

Gemeinde Wettingen, Teiländerung Nutzungsplanung

- **Bahnhofareal (§ 8 BNO-E)**
- **Arbeitszone „Jura-/Tägerhardstrasse“ (§ 15^{bis} BNO-E)**
- **Ausgleich von Planungsvorteilen (§ 38^{bis} BNO-E)**

und Gestaltungsplan Bahnhofareal

Gesamtbericht zur öffentlichen Mitwirkung (22.08.2018 – 27.09.2018)

23.05.2019

Vorbemerkung

Der von der Abteilung Raumentwicklung vorgeprüfte Planungsentwurf (Teiländerung Nutzungsplanung und Gestaltungsplan Bahnhofareal) wurde der interessierten Bevölkerung zum Start des Mitwirkungsverfahrens nach § 3 Baugesetz (BauG) am 21. August 2018 an einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt. Vom 22. August 2018 bis zum 27. September 2018 hatte die Bevölkerung Gelegenheit, zum Planungsentwurf Stellung zu nehmen.

Die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge sowie die Erwägungen des Gemeinderates zu den Mitwirkungsbeiträgen werden im vorliegenden Gesamtbericht dargelegt. Da der Grossteil der Mitwirkungseingaben beide Verfahren (Teiländerung Nutzungsplanung und Gestaltungsplan) betrifft, wird ein gemeinsamer Mitwirkungsbericht für beide Verfahren erarbeitet. In der nachstehenden Tabelle wird jeweils eine Zuordnung vorgenommen, auf welches Verfahren sich der Mitwirkungsbeitrag bezieht (NP = Teiländerung Nutzungsplanung / GP = Gestaltungsplan Bahnhofareal). Der vorliegende Gesamtbericht ist Bestandteil der öffentlichen Auflage in beiden Verfahren. Im Planungsbericht zur Teiländerung Nutzungsplanung sowie im Planungsbericht zum Gestaltungsplan Bahnhofareal wurde jeweils ein spezifisches zusammenfassendes Kapitel zu den eingegangenen Mitwirkungsbeiträgen ergänzt.

Allgemeines

Zuordnung					Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat			
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
1	3	privat	x	x	Allgemein	Infoveranstaltung	Ihre Infoveranstaltung gestern war sehr interessant und aufschlussreich.		Kenntnisnahme	-
2	4	Firma	x	x	Allgemein	Infoveranstaltung	Vielen Dank für die sehr gute Präsentation in der Aula. Das Projekt sieht sehr vielversprechend aus und findet sicher guten Anklang in Wettingen.		Kenntnisnahme	-
3	5	privat	x	x	Allgemein	Infoveranstaltung	Offensichtlich waren die Verantwortlichen des Informationsabends von Dienstag, den 21.08.2018 überrascht von der regen Beteiligung der betroffenen Quartierbewohner.		Kenntnisnahme	-
4	7	privat	x	x	Allgemein	Gesamtwürdigung	Vorerst besten Dank, dass auch nicht direkt Betroffene sich zum Gestaltungsplan äussern können. Es ist grundsätzlich zu begrüssen, dass in dem Areal eine Entwicklung stattfindet, in welchen Dimensionen soll die Politik entscheiden.		Kenntnisnahme	-
5	8	privat	x	x	Allgemein	Gesamtwürdigung	Die Zone Bahnhofareal scheint mir gelungen und ausgewogen.		Kenntnisnahme	-
6	10	privat	x	x	Allgemein	Gesamtwürdigung	Wir haben Ihre Ausführungen zur baulichen Gestaltung des Bahnhofareals am 21.08.2018 mit Interesse verfolgt und finden die Idee, das ganze Areal nach einer einheitlichen Planung zu überbauen gut, denn dadurch kann eine willkürliche, wenig strukturierte Zersiedelung dieses Gebietes an bester Lage verhindert werden.		Kenntnisnahme	-
7	14	Verein	x	x	Allgemein	Gesamtwürdigung	Mit grossem Interesse haben wir den Gestaltungsplan Bahnhofareal eingesehen. Wir freuen uns über dieses Projekt und wünschen für das ambitionierte Vorhaben viel Erfolg.		Kenntnisnahme	-

