des Fuss- und Radverkehrs. Diese besitzt für die Zukunft ein hohes Wachstumspotential.

Der Planungsbericht zeigt den Bedarf an Bike + Ride-Anlagen auf. Der ausgewiesene Zusatzbedarf dürfte aufgrund der aktiven Bestrebungen zur Förderung des Langsamverkehrs noch markant zunehmen. Zudem nehmen auch die Ansprüche an die Ausstattung (Witterungsschutz/Diebstahlschutz) zu. Mittelfristig könnte sich auch ein regionales Veloverleihsystem etablieren und den Bedarf weiter erhöhen. Im Planungsbericht wird dargelegt, dass sich im Rahmen der weiteren Bearbeitung auch noch alternative Standorte aufdrängen könnten.

Gemäss Gestaltungsplan sind Bike + Ride-Anlagen in den Baubereichen IV. C, IV. D und V. B geplant. Diese Anlagen können durch Aufstockung ca. 500–600 Veloabstellplätze aufnehmen. Diese Anlagen bedienen den Radverkehr aus Süden und Osten. Da aber Radverbindungen zwischen den Baubereichen I. A, I. B und I. C geplant sind, scheint es uns aus fachlicher Sicht angezeigt, Veloabstellanlagen auch für die Nutzenden aus Norden und Westen anzubieten. So zum Beispiel im Baubereich III. B. Dies wird im Planungsbericht erläutert.

Um das Areal für den Fussverkehr attraktiv zu gestalten sind dichte und zusammenhängende Wegnetze (auch in angrenzende Quartiere) essentiell. Die im Gestaltungsplan festgelegte Durchwegung wird im Grundsatz als sachgerecht erachtet.

§ 13 Abs. 3 SNV führt aus, dass parallel zur Seminarstrasse eine interne *private* Fussgänger Verbindung zu erstellen ist. Diese öffentliche Fussgänger Verbindung dient als Verbindung zur Güterstrasse. Start- und Endpunkt sind klar festgelegt, ebenso die Breite von 2,5 m. Dies ist sachgerecht.

### 3.3.5 Störfall

Die Gemeinde hat einen Risikobericht "Gestaltungsplan Bahnhof Wettingen" (Ermittlung der Störfallrisiken und Empfehlungen zu risikomindernden Massnahmen, aktualisierter Bericht) eingereicht. Folgende Punkte wurden bearbeitet:

- Ermittlung der zukünftigen Risiken aus dem Gefahrguttransport, nach Umsetzung des Projekts "Bahnhof Wettingen" im Sinne der Risikoabschätzung gemäss Schritt 3 der Planungshilfe. Dabei wurde die beim Vollzug der Störfallverordnung (StFV) auf Stufe Kurzbericht übliche Screening-Methodik SBB angewendet.
- Ermittlung der Risiken ausgehend von der Hydrior AG, welche als Störfallbetrieb im Chemierisikokataster des Kantons Aargau erfasst ist.
- Prüfen von möglichen risikomindernden Massnahmen und Empfehlungen zu den erforderlichen Massnahmen. Da am Rollmaterial sowie im Bereich der Bahninfrastruktur in der Praxis kaum risikomindernde Massnahmen umsetzbar sind, welche die Risiken signifikant reduzieren, wurden nur planerische und bauliche Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt sowie allfällige Massnahmen für die Hydrior AG untersucht.

Entsprechend wurden im Bericht die Auswirkungen der zusätzlichen Nutzung untersucht, die durch die Umsetzung der Umstrukturierung am Bahnhof Wettingen resultieren.

Die Anzahl Arbeitsplätze wird ansteigen und die Einwohnerdichte ebenfalls zunehmen. Aufgrund der Screening-Methode zeigt sich, dass sich die Risiken im Vergleich zum Ist-Zustand erhöhen. Es ergeben sich jedoch keine Risiken im Übergangsbereich oder nicht akzeptable Risiken. Gemäss Bericht ist für die durchschnittlich zu erwartende Nutzung im betrachteten Perimeter das resultierende Risiko tragbar.

**Fazit:** Für die Gebäude entlang der Bahnlinie (Baufelder E1 bis E3) sind teils Balkone geplant, welche in Richtung der Gleise orientiert sind. Auch wenn gemäss dem Screening-Tool das Risiko tragbar ist und davon ausgegangen werden kann, dass von der Hydrior AG gemäss einer ersten Einschätzung keine relevante Gefährdung gemäss Störfallverordnung ausgeht ist infrage zu stellen, ob die Balkone so umgesetzt werden sollen. Bei einem Störfall wären Personen, welche sich auf den Balkonen aufhalten, voll exponiert. Wenn gesundheitsgefährdende Gase an Fassaden von Gebäuden gelangen können, sind mögliche bauliche Massnahmen häufig nicht kostenwirksam beziehungsweise verhältnismässig umzusetzen (zum Beispiel Verzicht auf Balkone, nicht zu öffnende Fenster, Zwangslüftung, geschlossene Fassade).