a) Bauliche Dichte und Gebäudehöhen

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
A1	24	privat		x	Gesamtvorlage	Umzonung WG3 zu ZB allgemein	Der Umzonung von WG3 zu ZB soll nicht stattgegeben werden.	Infrastruktur kann eine solch massive Bevölkerungszunahme nicht verkraften. Eine Realisierung der Neuüberbauung mit WG3 Vorgaben und entsprechend weniger neuen Einwohnern ist besser verkraftbar. Wohnungen wurden auf Basis des aktuellen Zonenplans gekauft. Mit der Umzonung wird die Wohn- und Lebensqualität durch komplette Verbauung der Aussicht, Schattenwurf, Mehrverkehr und Lärm- und Schallreflektionen belastet. Zudem verliert die Immobilie an Wert.	Im Rahmen des Planungsprozesses wurden die Gebäudehöhen und die Dichte im Quartier intensiv mit verschiedenen Fachleuten diskutiert. In einem ersten Schritt des mehrstufigen Planungsprozesses wurden durch drei Büros Testplanungen erarbeitet. Der Perimeter für die Testplanung umfasste das Bahnhofgebiet nördlich des Gleisfeldes. Die an den Planungspereimeter angrenzenden Gebiete waren in die Betrachtung mit einzu-beziehen. Die Testplanung von Bauart Architekten AG wurde seinerzeit präferiert, da sie auf das angrenzende Quartier Bezug nimmt und die geplante Körnigkeit den umgebenden Gebäuden sowie der Zonierung der angrenzenden Parzellen entspricht. Besonders positiv beurteilt wurde, dass das Konzept von Bauart sowohl mit der Güterstrasse als zentrale horizontale Achse als auch mit den Querstrassen, die bestehenden Achsen praktisch versatzlos aufnimmt und weiterführt. Dies führt zu einer guten Durchlässigkeit des Quartiers und lässt dank den Sichtbezügen eine gute Orientierung zu. Zudem überzeugte das Konzept von Bauart durch die gute Etappierbarkeit, die Bündelung des Quartiers und die Rücksichtnahme auf die Massstäblichkeit der umliegenden Bebauung. Aufgrund der im Quervergleich der Testplanungen gewonnenen Erkenntnisse beurteilte das Begleitgremium das Konzept von Bauart als zweckmässige und tragfähige Grundlage für die Erarbeitung des Richtkonzeptes.	NP: -keine Anpassung GP: - Hoffflächen § 7 Abs. 6 SNV neu: I.A: 40-45% I.B: 30-35% I.C:35-40% I.D:10-15% - Anzahl Gebäude § 7 Abs. 1 SNV neu: I.A.: mind. 4 - Flexibilisierung Pflichtbaulinie § 6 Abs. 3 SNV
A2	3	privat	x	x	Gesamtvorlage	Gebäudehöhe und bauliche Dichte allgemein	Es ist nachvollziehbar, dass etwas getan werden muss. Die geplanten Gebäude seien allerdings kalt und klobig, das Quartier werde mit entstehenden Gebäuden zugepflastert.			
A3	20	Privat	x	x	§ 7 SNV / Anhang 9.1 BNO	Gebäudehöhe und bauliche Dichte allgemein	Das Dichtemass und die Gebäudehöhen sind auf ein orts- und quateriervträgliches Mass zu reduzieren. Die maximale Dichte in allen Baubereichen soll eine AZ von 2.0 nicht übersteigen. Die maximale Gebäudehöhe soll der benachbarten WG 4 entsprechen (14.0 m). Sollte eine maximale Höhe von 16.3 m, wie in der Zentrumszone Landstrasse, in einzelnen Baufeldern zugelassen werden, ist gegen Nachbarquartiere das Attikageschoss zurückzusetzen.	Nutzungsplan und Sondernutzungsplan verwenden unterschiedliche Masse und sind nicht vergleichbar. Die Höhe und Dichte müssen reduziert werden, um Rücksicht zu nehmen auf die Lebens- und Wohnqualität der Nachbarliegenschaften. Es wird nicht darauf eingegangen, inwiefern eine bauliche Einordnung des neuen Stadtteils ins bestehende Bahnhofquartier vorgenommen wurde. Die vorgesehene Dichte ist für eine Agglomerationsgemeinde beträchtlich und auch für Befürworter der Innenentwicklung unnötig. Auch der kantonale Vorprüfungsbericht spricht von einer „teils sehr hohen Bebauungsdichte“. Die kantonale Mindestdichte ist „in hohem Masse überschritten“. In Zone Landstrasse ist eine Dichte von AZ 1.2, in den Quartieren östlich der Seminarstrasse bei AZ 0.9 resp. 0.75. Wenn eine AZ über 2 zulässig ist, dann soll von den Investoren verlangt werden, die Siedlung autofrei zu gestalten. Referenzhöhe für die maximal zulässige Gebäudehöhe sollten die Nachbarliegenschaften entlang der Seminarstrasse sein.	Gestützt auf die Erkenntnisse aus den Testplanungen empfahl das Beurteilungsgremium unter Mitwirkung von Denkmalpflegern und der Ortsbildkommission, dass mit der künftigen Entwicklung des Bahnhofareals eine Verdichtung einhergehen solle, insbesondere mit dem Ziel, den Bahnhofplatz als öffentlichen Ort zu entwickeln. Das auf den Testplanungen aufbauende Richtkonzept ist eine zeitgemässe Planung. Das Quartier wurde gemäss dem kantonalen Richtplan verdichtet geplant. Dabei wurde darauf geachtet, das Gebiet hinsichtlich Gebäudehöhe und baulicher Dichte an die Zonenvorschriften der umgebenden Zonen anzupassen. Massgebend ist dabei die in den angrenzenden Zonen gemäss Zonenvorschriften zulässige, nicht die tatsächlich vorhandene Bebauung. Bezüglich der mehrfach geforderten Festlegung einer maximalen Ausnützungsziffer von 2.0 ist festzuhalten, dass die Ausnützungsziffer das das Verhältnis der Summe der anrechenbaren Geschossflächen zur anrechenbaren Grundstücksfläche (§ 32 BauV) bezeichnet. Bei gleicher Ausnützungsziffer können jedoch unterschiedliche bauliche Dichten entstehen (z.B. werden nicht dem Wohnen oder Gewerbe dienende Räume gemäss § 32 BauV nicht an die Ausnützungsziffer angerechnet oder gemäss § 34 Abs. 2 BNO ist eine Erhöhung der Ausnützungsziffer um 10 % möglich für bspw. unbeheizte Balkone und Wintergärten). Da die Steuerung der tatsächlichen baulichen Dichte über die Ausnützungsziffer nur bedingt möglich ist, wird im Gestaltungsplan Bahnhofareal auf eine entsprechende Festlegung je Baubereich bewusst verzichtet. Die maximal zulässige Dichte wird durch die Festlegung von maximal anrechenbaren Geschossflächen in Voll- und Untergeschossen, Anzahl Gebäude pro Baubereich sowie minimal nicht überbaubaren Hofflächen in den Baubereichen vorgegeben. Durch diese Vorgaben kann die bauliche Dichte in den einzelnen Teilgebieten differenziert und auf den jeweiligen Ort abgestimmt festgelegt werden.	
	21	privat	x	x						
	32	privat	x	x						
	35	privat	x	x						
	42	privat	x	x						
A4	29	Quartierverein	x		§ 7 SNV	Gebäudehöhe und bauliche Dichte allgemein	Die maximale Höhe der Gebäude muss auf eine Höhe von 4 Geschossen bzw. 14 Meter inkl. allfällige Attikawohnung beschränkt werden	Die Berechnung der angehenden erlaubten Höhen ergeben eine Gebäudehöhe von 21.4 und 6 Geschossen. Dies entspricht nicht dem Charakter der Gebäude an der Nordseite der Seminarstrasse, verursacht übermässigen Schattenwurf und die Baumasse erdrückt die als schützenswert bezeichneten Bauten.		
A5	39	privat	x		Gesamtvorlage	Gebäudehöhe und bauliche Dichte allgemein	Qualitätssteigerung des Quartiers durch maximale Höhe der Kopfbauten	Allgemein muss der obere Gebäudeabschluss den Schattenwurf reduzieren (Bsp. Pultdach, Abtreppung um ein Geschoss). Aus gleichem Grund, ist der jeweils südliche resp. westliche Bau auf den jeweiligen Baufeldern tiefer zu halten, also max. 4 Geschosse.	Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungseingaben wurden die Vorgaben der minimalen Hofflächen innerhalb der Baubereiche nochmals überprüft. Es erfolgt im Baubereich I.A eine Erhöhung auf 40 - 45%, im Baubereich I.B eine Erhöhung auf 30 - 35%, im Baubereich I.C eine Erhöhung auf 35 - 40%. Im Baubereich I.D erfolgt eine Festlegung auf 10 - 15 %, um analog zu den anderen Baubereichen neu eine Bandbreite von 5 % zu ermöglichen. Die minimal erforderlichen Hofflächen wurden somit gegenüber dem Stand Mitwirkung	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat			
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss	
A6	36	Firma			x	Anhang 9.1 BNO	Gebäudehöhe und bauliche Dichte allgemein	<p>§ 8 der Zonenvorschriften zur Zone Bahnhofareal ist wie folgt zu ergänzen: Der Grad der Verdichtung sowie die maximalen Gebäudehöhen müssen mit den gewachsenen Quartierstrukturen nördlich der Seminarstrasse einhergehen</p>	<p>Am Beispiel Seminarstrasse 99 errechnet sich aus den Knoten eine mögliche Gebäudehöhe von 19.72 m ab Seminarstrasse bei einem Gebäudeabstand von gerade 11.75 m. Für die nördliche Liegenschaft heisst das mehr oder weniger ganzjährig keine Besonnung, keine Aussicht, auch nicht für die oberen Stockwerke. Die jetzige Wohnnutzung würde unattraktiv und damit einhergehend würde dies eine Wertminderung bedeuten. Bauhöhen und Dichten entsprechen nicht der benachbarten Zone WG4.</p> <p>Es ist befremdlich, dass die Etzelmatte als Referenzhöhe genommen wurde. Die Etzelmatte liegt gegenüber der Seminarstrasse erhöht, hat eine körnige Bauweise und der Gebäudeabstand zum Bahnhofareal ist um einiges breiter.</p> <p>Die neu geplanten Gebäude können sich nicht einordnen. Eine Entwicklung nach Innen sollte bedeuten, dass die bestehenden Qualitäten erhalten, wenn nicht gesteigert werden sollen.</p>	<p>deutlich erhöht. Die festgelegten Minimalwerte entsprechen den gemäss Richtkonzept geplanten Hofflächen, lassen jedoch im Rahmen des Bauprojektes noch einen Gestaltungsspielraum. Das konkrete Mass der nicht überbaubaren Hofflächen wird durch den Gemeinderat im Bauprojekt gestützt auf die Konzeptstudie gemäss § 8 Abs. 8f BNO und die Beurteilungskriterien gemäss § 17 SNV festgelegt.</p> <p>Darüber hinaus wurden, gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge, die Vorschriften bezüglich der minimalen Anzahl Gebäude innerhalb der Baubereiche nochmals überprüft. In Baubereich I.A wurde eine Reduzierung von mindestens 5 Gebäuden auf mindestens 4 Gebäude vorgenommen. Dadurch können die Projektierungsspielräume und insbesondere die Möglichkeiten für eine aggregierte Freiraum- und Platzgestaltung vergrössert werden ohne das Grundkonzept der von Ost nach West zunehmenden Körnigkeit zu gefährden.</p> <p>Die gemäss Gestaltungsplan vorgesehene bauliche Dichte ist um den zentralen Bahnhofplatz am höchsten und nimmt mit zunehmender Entfernung vom Bahnhofplatz ab. In den Baubereichen I.A und I.B, angrenzend an die Zonen WG3 und W3, ist eine offene Bebauung vorgesehen. Dies wird durch eine minimale nicht überbaubare Hoffläche von 40 – 45 % resp. 30 – 35 % sowie eine Mindestanzahl von insgesamt 7 Gebäuden sichergestellt. Für den Baubereich II.A hingegen ist in Anlehnung an die WG4-Zonierung östlich der Seminarstrasse und zur räumlichen Akzentuierung des Bahnhofplatzes als Zentrum des Areal eine deutlich höhere Dichte vorgesehen.</p>	Beschluss: siehe S.3
A7	19	privat			x	Gesamtvorlage	Schattenwurf	<p>Die Höhe aller Baukörper sollte so bemessen sein, dass die Besonnung bestehender Parterrewohnungen bzw. deren Terrassen im Herbst und Winter nicht zu stark eingeschränkt sind</p>	<p>Lebensqualität der bestehenden Quartiere darf nicht beeinträchtigt werden. Ausgeprägter Schattenwurf führt zudem zur Wertminderung von Liegenschaften.</p>	<p>Die maximal zulässige Gebäudehöhe wurde im Gestaltungsplan für die jeweiligen Baubereiche in m.ü.M. festgelegt. Im Rahmen der Höhenbeschränkung ist die Geschosshöhe gemäss § 7 Abs. 2 SNV frei wählbar, zusätzliche Attikageschosse sind jedoch nicht zulässig.</p> <p>Analog zur baulichen Dichte nimmt auch die Gebäudehöhe ausgehend von den Baubereichen am Bahnhofplatz ab und orientiert sich zudem an den umgebenden Bauzonen. Für den Baubereich II.A ist beispielsweise in Anlehnung an die WG4-Zonierung östlich der Seminarstrasse die grösste Gebäudehöhe mit 409.40 m.ü.M. vorgesehen. Dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain (Seite Seminarstrasse) einer maximalen Gebäudehöhe von knapp 20 m. In der angrenzenden WG4-Zone beträgt die maximal zulässige Gebäudehöhe gemäss § 6 Abs. 1 BNO 14.00 m respektive 17.20 m bei Arealüberbauungen. Dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain einer Gebäudehöhe von knapp 408 m.ü.M. bei einer Arealüberbauung. Zu berücksichtigen ist, dass in der angrenzenden WG4-Zone Attikageschosse, die nicht an die Gebäudehöhe angeordnet werden, zusätzlich zulässig sind. Demnach ist die für das Bahnhofareal festgelegte Gebäudehöhe im Falle einer Arealüberbauung mit Attikageschoss in der Zone WG4 (390.6 m.ü.M. + 20.4 m = 411.0 m.ü.M.) sogar kleiner als die in der WG4 zulässige Firsthöhe.</p> <p>Alle Gebäude müssen den Anforderungen an den Gesundheitsschutz respektive an die Wohnhygiene entsprechen. In § 52 Abs. 2 BauG werden als massgebende Kriterien unter anderem die Raum-, Wohnungs- und Fenstergrössen sowie eine ausreichende Besonnung und Belichtung aufgezählt. Insbesondere der ausreichenden Besonnung mit Tageslicht kommt im Hinblick auf die Wohnhygiene eine zentrale Bedeutung zu.</p> <p>Bei der Erarbeitung des Gestaltungsplans und des Richtkonzeptes wurde einerseits die Wohnhygiene in den neu geplanten Gebäuden betrachtet. Andererseits bietet das städtebauliche Konzept und die damit verbundenen Regelungen in den Sondernutzungsvorschriften (SNV) die notwendige Flexibilität, auf die Wohnhygiene der angrenzenden Liegenschaften Rücksicht zu nehmen. So wird in § 7 Abs. 1 SNV beispielsweise festgelegt, dass südlich der Seminarstrasse, im Baubereich II.A mindestens 2 Gebäude zu errichten sind. Dazwischen kommt gem. Gestaltungsplan 1:500 respektive Regelung in § 6 Abs. 5 und § 13 Abs. 4 SNV eine mind. 10 m breite Gasse zu liegen, die einen massgeblich positiven Einfluss auf die Wohnhygiene der Nachbarliegenschaften nördlich der Seminarstrasse hat. Die genaue Lage und Ausrichtung dieser Gasse ist im Gestaltungsplan nicht fixiert, sondern wird auf Stufe Bauprojekt definiert. Mit den Regelungen in § 6 Abs. 3 SNV zu den Pflichtbaulinien werden zudem die notwendigen Spielräume eröffnet, damit bei Bedarf im obersten Geschoss resp. im begründeten Einzelfall auch mit einem ganzen Gebäudeteil von einer Pflichtbaulinie abge-</p>	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
									rückt werden kann. Das vorliegende Richtkonzept zeigt nur eine mögliche Überbauung innerhalb der Vorschriften des Gestaltungsplans auf und stellt als behördenverbindliches Planungsinstrument die Grundlage für anschliessende Qualitätssicherungsverfahren sowie für weitere Planungsschritte dar. Im weiteren Planungsprozess wird ein konkretes Bauprojekt ausgearbeitet, das auch den Anforderungen der Wohnhygiene der Nachbarliegenschaften genügen muss.	<i>Beschluss: siehe S.3</i>
A8	1	privat	x		GP § 7 SNV	Gebäudehöhe Baubereich III.A	Neues Gebäude soll nicht höher sein als der bisherige Schuppen bzw. die Überbauung auf der Parzelle Nr. 3543.	Die Wohnqualität und der Liegenschaftswert der Stockwerkeigentümer werden stark abnehmen.	Die im Gestaltungsplan Bahnhofareal vorgesehene Gebäudehöhe orientiert sich an den Zonenvorschriften der umgebenden Zonen. Massgebend ist dabei die in den angrenzenden Zonen gemäss Zonenvorschriften zulässige, nicht die tatsächlich vorhandene Bebauung.	<u>GP:</u> - Keine Anpassung
A9	23	Genossenschaft	x		Gesamtvorlage	Gebäudehöhe Baubereich III.A	Gebäudehöhen ganze Bahnhofzone max. 4 Vollgeschosse plus Attika. Einschränkung: Bereich III.A max. 3 Vollgeschosse plus Attika	Fortsetzung der bisherigen Raumplanung und Eingliederung des Areals in das Siedlungsmuster der Umgebung. Das Ortsbild bliebe gewahrt. Gegenüber der heute rechtsgültigen WG3-Zone wäre dies bereits eine markante Erhöhung. Die geplanten Höhenlimiten mit Angabe von Meter über Meer sind nicht den Nachbarssiedlungen angepasst. Das Terraingefälle von der Seminarstrasse zur Eisenbahn wird für noch mehr Gebäudehöhe missbraucht. Es entstünden Fremdkörper ohne Bezug zum bestehenden Quartier mit starkem Gefühl der Einengung. Die Ausbildung des obersten Geschosses als Attika mit grossen Terrassen hat sich bewährt und soll beibehalten werden.	Der Baubereich III.A, in dem eine maximale Gebäudehöhe von 405.00 m.ü.M. (dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain einer maximalen Gebäudehöhe von ca. 17.00 m) zulässig ist, grenzt an die Wohnzone W3, in der die maximal zulässige Gebäudehöhe 11.00 m respektive bei Arealüberbauungen 14.20 m beträgt. Zu beachten ist, dass in der Wohnzone W3 (im Gegensatz zum Gestaltungsplan Bahnhofareal) Attikageschosse, die nicht an die Gebäudehöhe angerechnet werden, zulässig sind. Eine Arealüberbauung mit Attikageschoss in der Zone W3 könnte dementsprechend eine Firsthöhe von ca. 17.20 m aufweisen und wäre somit sogar höher als die im Baubereich III.A zulässige Gebäude. Der geforderte grössere Abstand zu den nördlich angrenzenden Parzellen ist nicht sachgerecht. Der geplante Baubereich III.A hält gegenüber dem nördlichen angrenzenden geplanten Veloweg (Güterstrasse) einen Abstand von 4 m ein. Der Abstand zu den bestehenden Gebäuden auf Parzelle Nr. 3543 beträgt mindestens 12 m. Die mit dem Baubereich III.A vorgesehenen Abstände entsprechen der Regelbauweise.	
A10	44	privat	x		Gesamtvorlage	Gebäudehöhe Baubereich III.A	Die Längsbauten SBB zwischen Brückenstrasse und Güterstrasse dürfen nicht höher werden als die bestehenden Schöpfte. Der Abstand zum Grundstück xxxxxx muss grösser sein	Durch die gemäss Modelle vorgesehenen massiven, hohen Baukörper in diesem Bereich wird unsere Liegenschaft "eingebunkert". Licht, Besonnung und Lebensqualität werden massiv reduziert. Der Eigentumswert sinkt.		
A11	6	privat	x		§ 7 SNV	Baumasse und Geschossigkeit Baubereich I.C / I.D	Es wird die Streichung von § 7 SNV beantragt.	Es besteht kein Einklang mit der städtebaulichen Verträglichkeit, eine Überprüfung derselben wurde nicht durchgeführt und ist im Richtkonzept nicht nachgewiesen. Die Baumasse und Geschossigkeit (der Baubereiche I.C und I.D) wurden willkürlich festgelegt.	Die vollständige Streichung von § 7 SNV ist nicht möglich. Im Rahmen des Gestaltungsplans werden in § 7 SNV die Grundmasse für die einzelnen Teilgebiete festgelegt. Insgesamt sieht der Gestaltungsplan eine offene Bebauungsstruktur vor. Dies wird unter anderem durch die Festlegung von Grünräumen und Freiflächen sowie durch erforderliche Gebäudeabstände und eine minimale Gebäudeanzahl innerhalb der Baubereiche sichergestellt. Die im Gestaltungsplan für die einzelnen Baubereiche vorgesehene Dichte korrespondiert mit den jeweils angrenzenden Bauzonen. Massgebend ist dabei die in den angrenzenden Zonen gemäss Zonenvorschriften zulässige, nicht die tatsächlich vorhandene Bebauung. Die festgelegte Gebäudehöhe und bauliche Dichte wurde nicht willkürlich gewählt. In den Baubereichen I.C und I.D, angrenzend an die Zonen WG3, ist beispielsweise eine minimale nicht überbaubare Hoffläche von 35-40% resp. 10-15% sowie eine Mindestanzahl von insgesamt drei Gebäuden vorgesehen Für die Baubereiche I.C und I.D wird in Anlehnung an die WG3-Zonierung östlich der Seminarstrasse eine Gebäudehöhe von 406.20 m.ü.M. respektive 409.40 m.ü.M. vorgesehen. Dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain (Seite Seminarstrasse) einer maximalen Gebäudehöhe von 15.70 m resp. 18.90 m. In der angrenzenden WG3-Zone beträgt die maximal zulässige Gebäudehöhe gemäss § 6 Abs. 1 BNO 11.00 m respektive 14.20 m bei Arealüberbauungen. Dies entspricht bezogen auf das massgebende Terrain einer Gebäudehöhe von knapp 404.70 m.ü.M. bei einer Arealüberbauung. Zu berücksichtigen ist, dass in der angrenzenden WG3-Zone Attikageschosse, die nicht an die Gebäudehöhe angerechnet werden, zusätzlich zulässig sind. Demnach ist die für das Bahnhofareal festgelegte Gebäudehöhe im Falle einer Arealüberbauung mit Attikageschoss in der Zone WG3 vergleichbar.	<u>GP:</u> - Keine Anpassung
A12	22	privat	x		Gesamtvorlage	Baumasse und Geschossigkeit Baubereich I.C / I.D	Die Gebäudehöhen im Baubereich D1 und D2 haben max. 14 m (ab Bahnhofplatz, inkl. Attika) und max. 4 Geschosse zu betragen (Dachrand 402.50 m.ü.M.).	Durch den geringen Gebäudeabstand zum geplanten Neubau wird der Schattenwurf beträchtlich und die Seminarstrasse wird in diesem Bereich einer Strassenschlucht gleichen, welche jegliche Massstäblichkeiten und Wohnqualität vermischen lässt. Die im Wettinger Bauinventar aufgenommene Liegenschaft xxxxxxxx verkommt hiermit zu einem Gebäude mit musealem Charakter ohne Lebensqualität hinter einer kolossalen Gebäudefront		
A13	24	privat	x		Gesamtvorlage	Baumasse und Geschossigkeit Baubereich I.C / I.D	Das Gebäude gegenüber Garagen- und Besucherparkplatz-Ein/Ausfahrt xxxxx (Baubereiche I.C / I.D) muss niedriger sein oder zurückversetzt werden, unter Einhaltung der Baubestimmungen für WG 3	Das Gebäude bringt bestehenden Liegenschaften Schattenwurf und Schallreflexion und nimmt die freie Sicht. Dies beeinträchtigt die Lebensqualität. Auf die Umgebung mit den Giebeldachhäusern wird keine Rücksicht genommen		

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
A14	7	privat	x		§ 7 SNV	Gebäudehöhe Baubereich V.B	Es wird beantragt, die Höhe des Gebäudes in Baubereich V.B zu reduzieren.	Die Höhe des Gebäudes störe die Sicht auf das geschützte Ensemble (Drehscheibe mit Stationsgebäude bzw. Schuppen).	Im Baubereich V.B darf gemäss § 7 SNV maximal ein Gebäude mit einer Gebäudehöhe von maximal 407.10 m.ü.M und minimal 400.2 m.ü.M. gegenüber Teilgebiet IV sowie maximal 403.7 m gegenüber Baubereich V.A errichtet werden.	GP: -Rücknahme Baubereich V.B auf Interessenslinie SBB
A15	8	privat	x		Gesamtvorlage	Volumen Baubereich V.B	Alternativ zu einer Grünzone zwischen dem Aufnahmegebäude und der Drehscheibe dürfte höchstens ein Gebäude mit dem Umriss der alten steinernen Remise gebaut werden. Perfekt wäre, wenn die bahnseitige Fenstereinteilung übernommen werden könnte.	Die steinerne Remise wurde in den 1970er Jahren abgerissen und durch das heutige Dienstgebäude ersetzt. Ein Gebäude mit diesem Umriss würde, im Gegensatz zu den gemäss Gestaltungsplan zulässigen Bauten, die Schutzobjekte nicht erdrücken.	Die Volumen und Gebäudehöhen sowie das Richtkonzept wurden detailliert mit der Denkmalpflege (Kanton und SBB) abgestimmt. Dabei wurde der Wahrung von Sichtbezügen eine besondere Beachtung beigemessen. Das Richtkonzept mit der geplanten Stellung der Gebäude und Gebäudehöhe berücksichtigt die Belange der Denkmalpflege.	
A16	17	privat	x		Gesamtvorlage / § 17 Abs. 2 SNV	Volumen Baubereich V.B	Der Baukörper V.B zwischen Aufnahmegebäude und Drehscheibe soll redimensioniert und massiv verkleinert werden: Einerseits auf der Seite zum Aufnahmegebäude, andererseits in Bezug auf die Drehscheibe.	Stellung und Gliederung der Baukörper müssen gemäss § 17 Rücksicht nehmen auf die umgebende Architektur. Laut Planungsbericht Seite 24 (3.1.2 Architektonisches Konzept) „soll die Ensemblewirkung der geschützten Einzelobjekte gewahrt bleiben. Respektvoll wirkt der vorgeschlagene Baukörper an dieser Stelle V.B nicht. Er erdrückt das Aufnahmegebäude in seiner filigranen Ausformulierung. Und er verunmöglicht die Funktion der Drehscheibe.“	Für die mögliche Anordnung der Gebäude innerhalb der Baubereiche sind die SBB-Interessenslinie und SBB-Baulinie massgebend. Die SBB-Interessenslinie stellt die zukünftige Grundstücksgrenze dar, die SBB-Baulinie bestimmt die Bauabstände welche SBB-intern durch Gebäude gegenüber der SBB-Interessenslinie einzuhalten sind. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wird der Baubereich V.B zur Wahrung der Sichtbezüge auf das geschützte Ensemble verkleinert und auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Der ursprünglich südlich der Interessenslinie der SBB gelegene Teil des Baubereichs V.B wird nicht mehr als Baubereich festgelegt. Durch die Rücknahme des Baubereichs V.B auf die SBB-Interessenslinie werden sowohl die Sichtbezüge auf das geschützte Ensemble (Drehscheibe mit Stationsgebäude) und der Ensemble-Elemente untereinander gewährleistet. Die Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte wird weiterhin sichergestellt durch § 17 SNV.	
A17	43	privat	x							

b) Funktionsfähigkeit Ensemble (Bahnanschluss Drehscheibe)

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
B1	7	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Es wird beantragt, dass die Drehscheibe für die Nachwelt erhalten bleibt und an ein noch betriebenes Gleis angeschlossen wird.	Damit der Erhalt des Ensembles Sinn macht und zum Verständnis der Nachwelt klar scheint, ist ein Gleisanschluss erforderlich.	Die Drehscheibe und die Lokremise sind über die Nutzungsplanung geschützt. Die hinführenden Gleisanlagen sind im Nutzungsplan weder geschützt noch explizit thematisiert. Ebenfalls werden sie im Objektblatt des Bauinventars nicht thematisiert.	GP: -Rücknahme Baubereich V.B auf Interessenslinie SBB
B2	8	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Gleisanschlüsse der Lokremise und der Drehscheibe sind beizubehalten, jedoch ohne Fahrleitung, wegen den Gefahren des Stromes.	Nur wenn diese vorhanden sind, haben die Drehscheibe und die Lokremise einen Sinn als lebendiges Kulturgut. Die Drehscheibe ist wunderbar geeignet, um Dampflokomotiven von allen Seiten zu präsentieren.	Das Bahnhofs-Ensemble wurde in der Vergangenheit in Funktionalität und Erscheinungsbild bereits massgeblich verändert, so u.a. durch Aufhebung des Bahnübergangs und Untertunnelung des Bahnhofs mit der Alberich-Zwysig-Strasse, die Ermöglichung des Ersatzes der steinernen Lokremise durch das bestehende Dienstgebäude anfangs der 1980er Jahre oder die Schleifung des Stellwerks auf Seite Klosterhalbinsel. Das Bahnhofareal, das einst auf einem freien Feld lag, wurde über die Jahrzehnte städtebaulich ins Siedlungsgefüge von Wettingen eingebunden.	
B3	13	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Schienen zur Lokremise und zur Drehscheibe sind zu erhalten und das dort geplante Gebäude ist zu redimensionieren.	Lokremise und Drehscheibe sind wichtige Elemente des historischen Ensembles des Bahnhofs Wettingens. Sie erhalten zu wollen ist lobenswert, bringt jedoch nichts, wenn sie ihre Funktion (wenigstens theoretisch) nicht erfüllen können	Im Rahmen des Planungsprozesses wurden der Erhalt und die zukünftige Nutzung der Drehscheibe und Lokremise im Lichte der obigen Erkenntnisse detailliert mit den involvierten Denkmalpflegern von dem Kanton und der SBB diskutiert. Seitens der Denkmalpflege (Kanton und SBB) wurden weitreichende Optionen für die	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
B4	17	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Drehscheibe soll funktionstüchtig bleiben. Der nötige Schienenanschluss und die Stumpengleise sollen erhalten werden. Das Areal soll so gestaltet werden, dass die Nutzung der Drehscheibe für Dampflokotiven möglich und praktikabel bleibt.	Das „heterogene Ensemble“ von Lokremise, Drehscheibe, Aufnahmegebäude und Güterschuppen am Bahnhof Wettingen ist für den Kanton Aargau einzigartig. Die Sicherung in der BNO ist sinnvoll und gut. Der Erlebniswert des Platzes besteht in erster Linie darin, dass da Dampflokotiven auftreten und gedreht werden können. Eine funktionierende Drehscheibe bereichert auch die dichte Erlebnislandschaft auf und entlang der Klosterhalbinsel.	Entwicklung des Teilgebietes Ost zugestanden. Anbauten an die Remise oder die Integration der Drehscheibe in Gebäudekörper wurden als mögliche Nutzungen diskutiert, sofern der Erhalt der Sichtbezüge zwischen den einzelnen Ensemble-Teilen und die Wahrung einer angemessenen Massstäblichkeit der das Ensemble umgebenden möglichen neuen Baukörper gewährleistet bleibt.	Beschluss: s. Seite 6
B5	43	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Baulinien sind so anzupassen, dass die Schienenzufahrt und die Benützung der Drehscheibe samt Wagenremise gewährleistet bleiben, damit das Objekt nicht zum toten Denkmal verkommt, sondern auch weiterhin aktiv genutzt werden kann.	Die Drehscheibe gehört als Einzelobjekt in das geschützte Inventar des Bahnhofs Wettingen (1876/77), ebenso wie das Bahnhofgebäude, der restaurierte Güterschuppen (heute Migrolino) und die Wagenremise. Bereits abgebrochen wurden die sogenannte „Steinremise“ und beide Wärterstellwerke I (Seite Killwangen) und II (Seite Baden) mitsamt dem bedienten Freigabewerk (Vorbau zu Bahnhof, gleisseitig). Somit hat das bahnhistorische Ensemble in Wettingen schon genug Aderlass erleiden müssen. Die Drehscheibe hatte ihre wichtige Funktion für die von Wettingen ausgehenden Strecken nach Otelfingen-Oerlikon / Niederglatt-Bülach und Melligen-Lenzburg, die sehr spät elektrifiziert wurden. Eine weitere Rarität bildet heute noch das Stumpengleis entlang Trägerhardstrasse. Die Drehscheibe soll nicht als totes Objekt bestehen bleiben, sondern dient effektiv hier verkehrenden historischen Dampfzügen, für welche sich sonst nur schwach belastete Nationalbahnstrecke Richtung Melligen geradezu anbietet. Ferner ist an die Nähe vom Bahnpark Brugg und von SBB Historic Windisch zu erinnern; an beiden Orten stehen mehrere betriebsfähige Dampflokotiven bereit.	Aufbauend auf diesen Empfehlungen wurde in den SNV festgelegt, dass das Aufnahmegebäude, der Güterschuppen, die Lokremise und die Drehscheibe gemäss allgemeiner Nutzungsplanung geschützt sind und erhalten bleiben müssen (§ 5 Abs. 7 SNV). Zudem wurde in § 17 Abs. 2 SNV als Beurteilungskriterium für die Qualität der Bebauungsstruktur die Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte festgelegt.	
B6	18	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Drehscheibe soll nicht nur physisch, sondern auch in ihrer Funktion für das Wenden von alten Lokomotiven, insbesondere Dampflokotiven erhalten bleiben:	Die Drehscheibe soll nicht als totes Objekt bestehen bleiben, sondern dient effektiv hier verkehrenden historischen Dampfzügen, für welche sich sonst nur schwach belastete Nationalbahnstrecke Richtung Melligen geradezu anbietet. Ferner ist an die Nähe vom Bahnpark Brugg und von SBB Historic Windisch zu erinnern; an beiden Orten stehen mehrere betriebsfähige Dampflokotiven bereit.	Des Weiteren wurde gestützt auf die Empfehlungen der Denkmalpflege eine bauliche Entwicklung im Umfeld der geschützten Einzelobjekte angestrebt. Das erarbeitete Richtkonzept wurde detailliert mit der Denkmalpflege abgestimmt. Die Denkmalpflege begrüsst die gegenüber der ursprünglichen Testplanung vorgenommenen Veränderungen (u.a. Freistellung der Lokremise) und stimmte der geplanten Grösse des Gebäudekörpers im Baubereich V.B gemäss Richtkonzept explizit zu. Da das Richtkonzept nur eine mögliche Überbauung darstellt und der Gestaltungsplan im Baubereich V.B auch eine andere Stellung des Gebäudes zulässt, wird festgelegt, dass das konkrete Bauprojekt im anschliessenden Baubewilligungsverfahren nochmals dahingehend zu prüfen ist, ob die Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte gewahrt ist und damit geforderte Qualität der Bebauung erfüllt wird.	
B7	25	Partei	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Drehscheibe soll nicht nur physisch, sondern auch in ihrer Funktion für das Wenden von alten Lokomotiven, insbesondere Dampflokotiven erhalten bleiben:	technikgeschichtliches Objekt, das funktionstüchtig und einsetzbar einen grösseren Wert hat. Die Bedeutung Wettingens in der schweizerischen Bahngeschichte ist in mehrfacher Hinsicht relevant.	Der Erhalt der Funktionsfähigkeit der Anlagenteile (Gleisanschluss) wurde gestützt auf die obigen Ausführungen und aufgrund der geplanten Ausbildung eines hochwertigen Freiraums für das Quartier, der vorgesehenen baulichen Entwicklung im Baubereich V.B wie auch der möglichen künftigen Nutzungsänderung der Anlagenteile (z.B. für Kultur / Gastronomie) nicht in Betracht gezogen (Stand Mitwirkung).	
B8	26	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	- die Funktion zum Wenden der Dampflokotiven - die entsprechende Geleiseanschlüsse - der nötige Abstand zum Baukörper V.B und dessen Verkleinerung oder Verschiebung - die Gestaltung des Platzes als öffentlich zugänglich und nutzbar und gleichzeitig im Falle der Dampfahnen für das Wenden der Lokomotiven - die Änderung der Zufahrt zu diesem Gebäude, nicht über den Drehscheibenplatz	gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurde der Erhalt der Funktionsfähigkeit der Drehscheibe nochmals intensiv diskutiert. Es zeigt sich, dass bei der SBB ein grundsätzlicher Paradigmenwechsel erfolgt ist. Während in der Vergangenheit häufig nur die Bauten und Anlagen erhalten wurden, sollen mittlerweile, wenn möglich auch die technischen Funktionsfähigkeiten bewahrt werden. Der Erhalt von Funktionsfähigkeiten wird an Standorten, an denen die Anlagen tatsächlich noch genutzt werden, angestrebt. Seitens der SBB wird derzeit geprüft, ob ein Erhalt der Funktionsfähigkeit der Drehscheibe in Wettingen möglich und sinnvoll ist. Dieser Entscheid ist von vielen Faktoren abhängig und bedarf einer detaillierten Interessensabwägung. Zu berücksichtigen ist beispielsweise, dass der geplante Doppelspurausbau (nach heutigen Kenntnisstand frühestens im Ausbauschrift 2040) durch die damit verbundene Perronverlängerung im Konflikt zum Gleisanschluss der Drehscheibe stehe. Dereinst muss dann eine Interessensabwägung zwischen den jeweils regional bedeutenden Interessen der Denkmalpflege und der Infrastruktur erfolgen.		
									Da der Entscheid eines allfälligen Gleiserhalts von vielen Faktoren abhängt, wurden die Festlegungen des Gestaltungsplans dahingehend angepasst, dass sie einen Gleiserhalt / Bahnanschluss des historischen Ensembles ermöglichen, jedoch nicht verpflichtend vorschreiben. Dementsprechend wurde der Baubereich V.B. gestützt auf die Mitwirkungseingaben auf die Interessenslinie der SBB zurückgenommen. Der Bereich südlich der Interessenslinie, in dem die bestehenden Gleisanlagen liegen, wird nicht mehr als Baubereich festgelegt.	
									Die Gleisharfe / Stumpengleise werden auch bei einem allfälligen Erhalt des Gleisanschlusses der Drehscheibe nicht mehr benötigt. Dementsprechend ist in diesem Bereich keine Anpassung des Baubereichs V.B erforderlich. Ebenfalls ist der Erhalt der Starkstrom-Freileitungen nicht erforderlich.	
									Das Gebäude im Baubereich V.B steht nicht im Konflikt zum Gleiserhalt und könnte dementsprechend wie bisher geplant, realisiert werden. Zur Verbesserung der platzbildenden Wirkung des Baukörpers gegenüber dem geplanten Freiraum, wird jedoch eine geringfügige Verbreiterung der Fassade / Gebäudetiefe vorge-	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
LaufNr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
B9	28	privat	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Drehscheibe, Depotgebäude und Gleisanschluss ans SBB-Netz betriebsfähig erhalten	Die Drehscheibe inkl. Gleisanschluss ist für den Betrieb von Dampfzügen und historischem Rollmaterial notwendig. Es gibt kaum noch vorhandene und funktionsfähige Drehscheiben, was insbesondere ein Einsatz des historischen Rollmaterials stark einschränkt. Da es kaum noch ETCS Strecken gibt und die Kosten für eine Umrüstung bei älterem Rollmaterial im Millionenbereich liegen, sind die Organisationen auf solche Strecken angewiesen. Die ehemalige Nationalbahn ist für Fahrten besonders gut geeignet. Ohne einen Gleisanschluss ergibt es keinen Sinn die Einrichtungen (Drehscheibe, Lokschuppen, Abstellgleise) stehen zu lassen um einen historischen Wert zu begründen.	<p>nommen. So entsteht die Möglichkeit, dass gegenüber dem Freiraum platzwirksame Nutzungen (z.B. Gastronomie, Dienstleistungen) etabliert werden können, statt wie bisher Technikräume und ein Auto-Lift. Zudem wird die Öffnung zwischen Baukörper V.B und der Lokremise verkleinert, so dass der Bahnlärm besser abgeschirmt werden kann.</p> <p>Der Bereich zwischen der Drehscheibe und Baubereich V.B soll als öffentlich zugängliche Freifläche gestaltet werden. Diese Zielsetzung soll auch bei einem allfälligen Erhalt der Gleisanlagen weiterhin verfolgt werden. Dementsprechend wird die Festlegung als „öffentlich zugängliche Freifläche“ weiterhin beibehalten. Die Gleisanlagen sind bei einem allfälligen Erhalt gestalterisch in die Freifläche zu integrieren. Eine konkrete Gestaltung der Freifläche erfolgt im sich anschliessenden Baubewilligungsverfahren.</p>	Beschluss: s. Seite 6
B10	30	Verein	x	Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Erhalt der schienenseitigen Anbindung der Drehscheibe und der historischen Lokremise. Die Gleisverbindung zum Gleis 1 soll erhalten bleiben.	Die alte Lokremise dient dem Verein als Einstellhalle für historische Eisenbahnfahrzeuge. Der historische Erhalt der Drehscheibe macht ohne schienenseitige Anbindung keinen Sinn. Mit der Erhaltung der Gleisverbindung könnte auch in Zukunft die Verwendung und Funktionsweise der Drehscheibe dem Publikum demonstriert werden und die Remise zur Einstellung von historischen Eisenbahnfahrzeugen genutzt werden. Die Gleise können ohne weiteres eingedeckt werden, damit die Fläche befahren werden kann.			
B11	31	Partei	x	Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Die Drehscheibe und die Lokremise sollen funktionstüchtig bleiben. Die dortigen Geleise sind zu erhalten, auf das geplante Gebäude ist zu verzichten oder es ist zu redimensionieren	Drehscheibe und Lokremise zu erhalten, gleichzeitig jedoch ihre sachgerechte Verwendung zu verunmöglichen, scheint aus denkmalschützerischer Sicht unsinnig. Mit dem im GP dargestellten Gebäudekomplex wird das Ensemble empfindlich gestört			
B12	34	privat	x	Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Es seien der Gleisanschluss der Drehscheibe und die von dieser ausgehenden Gleisstumpen zu erhalten	Sollte der Baubereich V.B tatsächlich gebaut werden, droht der Verlust des Gleisanschlusses der Drehscheibe. Diese wäre ihrer Funktion beraubt und verkäme zum toten Relikt. Denkmalschutz soll nicht Totenkult sein. Gerade die Drehscheibe hat einen besonderen Stellenwert. Mit wuchtiger Konkurrenz des Baubereichs V.B würde die Drehscheibe wie Wagenremise weitgehend aus dem Blickfeld verschwinden. Gleichzeitig müssten Ruderalflächen geopfert werden.			
B13	39	privat	x	Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Gleisanschluss Drehscheibe mit "Stumpengeleise" Richtung Westen und Anschluss Lokschuppen sind zwingend beizubehalten. Neubauten sind in respektablem Abstand zur Kette der historischen Bausubstanz SBB-Gebäude zu halten, dadurch Verkleinerung des Bauvolumens (Baufeld V) zwischen Stationsgebäude und Lokschuppen/Drehscheibe. Der angedachte öffentliche Platz muss vergrössert und als verkehrsfreier Raum gestärkt werden.				