Die in § 15 SNV festgelegten Massnahmen zur Störfallvorsorge sind sachgerecht.

### 3.3.6 Umwelt

#### ***Belastete Standorte und Altlasten***

Im Projektbereich befinden sich belastete Standorte. Im Planungsbericht werden Untersuchungsberichte erwähnt, die der kantonalen Fachstelle nicht bekannt sind. Gemäss diesen besteht der Verdacht auf Belastungen auch in Bereichen, die nicht im Kataster der belasteten Standorte eingetragen sind.

Die Belastungssituation der einzelnen Projektbereiche ist spätestens im Rahmen von Bauprojekten gemäss Art. 3 Altlasten-Verordnung (AltIV) aufzubereiten. Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, be-

reits früh in der Planungsphase Voruntersuchung nach Art. 7 AltIV durchzuführen und von der zuständigen kantonalen Fachstelle beurteilen zu lassen. Die Voruntersuchung (historische und technische Untersuchung gemäss Art. 7 AltIV) wurde bereits durchgeführt und der kantonalen Fachstelle zur Beurteilung zugesandt.

### **Planen in lärmbelasteten Gebiet**

Da das Gestaltungsplangebiet heute bereits komplett erschlossen ist, muss erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Einhaltung der Anforderungen von Art. 31 Lärmschutz-Verordnung (LSV), Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) nachgewiesen werden. Somit sind keine SNV bezüglich Lärmschutz notwendig.

Im Planungsbericht wird ausgewiesen, dass die Beurteilungspegel bei den Baufeldern entlang der Seminarstrasse im Betriebszustand 2025 (mit Bauvorhaben) maximal 65.1 dB(A) am Tag und 53.6 dB(A) in der Nacht betragen. Damit sind die IGW, welche gemäss Anhang 3 LSV für die Empfindlichkeitsstufe (ES) III 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht betragen, eingehalten.

Bezüglich Eisenbahnlärm werden für die Baubereiche IIIA, B, C und VB IGW-Überschreitungen in der Nacht von ca. 4 dB(A) auf den eisenbahngewandten Südwestfassaden und ca. 1 dB(A) auf den Seitenfassaden ausgewiesen. Aus diesem Grund ist es zwingend nötig, dass in diesen Baubereichen möglichst viel Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden, da für diese Räume um 5 dB(A) höhere IGW gelten (Art. 42 LSV) und zusätzlich der Nachtgrenzwert keine Relevanz hat. Bei einer Wohnnutzung muss mit der Grundrissgestaltung vorsorglich auf die vorhandene und bereits bekannte Lärmbelastung reagiert werden (vgl. Art. 31 Abs 1 LSV). Die lärmempfindlichen Räume müssen auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden oder zumindest ein lärmabgewandtes Lüftungsfenster aufweisen. Sämtliche Wohneinheiten müssen zudem über einen lärmabgewandten Aussenbereich verfügen. Diesen Anforderungen ist bei der Ausarbeitung der einzelnen Baugesuche zwingend Rechnung zu tragen, da nur so die kantonale Zustimmung nach Art. 31 Abs. 2 LSV in Aussicht gestellt werden kann. Es empfiehlt sich, möglichst frühzeitig mit der zuständigen kantonalen Fachstelle Kontakt aufzunehmen, um die Bewilligungsfähigkeit der Grundrisse abzuklären.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind die Nutzungen in Abhängigkeit der Lärmsituation zu überprüfen. Abweichend zu § 5 Abs. 2 SNV sind einige gewerbliche Nutzungen nicht betriebliche Nutzungen im Sinne der LSV.