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
B14	41	Stiftung	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Erhalt einer betriebstüchtigen Drehbühne in Wettingen	Da Schlepptenderloks rückwärts nur mit sehr geringer Geschwindigkeit verkehren dürfen, wäre dies hinderlich für die Fahrplangestaltung der Extrazüge. Die Strecke der ehemaligen Nationalbahn ist ein beliebtes Ziel für Dampffahrten.		Beschluss: s. Seite 6
B15	41	Stiftung	x		Gesamtvorlage	Gleisanschluss Drehscheibe	Erhalt des Geleisanschlusses an das SBB Streckennetz	Der Gleisanschluss ist zwingend. Ohne diesen ist das Ensemble am Bahnhof sinnlos.		

c) Freiraumplanung / öffentlich zugänglicher Park

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
C1	7	privat	x		RiKo	Freiraum Baubereich V.B	Im Baubereich V.B ist ein neuer Aufenthaltsraum mit Bänken etc. vorzusehen.	Da der schöne Platz vis-à-vis Stationsgebäude mit Bänken und Brunnen eher knapp ist, bestehe hier die Möglichkeit, einen weiteren öffentlichen Platz zu gestalten.	Zwischen Baubereich V.B und dem geschützten Einzelobjekt Drehscheibe ist eine öffentlich zugängliche Freifläche geplant. Um die Aufenthaltsqualität der öffentlich zugänglichen Freifläche im Bereich der Drehscheibe zu verbessern, wurden die Sondernutzungsvorschriften dahingehend angepasst, dass die Anlieferung und Zufahrt zur Tiefgarage zwingend innerhalb des Baubereichs V.B erfolgen müssen. Zudem wurde die minimal erforderliche Fläche der Spiel- und Erholungsflächen für Baubereich V.B auf 50 % reduziert, so dass diese möglichst innerhalb der Baubereichsfläche realisiert werden können. Somit kann der Platz für öffentliche Nutzungen freigespielt werden. Im Baubereich III.C erfolgt, gestützt auf die gemäss Richtkonzept vorhandenen Flächenpotentiale für Spiel- und Erholungsflächen, eine Erholung von 5% auf 10%. Im Durchschnitt bleibt die Fläche somit trotz der Reduktion im Baubereich V.B bei mindestens 15%, die Verteilung wurde jedoch optimiert. Wird der Anteil der Spiel- und Erholungsfläche in einen anderen Baubereich übertragen, so muss ein örtlicher und zeitlicher Bezug vorhanden sein.	<p>GP:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt nicht über die Freifläche zwischen V.B und Drehscheibe, Anpassung § 10 Abs. 9 SNV, Anpassung GP - Spiel- und Erholungsflächen, § 7 Abs. 5 SNV neu: III.C: 10% V: 50% - Anpassung Richtkonzept bzgl. Anlieferung, Tiefgaragenzufahrt und Spiel-/Erholungsflächen
C2	8	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraum Baubereich V.B	Der Bereich zwischen Aufnahmegebäude und Drehscheibe ist einer Grünzone zuzuweisen. Diese Grünzone sollte auf der Seite Aufnahmegebäude nach einer möglichen Erweiterung des Veloständers beginnen und von der Strasse, Drehscheibe und Gleisanlage begrenzt sein.	Wenn diese Fläche als Park für die Bevölkerung nutzbar ist, würden die Schutzobjekte zusammen ein heterogenes Ensemble bilden. Zudem werde die Forderung nach mehr Grünzone für die Öffentlichkeit erfüllt.		
C3	34	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraum Baubereich V.B	Es sei auf den Baubereich V.B. zu verzichten und stattdessen eine Freihaltezone vorzusehen	Sollte der Baubereich V.B tatsächlich gebaut werden, droht der Verlust des Gleisanschlusses der Drehscheibe. Diese wäre ihrer Funktion beraubt und verkäme zum toten Relikt. Denkmalschutz soll nicht Totenkult sein. Gerade die Drehscheibe hat einen besonderen Stellenwert. Mit wuchtiger Konkurrenz des Baubereichs V.B würde die Drehscheibe wie Wagenremise weitgehen aus	Ein vollständiger Verzicht auf Baubereich V.B wurde im Rahmen der Testplanungen intensiv diskutiert, jedoch verworfen, da durch die geplanten baulichen Ergänzungen eine Platzsituation entsteht, die die Ensemblewirkung stärken kann. Der Verzicht auf Baubereich V.B widerspricht aus diesen Gründen dem städtebaulichen Konzept und wird nicht weiter verfolgt.	
C4	37	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Freiraum Baubereich V.B	Auf das Baufeld zwischen dem Aufnahmegebäude und der Remise ist zu verzichten zugunsten einer öffentlichen Grünfläche.	Mit dem Verzicht wird sowohl das Ensemble der geschützten Bahnbauten berücksichtigt, als auch das Potential für einen Park am richtigen Ort geschaffen.		

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
C5	7	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Grünflächen sind explizit auf dem SBB Areal und bei den privaten Anliegern vorzusehen.	Die Ausprägung des Grünraums ist unklar. Es ist nicht nachvollziehbar, ob nur Bäume oder auch Grünflächen (also nicht nur Kies und Asphalt) gemeint sind.	<p>Bei der Erarbeitung des Richtkonzeptes wurde der Freiraumplanung ein grosser Wert beigemessen. Das Freiraumkonzept sieht vor, dass der Grünflächenanteil mit zunehmender Entfernung vom Bahnhof zunimmt. Dies wird beispielsweise durch die Vorgabe einer nicht überbaubaren Hofffläche innerhalb der Baubereiche (§ 7 Abs. 1 SNV) festgelegt.</p> <p>Die konkrete Verteilung und Gestaltung der Grünflächen innerhalb der Baubereiche erfolgt im späteren Bauprojekt und wird durch die Ortsbildkommission hinsichtlich der Qualitätssicherung begleitet. Durch die Festlegung von Grünräumen, öffentlich zugänglichen Freiflächen, öffentlichen Fuss- und Velowegen sowie einer minimalen Anzahl von Gebäuden pro Baubereich wird jedoch bereits auf Ebene des Gestaltungsplans sichergestellt, dass in allen Bereichen des Planungsgebietes ausreichend öffentliche Freiflächen realisiert werden und dass innerhalb des Bahnhofareals weiträumige Sichtachsen entstehen.</p> <p>Es sind mehrere öffentlich zugängliche Freiflächen sowie Grünräume mit öffentlich zugänglichen Fuss- und Velowegen vorgesehen, nämlich Grünräume zwischen den Baubereichen I.A und I.B sowie zwischen I.B und I.C, der Bahnhofplatz und öffentliche Freifläche im Bereich der Drehscheibe.</p> <p>Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurde das Richtkonzept weiter optimiert. Das Aussen Gelände des in Teilgebiet I zulässigen Kindergartens soll zu den geplanten Grünräumen orientiert werden, so dass ausserhalb der Öffnungszeiten ein grosser zusammenhängender Freiraum entsteht. Zudem kann durch eine geschickte Nutzungsverteilung eine Konzentration der Arbeitsnutzungen (inkl. Kindergarten) in den Erdgeschossen der Baukörper erreicht werden, so dass eine Freiraumgestaltung möglich wird. Durch die öffentlichen und gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss entstehen keine privaten Gärten, sondern ein gemeinschaftlich nutzbarer öffentlicher Aussenraum / Freifläche. Zudem wurden die festgelegten minimalen Hoffflächen gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge nochmals überprüft. Es erfolgte im Baubereich I.A eine Erhöhung auf 40 - 45%, im Baubereich I.B eine Erhöhung auf 30 - 35%, im Baubereich I.C eine Erhöhung auf 35 - 40% und im Baubereich I.D eine Festlegung auf 10 - 15 %, um analog zu den anderen Baubereichen neu eine Bandbreite von 5 % zu ermöglichen.</p>	<p>GP: - Hoffflächen, § 7 Abs. 6 SNV neu: I.A: 40-45% I.B: 30-35% I.C: 35-40% I.D: 10-15%</p> <p>-Anpassung Richtkonzept bzgl. Nutzungsverteilung</p>
C6	12	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Ausser den schnurgeraden Baumreihen sind keine grünen Höfe und Freiräume zu finden in den Plänen.			
C7	20	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Die Pflichtaufelder sind so anzupassen, dass ein öffentlicher Grün- und Freiraum entsteht, in dem sich auch die Bevölkerung der Nachbarquartiere willkommen fühlt. Es wird ein zusammenhängender Freiraum beantragt, der mehr als ein begrünter Zwischenraum oder halbprivater Aussenraum der einzelnen Wohnbauten ist.	Bei den vorliegenden Unterlagen entsteht der Eindruck, dass die Freiflächen Restflächen sind, die nach dem Ausscheiden der Aufelder und dem Anordnen der Baukörper übrig geblieben sind. Die halbprivaten Innenhöfe können nicht als öffentliche Freiräume gelten. Hohe Bebauungsdichten können nicht allein mit guter Architektur kompensiert werden. Die Dachbegrünung wird begrüsst, allerdings ist die Einrechnung in die Frei- und Grünflächenziffer ein Zugeständnis an die Grundeigentümer, damit sie ihre Nutzungsflächen optimieren können. Das neue Bahnquartier stellt für die heutigen Bewohner eine grosse Mehrbelastung dar (Fassadenhöhe, Anzahl neue Bewohner, Busführung über Q2, Schwerverkehr, Freiverlad, Verkehrslärm). Die geplanten Fussquerungen vom Bahnhof in das bestehende Wohnquartier reichen als Gegenleistung und Mehrwert nicht aus, ein grosszügig dimensionierter Freiraum wäre das Mindeste.		
C8	21	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein				
C9	32	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein				
C10	35	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein				
C11	42	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein				
C12	24	privat	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Es müssen öffentlich zugängliche und benutzbare Grünflächen geschaffen werden	Im jetzigen GP ist von Wettingen "der grünen Gartenstadt" nichts zu erkennen. Die Grünflächen dienen lediglich als Umschwung der Gebäude. Damit ein gemeinschaftliches, öffentliches Leben möglich ist, braucht es entsprechende Grünflächen und Begegnungsstätten		
C13	29	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Spiel- und Erholungsfläche / nicht überbaubare Hofffläche. Es muss eine eigentliche Grünzone eingeplant werden	Diese Flächen sind im GP zu knapp bemessen. Baumreihen entlang der Strassen sind keine Grünflächen. Es besteht die Gefahr dass der Boden völlig versiegelt wird. Grössere Grünflächen bieten Raum für Kinder und Erwachsene zum Spielen und für soziale Kontakte.		
C14	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Grünflächen resp. Parkflächen für v.a. Kinder aber auch Erwachsene	Gute Spielplätze in Wettingen Süd sind rar im Verhältnis zu der Anzahl Kinder. Es soll Mehrwert geschaffen werden im Sinne von modernem Spiel-Verständnis		

Zuordnung					Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat			
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
C15	37	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Freiraumplanung allgemein	Der Bedarf für öffentliche Grünflächen ist auszuweisen und in einem öffentlichen Park umzusetzen.	Das Freiraumkonzept weist Grünflächen zwischen den Wohnblocks an der Seminarstrasse aus. Diese Freiräume werden nicht tauglich sein als öffentlicher Freiraum. Es besteht die Gefahr von zwar gestalteten, aber dennoch unwirtschaftlichen Flächen. Der richtige Ort für einen Quartierpark liegt zwischen dem geschützten Ensemble Remise und Bahnhofgebäude. Der Erhalt des historischen Ensembles wird begrüsst, allerdings wird das Ensemble durch das geplante mehrgeschossige Gebäude zwischen dem historischen Ensemble zerstört. Verträglich wäre allenfalls ein Pavillon mit einem Café in Kombination mit Veloparkierung.		Beschluss: s. Seite 10
C16	19	privat	x		Gesamtvorlage	Zentraler Platz	Zwischen den Baubereichen III.B, II und IV sollte ein verkehrsbefreiter Parkraum geplant werden. Die Baukörper der Bereiche III.B und II und die Nutzung der direkten Umgebung des Güterschuppens sollen darauf ausgerichtet werden.	Das geplante Quartier weist einen urbanen Charakter auf. In der gegenwärtigen Planung fällt der „Platz“ zu bescheiden aus und wird daher keinen städtebaulichen Akzent setzen. Der versprochene Mehrwert für die umliegenden Quartiere wird nur damit erreicht werden können, dass auch öffentlicher Raum geschaffen wird, der Urbanität positiv erleben lässt. Dies kann durch einen zentralen Platz erfolgen, in dessen Umfeld sich einige Geschäfte und Bistros ansiedeln. Mit Kiosk und Migrolino sind Ansätze dazu vorhanden. Jedoch nur weitere Parkplätze und Ladenlokalitäten zu errichten, wird kaum positive Erlebnisse vermitteln.	Der Bahnhofplatz erfüllt einerseits die Funktion eines zentralen öffentlichen Platzes und andererseits einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe. Eine verkehrsfreie Gestaltung des Bahnhofplatzes würde dieser Funktion nicht entsprechen. Im Rahmen der Testplanungen wurde intensiv diskutiert, welche Grösse für den Bahnhofplatz angemessen ist. Der Bahnhof Wettingen verfügt zwar über hohe Personenfrequenz, tagsüber ist das Personenaufkommen aber relativ gering. Die Grösse des Bahnhofplatzes muss deshalb angemessen auf diese Situation reagieren. Die Anordnung eines markanten Gebäudes zum Bahnhofplatz ist zur Fassung des Platzes notwendig. Mit den Festlegungen im Gestaltungsplan („Publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss“) wird sichergestellt, dass sich im Umfeld des zentralen Platzes beispielsweise Geschäfte, Gastronomiebetriebe, Dienstleistungen oder Kleingewerbe ansiedeln.	GP: - Keine Anpassung
C17	39	privat	x		Gesamtvorlage	Sichtbezüge	Gebäudekuben sind so auszurichten, dass die Wohnungen weiträumige Sichtachsen und mehrheitlich einen Bezug zum Park haben.	Auf Terrainebene sind Orte zu schaffen mit Quersicht auf die raumbegrenzenden Höhenzüge des Limmattals sowie zur Klus Baden.	Im Gestaltungsplan werden Baubereiche festgelegt. Für die einzelnen Baubereiche wird in den Sondernutzungsvorschriften jeweils die minimale Anzahl von Gebäuden definiert. Die geschlossene Bauweise ist nur zwischen anstossenden Baubereichen zulässig. Durch diese Festlegungen werden eine gute Orientierung im Bahnhofareal und eine hohe Durchlässigkeit des Quartiers gewährleistet. Zudem werden zwischen den einzelnen Baubereichen Grünräume oder private Umgebungsflächen geschaffen, die weiträumige Sichtachsen gewährleisten.	GP: - Keine Anpassung
C18	17	privat	x		§ 9 SNV	Gestaltung Freiflächen	Für die Bäume sind für die Unterhaltspflege in der Baubewilligung Verpflichtungen festzuschreiben wie ökologisch wertvolle Unterpflanzung, Bewässerungseinrichtungen, Lüftung, Pflege und Kontrolle.	Die Bäume sind ein elementarer Bestandteil des neuen Quartiers und der wohnlichen Atmosphäre desselben. Die Vernetzung von ökologischen Flächen ist ein Gebot der Stunde (und des Bundesrates), der Schutz vor Hitze (Schild) ebenfalls.	Die konkrete Ausgestaltung der Freiräume wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Allfällig erforderliche Auflagen hinsichtlich der Gestaltung können bei Bedarf im Rahmen der Baubewilligung verfügt werden. Regelungen hinsichtlich der Unterhaltspflege wurden zwischen den Grundeigentümern und der Gemeinde Wettingen verbindlich in einem öffentlich rechtlichen Vertrag festgelegt.	GP: - Keine Anpassung
C19	43	privat	x		§ 9 SNV	Gestaltung Freiflächen			Visualisierungen zeigen bereits auf Ebene des Gestaltungsplans eine mögliche Gestaltung der geplanten Freiräume auf und verdeutlichen die geplante Qualität. Die Qualitätssicherung wird durch die in § 17 Abs. 3 SNV festgelegten Beurteilungskriterien und die prozessualen Vorgaben in § 8 Abs. 8 bis 10 BNO gewährleistet.	
C20	17	privat	x		§ 17 Abs. 3 SNV	Gestaltung Freiflächen	Es soll ergänzt werden: „Raumwirksamkeit und ökologische Vielfalt der Begrünung“.	Die ökologische Vielfalt ist eine Qualität, die durch alle baulichen und gestalterischen Massnahmen gefördert und gesichert werden soll. (Bundesbeschluss zur ökologischen Infrastruktur)		
C21	43	privat	x		§ 17 Abs. 3 SNV	Gestaltung Freiflächen			In § 17 Abs. 3 SNV werden unter anderem die „Raumwirksamkeit der Begrünung“ und die „Ökologische Funktion“ als Qualitätskriterien definiert. Eine darüberhinausgehendes Qualitätskriterien „Raumwirksamkeit und ökologische Vielfalt der Begrünung“ ist nicht erforderlich.	
C22	19	privat	x		Gesamtvorlage	Gestaltung Freiflächen	Für den beantragten Zentrumsplatz (zwischen Baubereichen III.B, II und IV) ist ein gewisser Anteil an Grün- und Wasserfläche (z.B. Teich, Brunnen) vorzusehen.	Die Gestaltung des öffentlichen Raums mit Magnetwirkung im neuen Quartier sollte nicht privaten Interessen überlassen werden, sondern im Interesse der Gemeinde nach städtebaulichen Kriterien erfolgen.		

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
C23	39	privat	x		Gesamtvorlage	Gestaltung Freiflächen	Die Aussenräume sind an „Grünstadt Schweiz“ zu orientieren mit fließendem und stehendem Gewässer, Spiel- und Aufenthaltsplätzen für alle Alterskategorien inkl. eines überdachten Platzes. Die öffentliche Zugänglichkeit zu diesen Orten muss gewährleistet sein.			Beschluss: s. Seite 11
C24	12	privat	x		Gesamtvorlage	Erhalt bestehender Freiräume	Die kleine natürliche Oase inmitten von diversen Verkehrswegen ist zu erhalten. Der Besitzstand des beliebten Erholungsraums ist zu wahren.	Der Mietvertrag mit der SBB ist gekoppelt mit einem Ordnungsauftrag, das Abteil des Kohlenschopfes, den westlichen Teil des Areals mit der mächtigen Linde und den Gemüsegarten zu pflegen. Der Ort wurde mit viel Liebe in eine Wohlfühl-Oase umgestaltet (Unterstand, Sitzgelegenheiten, Feuchtbio-top, Bäume, Sträucher, Blumen, Steinskulpturen). Der Freiraum wird von den Anwohnern und Passanten sehr geschätzt und genutzt.	Der Erhalt von bestehenden Freiflächen wird grundsätzlich befürwortet, sofern eine Integration in das städtebauliche Konzept möglich ist. Gewisse Qualitäten sind der vorhandenen Freifläche nicht abzusprechen, allerdings liegt diese Freifläche peripher und ist aufgrund der angrenzenden Lärmschutzwände und der gegenüber dem Umland erhöhten Lage sozialräumlich wenig eingebunden. Ein Erhalt dieser Freifläche wäre mit einer massgeblichen Einkürzung (25 – 30 m) des Baubereichs III.A verbunden und steht insofern im Zielkonflikt zu der angestrebten Innenentwicklung. Ein Erhalt von Bäumen und Freiflächen, die im Zielkonflikt mit der geplanten Innenverdichtung stehen, ist nicht zielführend. Dementsprechend wird die vorhandene Freifläche nicht erhalten. Eine angemessene Durchgrünung wird durch die festgelegten öffentlichen Grün- und Freiflächen, die vorgeschriebenen Neuanpflanzungen und die Vorgabe von minimal nicht überbaubaren Hofflächen sichergestellt.	GP: - Keine Anpassung
C25	19	privat	x		Gesamtvorlage	Baumreihen / Strassenbegrünung	Sämtliche Strassen sollen mit Bäumen bepflanzt werden, zweireihig im Sinne einer Allee	Verminderung der Hitzewirkung der Baukörper bzw. Verbesserung des Stadtklimas sowie ästhetische Aufwertung des Strassenraums	Die geforderte Begrünung der Strassen ist durch die Vorschrift in § 9 Abs. 3 SNV sichergestellt („Entlang der Seminarstrasse sowie an den Quartierstrassen Q1 und Q2 sind Baumreihen zu pflanzen“). Entlang der Güterstrasse sind gemäss Vorgabe im Gestaltungsplan Baumgruppen oder Einzelbäume (Lage, Abstand und Anzahl der Bäume gemäss konkretem Projekt) vorzusehen.	GP: - Keine Anpassung
C26	22	privat	x		Gesamtvorlage	Baumreihen / Strassenbegrünung	Beidseitig der Seminarstrasse Baubereich D1 und D2 sei eine verstärkte Begrünung (einheimische Bäume und Sträucher) vorzunehmen.	Verbannung von Hitzeinseln, Absorbierung Mehrlärm und Verbesserung Luftqualität. Bepflanzung soll einheimisch sein. Artenvielfalt soll gefördert werden.	Die Baumart wird erst im Bauprojekt festgelegt.	
C27	27	privat	x		Gesamtvorlage	Baumreihen / Strassenbegrünung	Alle Baumreihen sollen mit Bäumen bepflanzt werden, die keine Allergien verursachen	Die Gesundheitskosten, die auf Pollen-Allergien zurückzuführen sind, belaufen sich auf Milliardenhöhe.		
C28	29	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Baumreihen / Strassenbegrünung	es müssen viel mehr Bäume entlang aller Strassen inkl. Seminarstrasse gepflanzt werden	Bäume wirken lärmabsorbierend, verbessern die Luftqualität.		
C29	17	privat	x		§ 9 Abs. 4 SNV	Überdeckung unterirdischer Bauten	Die Humus-Überdeckung von Garagen und weiteren unterirdischen Bauten soll so dick sein, dass auch schattenspendende und einheimische Bäume gepflanzt werden und wachsen können. Es ist ausdrücklich in den Baubewilligungen diese Dicke zu verlangen: Pflanzgrubentiefe 1.5 m. (www.die-gruene-stadt.de)	Die gutgemeinte Vorschrift, Bäume zu pflanzen, wird scheitern, wenn die Überdeckung mit Humus nur „ausreichend“ ist.	In § 9 Abs. 5 SNV wird festgelegt, dass standortgerechte, nach Möglichkeit einheimische Arten zu pflanzen sind. Die Überdeckung (Humusschicht) über unterirdischen Bauten muss gemäss § 9 Abs. 4 SNV ausreichend sein. Die Vorgabe einer minimalen Dicke der Humusschicht ist auf Ebene des Gestaltungsplans nicht erforderlich, da die erforderliche Überdeckung vom Vegetationstyp abhängt und deswegen erst im konkreten Bauprojekt festgelegt werden kann. Allfällige weitergehende Vorgaben können bei Bedarf im Rahmen der Baubewilligung verfügt werden.	GP: - Keine Anpassung
C30	43	privat	x		§ 9 Abs. 4 SNV	Überdeckung unterirdischer Bauten				