### **Parkierungslärm**

Im Planungsbericht wird ausgewiesen, dass wenn die Parkierung über mehrere Tiefgarageneinfahrten erfolgt, die massgebenden Planungswerte (PW) überall eingehalten werden, sofern die Tiefgarageneinfahrten auf den ersten 10 m ab Einfahrt eine schallabsorbierende Auskleidung der Wände und Decken aufweisen. Falls eine zentrale Tiefgarage für die Baubereiche I bis III vorgesehen wird, kann die Ein-/Ausfahrt der Tiefgarage im Extremfall (Worst-Case-Szenario) die PW nicht einhalten. Dies gilt es bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

### **Erschütterungen und abgestrahlter Körperschall**

Wer ein Gebäude erstellen will, das dem längeren Aufenthalt von Personen dienen soll, muss nach Art. 21 Umweltschutzgesetz (USG) einen angemessenen baulichen Schutz gegen Aussen- und Innenlärm sowie gegen Erschütterungen vorsehen. Der Bundesrat bestimmt durch Verordnung den Mindestschutz. Da die "Verordnung über den Schutz vor Erschütterungen (VSE)" noch nicht erstellt wurde, bietet sich für die Beurteilung des angemessenen Schutzes gegen Erschütterungen die "Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (BEKS)" an, welche das Bundesamt für Umwelt (BAFU, damals BUWAL) herausgegeben hat. Bezüglich Erschütterungen sind die Anhaltewerte der DIN 4150-2 die massgebenden Richtwerte, beim abgestrahlten Körperschall sind es die Immissionsrichtwerte für reine Wohnzonen der BEKS.

Aufgrund der Nähe der Baubereiche III.A, III.B, III.C, IV.C, IV.D und V.B zum Eisenbahntrasse ist mit Erschütterungen und damit verbundenem Körperschall zu rechnen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens gilt es abzuklären, ob die massgebenden Richtwerte überschritten werden und falls ja, welche technische Massnahmen beim Gebäude (zum Beispiel Körperschalltrennung zwischen Gebäude und Untergrund) ergriffen werden müssen, um die Richtwerte einzuhalten. Hierzu sind Erschütterungsmessungen vor Ort notwendig und eine detaillierte Erschütterungs- und Körperschallprognose für die geplanten Neubauten mit VIBRA-2 oder einem ähnlichen Berechnungsprogramm. § 16 SNV fordert das entsprechende Gutachten im Baubewilligungsverfahren. Dies ist sachgerecht.

### ***Nichtionisierende Strahlung (NIS)***

Elektrische Anlagen wie Übertragungsleitungen, Schaltanlagen Generatoren (SAG), Mittelspannungsschaltanlagen bei Dotierkraftwerken, Hochspannungskabelleitungen und Transformatoren erzeugen aus physikalischen Gründen umweltrelevante Magnetfelder. Die Grenzwerte dieser Felder sind in der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) abschliessend festgeschrieben. Für den Vollzug der NISV von Schwach- und Starkstromanlagen ist gestützt auf Art. 18 NISV für Starkstromanlagen das Eidgenössische Starkstrominspektorat (ESTI) und für Bahnstromanlagen das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig.

Die NISV enthält keine Anforderungen an Bauzonen, die bereits vor Inkrafttreten der NISV (Februar 2000) eingezont wurden. Solche Parzellen gelten als Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) mit der Konsequenz, dass bestehende Hochspannungsleitungen in ihrer Nähe saniert werden müssen, wenn sie den Anlagengrenzwert (AGW) überschreiten. Dies bedeutet, dass ein Gebäude unter den genannten Umständen auch dann gebaut werden darf, wenn der AGW überschritten ist. Ist dies der Fall, kann die für die Starkstromanlage zuständige Bundesbehörde gestützt auf Ziffer 16 Anhang 1 NISV vom Anlagebetreiber eine Phasen- und Leiteroptimierung verlangen, damit die nichtionisierende Strahlung minimiert wird.

Neue elektrische Anlagen müssen gemäss Ziffer 15 Anhang 1 NISV im massgebenden Betriebszustand an OMEN den Anlagengrenzwert einhalten. Die in der NISV vorgeschriebenen Grenzwerte betragen für den Anlagengrenzwert  $1 \mu\text{T}$  (Mikro-Tesla) und für den Immissionsgrenzwert (IGW)  $100 \mu\text{T}$  beziehungsweise  $5000 \text{ V/m}$ . Der Immissionsgrenzwert muss überall dort eingehalten werden, wo sich Menschen aufhalten können. Es handelt sich um Orte für kurzfristigen Aufenthalt (OKA). Der AGW muss an Orten mit empfindlicher Nutzung (OMEN) eingehalten werden. Es sind Orte, wo sich Menschen länger und öfter aufhalten; wie zum Beispiel Wohnungen und Arbeitsplätze.