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
C37	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Erhalt Bestandsbäume	Die bestehenden Bäume auf dem Weg zum Güteschuppen entlang zwischen der Güterstrasse und der Brückenstrasse sowie der Weg selber in mindestens ebendieser Breite inkl. Sitzplätze soll erhalten bleiben	Bäume brauchen bekannterweise lange zum Wachsen und im Sinne von uns allen bekannten ökologischen und lebensqualitativen Zwecken sollen bestehende Bäume bestmöglich erhalten bleiben. Falls die SBB unterirdisch unter der Strasse bauen darf, werden an der Güterstrasse zudem keine neuen grossen Bäume möglich sein.		Beschluss: s. Seite 13
C38	33	Partei	x	Gesamtvorlage	Erhalt Bestandsbäume	Die alten Bäume bei den Parkplätzen zwischen Migrolino und Post sind zu erhalten.				
C39	39	privat	x		Gesamtvorlage	Erhalt Bestandsbäume	Dem Schutz der Altbäume ist erhöhte Priorität zu gewährleisten.			
C40	45	privat	x		Gesamtvorlage	Nutzung von privaten Gärten	<p>Ideen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzbäume (Obstbäume, Kastanien, Nussbäume, Haselbüsche und Sträucher mit essbaren Früchten) pflanzen, die auch den Singvögeln als Futterquelle dienen - Immergrüne Bäume und Sträucher als Hingucker für den Winter - Nistkästen für Singvögel in die Bäume hängen - Blütenwiesen (statt stupiden Rasen) anlegen, um den Bienen, Hummeln und anderen Insekten einen Lebensraum und Nahrungsquelle zu bieten. - Steinhäufen als Unterschlupf für Eidechsen und Kleintiere anlegen - Mehr Freiraum als Spielwiese für Kinder als Erlebnisgarten zum Lernen und Verstehen der Natur und ihrer Lebewesen. 	Eine Gartenanlage muss keinen langweiligen Charakter haben, sondern den Nutzern Freude bereiten.	Die konkrete Gestaltung der Freiflächen erfolgt im Baubewilligungsverfahren und wird im Gestaltungsplan nicht grundeigentümergebunden festgelegt.	GP: - Keine Anpassung

d) Lärmschutz

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
D1	9	privat	x		Gesamtvorlage	Unterführung	Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr soll durch eine neue Unterführung unter den Bahngleisen erfolgen.	Eine Alternative zur vorgeschlagenen Unterführung wären Lärminderungsmaßnahmen an der Seminar-/Schwimmbadstrasse (Tempo-Reduktion, lärmindernder Asphalt, Lärmschutzwände usw.).	Die angeregte Erschliessung durch eine neu zu planende Unterführung unter der Bahnlinie ist aus mehreren Gründen nicht umsetzbar (vgl. einschlägige Erwägungen unter Pkt. f) Verkehrsführung).	GP: - Keine Anpassung
D2	15	privat	x		Gesamtvorlage	Unterführung	Die P+R Anlage muss direkt über die Schwimmbadstrasse unterirdisch angeschlossen werden und darf nicht das Quartier belasten.	Die Lärmbelastung der Seminarstrasse/Güterstrasse darf nicht überverhältnismässig zusätzlich zunehmen. Insbesondere durch die P+R Anlage der SBB. P+R Anlagen sollten direkt an Hauptachsen (Schwimmbadstrasse) angeschlossen werden und nicht in Wohnquartier geführt werden.		
D3	12	privat	x		Gesamtvorlage	Lärmschutzwände	Wozu wurden von Seiten der SBB kostspielige Lärmschutzwände aufgestellt?		Die vorhandenen Schallschutzwände dienen in der Bestandssituation als Lärmschutzmassnahme.	GP: - Keine Anpassung
D4	15	privat	x		Gesamtvorlage	Zwischenraum Baubereich III.A und III.B	Die allfällige Öffnung zwischen den Gebäudekörpern in der Verlängerung Güterstrasse muss lärmtechnisch geschlossen werden.	Die Lärmbelastung der bestehenden Quartiere Imfeldstrasse / Friedenstrasse / Seminarstrasse durch den Bahnverkehr darf nicht mehr belastet werden. Durch allfällige Öffnungen werden die Bahnmissionen in das rückwertige Quartier eindringen. Zurzeit ist das Quartier durch die Holzgüterschuppen geschützt.	Die Bahnlärmsituation verbessert sich im Gegensatz zur heutigen Situation massiv. Die durchgehende Häuserzeile entlang der Bahnlinie dient als Schallschutz für die dahinterliegenden Gebäude. Es handelt sich um zwei Längsbauten, die die Geometrie des Gleisfeldes aufnehmen. Innerhalb der Längsbauten wird ein Nutzungsmix aus Wohnen und gewerblichen Nutzungen angestrebt. Die geplanten Dachgärten ersetzen Freiraum auf Strassenniveau und bieten ansprechende Aussenräume für die Bewohner. Aus städtebaulich gestalterischen Gründen ist keine durchgehende Häuserzeile geplant, sondern es wird eine Öffnung zwischen den Baubereichen III.A und III.B vorgesehen. Die geplante Öffnung erfüllt nicht nur gestalterische Zielvorgaben, sondern gewährleistet auch die Zugänglichkeit zum Freiverladstandort sowie die Zufahrt zur Parkieranlage und zu den gleisseitigen Anlieferungsanlagen. Die erforderlichen Immissionsgrenzwerte werden trotz der geplanten Öffnung zwischen den Baubereichen III.A und III.B eingehalten. Eine Lärmschutzwand ist nicht erforderlich.	GP: - Keine Anpassung
D5	16	privat	x	Gesamtvorlage	Zwischenraum Baubereich III.A und III.B	Zusammenführung der beiden Baubereiche III.A und III.B und eine veränderte Verkehrsführung (Anlieferung z.B. zwischen Baubereich III.C und Zufahrt Migrolino) und Versetzen der Garageneinfahrten	Durch die Lücke der beiden Baubereiche III.A und III.B ist der Bahnlärm unvermindert hörbar und die Lärmbelastung wird durch die beiden neuen Garageneinfahrten noch verstärkt. Da bereits im Baubereich I.A eine Garageneinfahrt geplant ist, wären dann die Lärmmissionen von drei Garageneinfahrten und der Bahnlärm auf engstem Raum zusammen. Eine Mindestanforderung wäre die Installation einer Lärmschutzwand.			
D6	23	Genossenschaft	x		Gesamtvorlage	Zwischenraum Baubereich III.A und III.B	Bahnlärmschutz im Zwischenraum der Gebäude III. A/B	Die Gebäude III.a und III.b erfüllen auch die Funktion eines Lärmriegels für das geplante Wohnquartier. Die Lücke dazwischen würde allerdings dem Ziel entgegen wirken. Die Lösung wäre eine entsprechende Lärmschutzwand in diesem Bereich der Bahngleise		
D7	27	privat	x		Gesamtvorlage	Baubereich III.A	Die Gebäude, die entlang der Bahn geplant sind und sich vis-à-vis xxxxxx befinden, sind so zu planen, dass die Liegenschaft nicht noch durch mehr Bahnlärm belästigt wird als bisher	Bei den Gebäuden sind Dachgärten geplant. Es ist zu befürchten, dass durch diese Lücken der Baulärm gebündelt auf die bestehenden Häuser trifft.		

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
D8	17	privat	x	x	Gesamtvorlage	Gewerbe entlang Bahnlinie	Der Langbauriegel längs der Schienen sollte nicht Wohnungen enthalten, sondern Gewerberäume.	Die Lage unmittelbar an den Gleisen ist nicht Voraussetzung für Wohnungen erster Güte: Lärm, Erschütterungen, Körperschall. Hydrior AG hat noch Gefahrenpotential, welches noch nicht geklärt ist. Gefahr besteht, dass Wohnungen unbeliebt sind und es viele Mieterwechsel gibt. Dichte pro Hektar übersteigt Vorgaben des kantonalen Richtplans.	Für die Baubereiche, die parallel zu den Bahngleisen geplant sind, wird in § 7 SNV ein minimaler Gewerbeanteil festgelegt. Keiner der Baubereiche ist ausschliesslich für Wohnnutzungen bestimmt. Im Rahmen der Projekterarbeitung wurde der Themenbereich Lärmschutz umfassend berücksichtigt. Neben der Tatsache, dass die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten sind, liegt es auch im Interesse der Grundeigentümer, einen möglichst guten Lärmschutz zu realisieren, um eine gute Wohn- und Arbeitsqualität zu gewährleisten. Es wurde sowohl eine Betrachtung des Strassenlärms als auch des Eisenbahnlärms vorgenommen. Die Lärmberechnungen stellen eine Worst-Case Betrachtung dar und zeigen auf, dass eine Wohnnutzung in den Baubereichen möglich ist (vgl. diesbezüglich auch Kap. 3.3 Planungsbericht zur Teiländerung der Nutzungsplanung). Ein detaillierter Lärmschutznachweis erfolgt, bezogen auf das konkrete Bauprojekt, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.	<u>NP:</u> - Keine Anpassung <u>GP:</u> - Keine Anpassung
D9	39	privat	x		Gesamtvorlage	Schallschutzmassnahmen	Qualitätssteigerung des Quartiers durch Schallschutzriegel entlang der Bahn, Minimale Anzahl Zufahrten Parking, Strassen als Wohnstrassen.		Ein Schallschutzriegel entlang der Bahnlinie ist vorgesehen. Im Gestaltungsplan wurden die zulässigen Bereiche für Ein- und Ausfahrten zu den Parkieranlagen abschliessend festgelegt. Die Errichtung von zusätzlichen Zufahrten, ist nicht zulässig. Bezüglich des Parkierungslärms wurden zwei Szenarien geprüft. Im wahrscheinlichen Szenario, dass die Parkierung über mehrere Tiefgarageneinfahrten erfolgt, werden die Planungswerte überall deutlich eingehalten. Ein detaillierter Lärmschutznachweis erfolgt, bezogen auf das konkrete Bauprojekt, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. Die Strassen werden als Wohnstrassen / Quartierstrassen gestaltet.	<u>GP:</u> - Keine Anpassung
D10	15	privat	x		Gesamtvorlage	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigende Massnahme: Der Verkehr soll durch Einbahn-Verkehrsführung geregelt werden.	Gleichmässige Verteilung der Immissionen in den Quartieren.	Die Berechnung der Strassenlärmemissionen zeigt, dass die Immissionen entlang der Seminarstrasse deutlich unterhalb der massgebenden Immissionsgrenzwerte liegen. Ebenfalls können an den Fassaden entlang der areal-internen Strassen überall die Grenzwerte eingehalten werden. Es sind keine Massnahmen in Bezug aus Strassenlärm erforderlich.	<u>GP:</u> - Keine Anpassung
D11	22	privat	x		Gesamtvorlage	Verkehrsberuhigung	Es seien verkehrsberuhigende Massnahme auf der Seminarstrasse insbesondere auch im Bereich D1 und D2 zu schaffen, damit entlang der Seminarstrasse weiterhin in einer einigermaßen verträglichen Wohnqualität gelebt werden kann	Das geplante Quartier mit Wohnungen bis zu 1000 Personen sowie Gewerbe, Dienstleister bringt eine massive Zunahme des Individual- und Zubringerverkehrs. Die Wohnqualität nördlich der Seminarstrasse soll durch verkehrsberuhigenden Massnahmen erhalten bleiben. Ein Flüsterbelag ist nicht geeignet, das dessen Wirkung nach wenigen Jahren wegfällt. Es sind anderweitige Lösungen wie z.B. Einbuchtungen, Schwellen, Strassenverengungen, etc. anzuwenden		
D12	17	privat	x		SNV	Absorptionsflächen	Die Oberflächen der Aussenfassaden sollen schallabsorbierend / schallvermindernd gestaltet werden. Die Beachtung der Oberfläche bezüglich Schallabsorption soll nicht bloss für Garageneinfahrten gelten, sondern ausgedehnt werden auf die Oberflächen generell	Die Aufenthaltsqualität im Quartier soll verbessert werden.	Im Rahmen der Projekterarbeitung wurde der Themenbereich Lärmschutz umfassend berücksichtigt. Neben der Tatsache, dass die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten sind, liegt es auch im Interesse der Grundeigentümer, einen möglichst guten Lärmschutz zu realisieren, um eine gute Wohn- und Arbeitsqualität zu gewährleisten. Es wurde sowohl eine Betrachtung des Strassenlärms als auch des Eisenbahnlärms vorgenommen. Die Lärmberechnungen stellen eine Worst-Case Betrachtung dar. Selbst im Worst-Case besteht keine unzulässige Lärmbelastung.	<u>GP:</u> - Keine Anpassung
D13	43	privat	x		SNV				Ein detaillierter Lärmschutznachweis erfolgt, bezogen auf das konkrete Bauprojekt, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. Allfällig erforderliche Schallschutzmassnahmen (z.B. Absorptionsflächen) werden im Bedarfsfall mit der Baubewilligung verfügt.	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
D14	22	privat	x		SNV	Absorptionsflächen	Die überdachten Zonen, auch Passagen, sind schalltechnisch so auszubilden, dass sie genügend Absorptionsflächen ausweisen, damit die gegenüberliegenden Gebäude den geltenden Normen entsprechend schalltechnisch geschützt werden.	Diese arkadenähnliche überdachte Zonen im Baubereich D1 und D2 zur Seminarstrasse werden einerseits mehr Publikum entlang der Seminarstrasse generieren und andererseits wird dies durch diese Bauweise zu einem schalltechnischen Problem führen.		Beschluss: s. Seite 16
D15	22	privat	x		SNV	Absorptionsflächen	Die Fassadenfläche zur Seminarstrasse im Baubereich D1 und D2 sind bezüglich der Schallschutzvorkehrungen (Absorptionsflächen) zum Schutz der nördlich liegenden Gebäude der Seminarstrasse gebührend Beachtung zu schenken	Die doch beträchtlich lange und hohe Fassadenfläche zur Seminarstrasse im Baubereich D1 und D2 wirkt sich schalltechnisch als lärmreflektierende Wand aus. Um dem Schallschutz gegenüber den bestehenden Bauten nördlich der Seminarstrasse Rechnung zu tragen, sind schallschutztechnische Vorkehrungen vorzusehen.		

e) Verkehrserzeugung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
E1	6	privat	x		§ 10 SNV	ÖV	Es wird die Streichung von § 10 SNV beantragt.	Der Paragraph stehe nicht im Einklang mit der geforderten Umsetzung der kantonalen Mobilitätsstrategie. Durch die zu erwartende Zunahme des Individualverkehrs sei eine aktive Ausrichtung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr erforderlich. Dies werde im Gestaltungsplan nicht berücksichtigt.	§ 10 SNV regelt die Erschliessung des Gebietes für den motorisierten Individualverkehr. Die Regelungen in § 10 SNV schränken die Möglichkeiten für den MIV ein (z.B. öffentliche Parkierung ist nur an den bezeichneten Standorten zulässig, maximal 80 Parkfelder Park & Ride, Ein- und Ausfahrten zu Parkieranlagen sind nur an gekennzeichneten Bereichen zulässig,...). Die Streichung des § 10 SNV würde die Möglichkeiten für die MIV-Nutzung erweitern, nicht einschränken.	GP: - Keine Anpassung
E2	10	privat	x		SNV	autofrei	Es sollen nur Käufer und Mieter sich im neuen Bahnhofquartier niederlassen dürfen, die auf ein Privatauto verzichten	Durch die vielen neuen Bewohner (800-1000) gäbe es etwa 500 Privatautos, die Ziel- und Quellverkehr verursachen. Zusätzlich besteht weiterhin Park- und Ride Verkehr und es kommen noch Besucher hinzu, die mit dem Auto anreisen. Der meiste Verkehr wird über die neue Erschliessungsstrasse (Fortsetzung der Lägernstrasse) abgewickelt, wodurch deutlich mehr Verkehr auf der Seminarstrasse und der Lägernstrasse entstehen. Im Bahnhofareal ist eine urbane Überbauung geplant, ein autofreies Quartier würde den urbanen Charakter unterstreichen. Zudem ist das ÖV Angebot hervorragend und es stehen Mobility-Fahrzeuge zur Verfügung. Aufgrund des ebenen Terrains können Fahrten in das Dorfzentrum oder nach Baden mit dem Velo erfolgen.	Gemäss Bau- und Nutzungsordnung wird mit der Zone Bahnhofareal unter anderem das Ziel verfolgt, eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Schaffung von optimalen Voraussetzungen für einen benutzerfreundlichen Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten. 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 und autofreier Nutzungen und bilden zudem die rechtliche Grundlage für die Durchsetzung von Mobilitätskonzepten. Aufgrund der eingegangenen Mitwirkungseingaben und einer Auswertung der Tiefgaragenbelegung in angrenzenden Gebieten (z.B. Etzelmatt) wurde das Richtkonzept nochmals überprüft und eine Reduzierung der Parkfeldanzahl für die Wohnnutzung auf 70% der Richtwerte gemäss SN 640 281 (§ 45 BNO / Anhang 9.2) beschränkt, wodurch sich eine Reduktion der Gesamtanzahl an Parkplätzen ergibt. Eine weitergehende Abminderung kann im Baubewilligungsverfahren erfolgen. Eine weitere Reduktion der Parkfeldanzahl kann	GP: -Reduzierung der Parkplatzanzahl (Wohnnutzung), Anpassung § 10 Abs. 9 SNV - Überarbeitung Richtkonzept bzgl. Parkplatzanzahl

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
E3	22	privat	x		Gesamtvorlage	Autofrei	Die zu vermietenden Wohnungen im Bahnhofgebiet müssen an Personen ohne Auto vermietet werden. Eventualiter: Ein Anteil von mind. 50 % der Mietwohnungen im urbanen Siedlungsgebiet Bahnareal müssen an Personen ohne Auto vermietet werden.	Das neue Quartier wird optimal an den öffentlichen Verkehr angebunden sein. Das autofreie Wohnen soll daher auch im Siedlungsraum Bahnhofareal gefordert werden. Der Vorprüfungsbericht des Kantons nimmt nicht explizit Bezug, jedoch kann eine Abteilung vorgenommen werden.	im Bauprojekt erfolgen. Bewilligungsvoraussetzung ist ein Mobilitätskonzept gemäss § 45ter BNO. Die Reduzierung der Parkfeldanzahl wird durch eine entsprechende Festlegung in den Sondernutzungsvorschriften fixiert. Eine Verpflichtung zum autofreien Wohnen ist im Gestaltungsplan nicht vorgesehen.	Beschluss: s. Seite 17
E4	29	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Autofrei	Verkehr (§ 10 ff GP) Wohnungen im Bahnhofgebiet sollen nur an Personen / Familien vermietet werden, die kein Privatauto besitzen	Mit den vorgesehenen Vorgaben besteht keine Gewähr, dass trotz bester ÖV-Anbindung auf Autos verzichtet wird. Der Verkehr in der Seminarstrasse wird massiv zunehmen, der Platz vor dem Bahnhof wird, als eigentlicher Begegnungsort, wegen dem Verkehr nicht genutzt werden.		
E5	19	privat	x		Gesamtvorlage	Reduzierung öffentliche Parkplätze	Auf die öffentlichen Parkplätze auf der Güterstrasse entlang der Baubereiche III.B, II und IV ist zu verzichten	Attraktiver Platz mit urbanem Flair ist unvereinbar mit motorisiertem Verkehr auf dieser Fläche. Parkraum für Automobile ist besser bei der Seminarstrasse und den Baubereichen II und V angesiedelt.	Ursprünglich bestanden am Bahnhof Wettingen zwei Park + Ride Anlagen. Die bestehende Park + Ride Anlage nördlich der Gleisanlagen verfügt über 79 Parkplätze. Zusätzlich bestand eine weitere Park + Ride Anlage mit 32 Parkplätzen südlich der Gleisanlagen, die mittlerweile aufgehoben wurde, da kein Bedarf nach einer Park + Ride Anlage südlich der Gleise bestand. Zu Beginn des Planungsprozesses wurde eine maximale Anzahl Park + Ride Parkplätze im Bahnhofareal von 100 als angemessen erachtet. Dies wurde in den Sondernutzungsvorschriften entsprechend festgelegt. Gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge wird eine Reduzierung der im Teilgebiet III und unter der Güterstrasse zulässigen Parkfelder für Park & Ride von höchstens 100 auf höchstens 80 als sachgerecht erachtet. Die Sondernutzungsvorschriften wurden entsprechend angepasst. Allgemein zugängliche oberirdische Parkfelder sind gemäss § 10 Abs. 5 SNV nur an den im Plan bezeichneten Stellen (Bereiche mit einem hohen Anteil an gewerblichen Nutzungen und Arbeitsnutzungen) zulässig. Zudem ist eine Bewirtschaftung der Kunden- und Besucherparkplätze gemäss § 10 Abs. 6 SNV vorgeschrieben. Eine gewisse Anzahl an oberirdischen Parkfeldern ist für die Funktionsfähigkeit der publikumsorientierten Nutzungen im Bahnhofsbereich und in den Bereichen mit einem hohen Anteil an gewerblichen Nutzungen erforderlich, so dass im Richtkonzept keine massive Reduzierung der oberirdischen Parkfelder erfolgt. Nördlich von Baubereich II.A, entlang der Seminarstrasse wurde die Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze im Richtkonzept um zwei reduziert, so dass keine durchgehende Reihe aus Parkfeldern mehr besteht, sondern die Parkfelder in zwei kleinere Blöcke unterteilt wurden. Der im Gestaltungsplan nördlich von Baubereich II.A festgelegte Bereich für öffentliche Parkfelder war zudem bisher grösser als der tatsächlich gemäss Richtprojekt geplante Bedarf. Gestützt auf die Mitwirkungsbeiträge wurde der Bereich im Gestaltungsplan verkleinert und somit dem Richtkonzept angeglichen. Der bisher gegenüber dem Richtkonzept vorgesehene Spielraum zur Anordnung der Parkfelder wurde somit verkleinert. Entlang der Seminarstrasse nördlich von Baubereich V.B sind gemäss Richtkonzept fünf Parkfelder vorgesehen und demnach weniger als im Bestand (8 Parkfelder). Die nördlich der Seminarstrasse bestehenden öffentlichen Parkfelder liegen ausserhalb des Perimeters und sind kein Bestandteil der vorliegenden Planung.	GP: -Reduzierung Anzahl Park & Ride Parkplätze von 100 auf 80, § 10 Abs. 8 SNV
E6	22	privat	x		Gesamtvorlage	Reduzierung öffentliche Parkplätze	Die (Kurzzeit-)Parkplätze im Baubereich D1 und D2 seien wegzulassen, stattdessen sei eine intensive Begrünung vorzunehmen. Eventualiter: Sollte dem nicht Folge geleistet werden können, sind diese Parkplätze als Langzeitparkplätze zu taxieren.	Seitens Bahnhofareal werden genügend Parkplätze erstellt. Zudem ist das Bahnhofareal sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen, so dass das Areal problemlos ohne PW erreicht werden kann.		
E7	22	privat	x		Gesamtvorlage	Reduzierung öffentliche Parkplätze	Die öffentlichen Parkfelder in der direkt zum Bahnhofareal angrenzenden Quartiersstrassen ab nördlicher Seite Seminarstrasse seien aufzuheben	Das Bahnhofareal bietet genügend Parkplätze. Das angrenzende, bestehende Wohnquartier nördliche Seite Seminarstrasse soll entlastet werden, da kein Bedarf für öffentliche Parkierungsmöglichkeiten ausgewiesen ist. Besuchern ist es zuzumuten, vom Bahnhofareal zum Zielort zu Fuss zu gehen. Die Quartiersstrassen sollen wieder zu Begegnungszonen werden.		
E8	37	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Lage P&R	Die Lage des Park & Ride Parkplatzes sollte nicht im Zentrum des Areals sein. Wenn ein Park & Ride erforderlich ist, sollte dieser auf der Südseite des Gleiskorridors im Raum Schwimmbadstrasse / Unterführung Alberich Zwysigstrasse sein.	Es ist fraglich, ob ein P&R mit 100 Parkplätzen im zentralen Raum des Bahnhofareals am richtigen Ort ist. Ein P&R müsste mit Vorteil südlich des Bahnhofes an der Schwimmbadstrasse oder im Raum der Unterführung der Alberich Zwysigstrasse angeordnet werden. So könnte der Verkehr an der Seminarstrasse beschränkt werden.		