Als ständiger Arbeitsplatz (OMEN) gilt gemäss Definition des Staatssekretariates für Wirtschaft SECO ein Arbeitsbereich, wenn er während mehr als 2,5 Tagen pro Woche durch einen Arbeitnehmer beziehungsweise eine Arbeitnehmerin oder auch durch mehrere Personen nacheinander besetzt ist. Dieser Arbeitsbereich kann auf einen kleinen Raumbereich begrenzt sein oder sich über den ganzen Raum erstrecken.

Der Nachweis der Einhaltung der erwähnten Anforderungen der NISV soll mit Hilfe anlagespezifischen Standortdatenblätter durch den Betreiber der elektrischen Anlage erbracht werden (Art. 11 NISV). Anlagentypen und Anlagedefinitionen sind dem Anhang 1 der NISV zu entnehmen.

Unter § 8 Abs. 6 lit. e BNO wird festgehalten, dass auch die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung im Rahmen der Gestaltungsplanung sichergestellt werden muss. Die Festlegung von konkreten Massnahmen erfolgt im nachfolgenden Verfahren.

**Fazit:** Südwestlich entlang der projektierten Baubereiche III, IV und V verläuft eine 15 kV-Hochspannungsfahrleitung der SBB. In einem Abstand von ca. 15 m zu der Fahrleitung wird der Anlagengrenzwert von 1 Mikrottesla eingehalten. Der kürzeste Abstand zwischen den Baubereichen und der naheliegenden Transitfahrleitung beträgt ca. 8,5 m. Die Baufelder wurden vor der Inkraftsetzung der NISV im Februar 2000 eingezont.

### 3.3.7 Diverses

Die öffentlichen Strassenräume werden bei Bedarf mit Strassenlinien (und Enteignungstitel) gesichert. Der öffentlich-rechtliche Vertrag beinhaltet die Regelung der (unentgeltlichen) Landabtretung und Dienstbarkeitseinräumung.

### 3.4 Sondernutzungsvorschriften

#### *Anwendbares Recht*

Der Grosse Rat hat am 15. September 2009 den Beitritt zur "Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe" (IVHB) beschlossen und mit der Bauverordnung vom 25. Mai 2011 umgesetzt.

Die Gemeinde Wettingen hat ihren allgemeinen Nutzungsplan noch nicht an die neuen Baubegriffe und Messweisen der IVHB angepasst. Solange eine Anpassung noch nicht erfolgt ist, gelten anstelle der Bestimmungen im Titel 3 (Baubegriffe und Messweisen) der BauV, die Bestimmungen der Allgemeinen Verordnung zum Baugesetz (ABauV) vom 23. Februar 1994, wie sie im Anhang 3 der BauV aufgeführt sind (§ 64 Abs. 1 BauV).

#### *Einzelne Bestimmungen*

Die Sondernutzungsvorschriften sind sach- und stufengerecht und unterstützen die Ziele des Gestaltungsplans angemessen.

#### **3.4.1 Rechtliche Beurteilung des "Wegleitenden Richtkonzepts"**

Das Richtkonzept ist für Grundeigentümer nicht verbindlich, da Richtkonzepte nicht im gleichen Verfahren wie Gestaltungspläne beschlossen und genehmigt werden. Namentlich kann ein Grundeigentümer weder Einwendungen im Sinne von § 24 BauG noch Beschwerden im Sinne von § 26 BauG gegen das Richtkonzept erheben.

Andererseits ist das Richtprojekt für die Gemeinde "verbindlich". Das Richtkonzept zeigt nämlich auf, was als Grundlage für den Gestaltungsplan diente und welche Zielvorstellungen bei der Erarbeitung des Gestaltungsplans eine massgebliche Rolle spielten. Das Richtkonzept ist daher bei der Auslegung der rechtsverbindlichen Anordnungen des Gestaltungsplans heranzuziehen.

Aufgrund dieser rechtlichen Ausgangslage hat die Gemeinde die wesentlichen Eckpunkte sowohl im Bereich Architektur wie auch im Bereich Freiraum in die Sondernutzungsvorschriften aufgenommen.

### **4. Weiteres Vorgehen**

Die Abteilung Raumentwicklung hat die Vorlage gemäss § 23 Abs. 1 BauG vorgeprüft. Sie erfüllt die Genehmigungsanforderungen an Nutzungspläne (§ 27 Abs. 2 BauG). Ein vorbehaltloser Genehmigungsantrag kann in Aussicht gestellt werden.

Die Vorlage kann öffentlich aufgelegt werden.

Die Genehmigungsbehörde und die Beschwerdebehörde sind nicht an die Beurteilung der Verwaltung gebunden.

Martin Schneider  
Sektionsleiter



Reto Candinas  
Kreisplaner