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
E9	37	Quartierverein	x		SNV	Reduktionsfaktor Parkplätze	Es muss ein Reduktionsfaktor für die Parkplatzanzahl verbindlich festgelegt werden, welcher der ausserordentlichen Erschliessung entspricht und die Verkehrserzeugung MIV minimiert.	Die Verdichtung verursacht deutlich mehr Verkehr. Das Areal liegt direkt am Bahnhof und es ist somit möglich, dass hier aktiv die Verkehrsmittelwahl beeinflusst wird. Ziel muss ein überdurchschnittlich hoher Mobilitätsanteil durch den ÖV und Langsamverkehr sein resp. die Reduzierung des MIV-Anteils. Der Schlüssel dafür liegt in den Parkplatz Vorgaben. Ein Bekenntnis zum „autoarmen Wohnen“ durch die Grundeigentümer und Gemeinde wird vermisst.	<p>Das zukünftige Verkehrsaufkommen für das Bahnhofareal wird auf Basis der vorgesehenen Parkplatzanzahl, unter Berücksichtigung der SN 640 283 sowie der Erfahrungswerte von Fachspezialisten ermittelt. Die detaillierten Verkehrsberechnungen zeigen, dass das Verkehrsaufkommen als verträglich eingestuft werden kann. Zusätzlich zu dem heute bereits vorhandenen Verkehrsaufkommen ergibt sich ein projektinduzierter Verkehr von rund 700 Fahrten am Tag. Im Sinne einer Worst-Case Betrachtung wurde für den Kapazitätsnachweis von einem projektinduzierten Verkehr von 1'100 Fahrten pro Tag ausgegangen. Auch bei der Annahme von 1'100 Fahrten pro Tag kann das Verkehrsaufkommen als verträglich eingestuft werden.</p> <p>Gemäss der rechtsgültigen Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Wettingen (§ 45 BNO) sind das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot für Bewohnende, Personal und Besuchende / Kunden zu ermitteln. Der im kommunalen Parkierungsreglement verankerte Standorttypenplan teilt die Gemeinde in verschiedene Gebiete ein, für die unterschiedliche Abminderungsfaktoren anzuwenden sind. Das Bahnhofareal entspricht gemäss Standorttypenplan dem Standorttyp A.</p> <p>Die Parkfeldberechnung zeigt, dass der maximale Parkplatzbedarf (100% Wohnen / 40% übrige Nutzungen) bei 652 Parkplätzen und der minimale Parkplatzbedarf (70% / 20%) bei 457 Parkplätzen liegen. Zusätzlich ergibt sich ein Bedarf aus der Bahnhofnutzung heraus (Stellplätze Taxi, Kiss+Ride, Car-Sharing).</p> <p>Die im Richtkonzept (Stand: Mitwirkung) vorgesehene Parkfeldanzahl von 517 liegt bereits deutlich unter dem gemäss BNO zulässigen Maximalwert von 652. Aufgrund der eingegangenen Mitwirkungsbeiträge und einer Auswertung der Tiefgaragenbelegung in angrenzenden Gebieten (z.B. Etzelmat) wurde das Richtkonzept nochmals überprüft und eine Reduzierung der Parkfeldanzahl für die Wohnnutzung auf 70% der Richtwerte gemäss SN 640 281 (§ 45 BNO / Anhang 9.2) beschränkt, wodurch sich eine Reduktion der Gesamtanzahl an Parkplätzen ergibt. Eine weitergehende Abminderung kann im Baubewilligungsverfahren erfolgen. Eine weitere Reduktion der Parkfeldanzahl kann im Bauprojekt erfolgen. Bewilligungsvoraussetzung ist ein Mobilitätskonzept gemäss § 45ter BNO.</p>	<p>GP: -Reduzierung der Parkplatzanzahl (Wohnnutzung), § 10 Abs. 9 SNV</p> <p>- Überarbeitung Richtkonzept bzgl. Parkplatzanzahl</p>

f) Verkehrsführung (Erschliessung Tiefgarage, Anlieferung, Busführung)

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
F1	1	privat	x		GP § 10 SNV	Quartierstrasse Q1	Baubereich III.A: Erschliessungsstrasse dieses Gebiets soll nicht für Autos und LKW's befahrbar sein.	Die Wohnqualität und der Liegenschaftenwert der Stockwerkeigentümer würden stark abnehmen.	Die bereits heute bestehende Quartierstrasse Q1 dient als Erschliessung des Quartiers und soll dementsprechend nicht autofrei gestaltet werden. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wird der im Gestaltungsplan festgelegte Bereich für Ein- und Ausfahrten entlang der Quartierstrasse Q1 ausgedehnt, um eine höhere Flexibilität auch zu Gunsten der bereits bestehenden Situation der an den Gestaltungsplan angrenzenden Bestandsbauten zu gewährleisten.	<p>GP: -Bereiche für Ein- und Ausfahrten Tiefgarage werden im Gestaltungsplan erweitert</p>

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
F2	19	privat	x		Gesamtvorlage	Verlagerung P&R	Die P+R Anlage des Baubereichs III.B ist zu verlagern, z.B. jenseits der Gleise oder in die Baubereiche II und V.	Ein verkehrsfreier zentraler Platz und eine verkehrsfreie Güterstrasse erlauben kein P+R an dieser Stelle. Die Anlieferung der Geschäfte kann entlang der Gleise (Baubereich III.B) oder via Seminarstrasse (Baubereiche I, II oder V) evtl. auch unterirdisch erfolgen. Ein P+R auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise würde die Seminarstrasse und angrenzende Quartierstrassen vom Verkehr entlasten. Die Gewerbeflächen jenseits der Gleise würden profitieren, da Laufkundschaft für Gewerbe entsteht, was wiederum Zentrumsfunktion für den Bahnhof erhöht.	Die bestehende Park + Ride Anlage wird gemäss Richtkonzept in die Parkierungsanlage vom Baubereich III.B/.C integriert. Durch die Anordnung in Baubereich III.B/.C wird eine zentrale Lage der Park + Ride Plätze in unmittelbarer Nähe der Gleise gewährleistet. Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurde eine Reduzierung von maximal 100 P+R Plätzen auf maximal 80 P+R Plätze vorgenommen. Zudem wurde die maximale Anzahl der Parkplätze für die Wohnnutzung auf 70 % des Richtwertes gemäss VSS SN 640 281 (§ 45 BNO / Anhang 9.2) reduziert. Die seinerzeit südlich der Gleisanlagen bestehende Park + Ride Anlage wurde bereits vor einiger Zeit aufgegeben. Dies bestätigt, dass kein Bedarf für eine Park + Ride Anlage südlich der Gleisanlagen besteht.	GP: - Reduzierung Anzahl Park & Ride Parkplätze von 100 auf 80, § 10 Abs. 8 SNV - Reduzierung der Parkplatanzahl (Wohnnutzung), § 10 Abs. 9 SNV - Überarbeitung Richtkonzept bzgl. Parkplatanzahl
F3	19	privat	x		Gesamtvorlage	Verlagerung B&R	Der Bike + Ride Standort zwischen Migrolino und Bahnhof sollte zugunsten des zentralen Platzes oder eines Geschäftes / Cafés verlagert werden. Evtl. könnte der B+R Standort im Baubereich III.B (anstelle des P+R) angesiedelt werden.	Standort ist mit der Idee eines verkehrsfreien Platzes unvereinbar. Falls Anlieferung der Geschäfte auch als Velobeziehungen genutzt werden könnte, wäre B+R anstelle des geplanten P+R denkbar. Ansonsten soll auch das B+R zur Seminarstrasse oder auf die andere Seite der Geleise verlagert werden.	Der Bahnhofplatz wird als Begegnungsraum entwickelt. Der Platz wird als Mischverkehrsfläche mit Tempo 30 ausgestaltet und ist grosszügig bemessen, so dass Mehrfachnutzungen möglich sind. Die vorgeschlagene verkehrsfreie Gestaltung des Bahnhofplatzes sowie die Verlagerung des Bike + Ride Standortes ist für die Funktion als Begegnungsraum nicht erforderlich und wäre zudem nicht vereinbar mit seiner Funktion als multimodaler Drehscheibe. Zudem wäre die Lage des Bike + Ride Standorts in Baubereich III.B aufgrund der grossen Entfernung zu den Gleisen nicht geeignet.	GP: - Keine Anpassung
F4	22	privat	x		Gesamtvorlage	Linienführung Bus über Seminarstrasse	Auf der Seminarstrasse Baubereich D1 und D2 sei auch künftig auf eine Buslinienführung zu verzichten	In den Plänen ist erkennbar, dass eine Buslinie beim Baubereich D1 und D2 wieder die Seminarstrasse entlang fahren wird.	Der Seminarstrasse wird im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) die Funktion einer Hauptsammelstrasse zugewiesen. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren Typs. Gemeinsam mit den Hauptverkehrsstrassen stellen sie die Verbindung zwischen den Quartieren einer Ortschaft sicher. Dementsprechend soll der Verkehr insbesondere über die Seminarstrasse geleitetet und ihre Funktionsfähigkeit gewährleistet werden. Die Buslinie wird gemäss der geplanten Verkehrsführung auf kürzestem Weg, über die Quartierstrasse Q2 in das Quartier und via Bahnhofplatz aus dem Quartier herausfahren. Derzeit besteht kein Bedarf nach Linienfahrten über den Streckenabschnitt der Seminarstrasse zwischen Lägernstrasse und Bahnhofplatz. Ein zukünftiger Bedarf für Linienfahrten auf diesem Streckenabschnitt ist heute ebenfalls nicht erkennbar. Dieser Sachverhalt war im Richtkonzept (Stand: Mitwirkung) fehlerhaft dargestellt. Das Richtkonzept wurde entsprechend bereinigt.	GP: - Bereinigung der dargestellten Buslinienführung im Richtkonzept
F5	24	privat	x		Gesamtvorlage	Kreuzung Seminarstrasse / Lägernstrasse	Andere Lösungen der Verkehrsführung Kreuzung Lägernstrasse / Seminarstrasse	bedeutender Mehrverkehr durch PW's, Last- und Lieferwagen wie auch Busse. Die Auffahrt zur Seminarstrasse verursacht Lärm und entsprechenden Schadstoffausstoss. Der entstehende Lärm wird von den Gebäuden seitwärts der Auffahrt reflektiert und trifft auf die Liegenschaft. Sicherheitsrisiko Garagen- und Besucherparkplatzausfahrt für alle Verkehrsteilnehmer. Eine Möglichkeit wäre dieses Stück (Verbindung Seminarstrasse-Bahnhofplatz) nur für den Bus freizugeben.	Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) der Gemeinde Wettingen wurde am 23.06.2016 vom Gemeinderat beschlossen und vom kantonalen Departement BVU am 27.06.2016 genehmigt und ist behördenverbindlich. Die im Gestaltungsplan vorgesehene Verkehrsführung basiert auf den Ergebnissen des KGV. Die Lägernstrasse ist gemäss KGV als geplante Quartiersammelstrasse festgelegt. Der Seminarstrasse wird im KGV die Funktion einer Hauptsammelstrasse zugewiesen. Hauptsammelstrassen sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des nächsthöheren Typs. Gemeinsam mit den Hauptverkehrsstrassen stellen sie die Verbindung zwischen den Quartieren einer Ortschaft sicher. Dementsprechend soll der Verkehr insbesondere über die Seminarstrasse geleitetet und ihre Funktionsfähigkeit gewährleistet werden.	GP: - Keine Anpassung
F6	20	privat	x		Gesamtvorlage	Kreuzung Seminarstrasse / Lägernstrasse	Das Verkehrsregime ist so anzupassen, dass nicht die Busse, die Anlieferungen ins Bahnhofareal, die Lastwagen > 3.5 t des Freiverladverkehrs sowie der private Individualverkehr über die Kreuzung Seminar-	Im Arealinneren sollen Verkehrsbelastungen und Lärm vermieden werden. Auch an der Seminarstrasse und Lägernstrasse wohnen Menschen, Familien mit Kindern, die von zusätzlichen Immissionen und den Gefahren des motorisierten Verkehrs beeinträchtigt werden. Die Abbildungen im Pla-	Die Anlieferung > 3.5 t und die Buslinie werden daher gemäss Richtkonzept nicht über die Güterstrasse (die in ihrer Funktion als bedeutende regionale Route für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt werden soll) gelei-	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
LaufNr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
F7	21	privat	x		Gesamtvorlage	Kreuzung Seminarstrasse / Lägernstrasse	strasse-Lägernstrasse fahren wird.	nunungsbericht (Nr. 51, 52 und 54) sind falsch. Es wird verkannt, dass der schnellste Weg vom Bahnhofareal auf die Autobahn über die Lägernstrasse-Seminarstrasse in die Zwysigstrasse führt. Die Kreuzung erfährt demnach eine grosse Mehrbelastung. Umso mehr, als in diesem Abschnitt eine leichte Steigung zu überwinden ist und die Autos deswegen mehr Gas geben müssen.	tet. Der Linienbus- und Anlieferverkehr kann gemäss der geplanten Verkehrsführung auf kürzestem Weg in das Quartier und aus dem Quartier herausfahren.	<i>Beschluss: s. Seite 20</i>
F8	32	privat	x		Gesamtvorlage	Kreuzung Seminarstrasse / Lägernstrasse	Es gibt keinen Grund, warum der Bus nicht weiterhin die heutige Route fahren kann. Auch der Bus kann Tempo 20 fahren. Die verkehrlichen Auswirkungen des Freiverlads sind nicht bekannt. Schwerverkehr darf keinesfalls über die Lägernstrasse gelenkt werden.	Gemäss den vorliegenden Lärmberechnungen werden die bestehenden Quartiere an der Seminarstrasse selbst im Worst-Case nicht unzulässig durch Immissionen belastet. Ein detaillierter Lärmschutznachweis wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens erarbeitet.		
F9	35	privat	x		Gesamtvorlage	Kreuzung Seminarstrasse / Lägernstrasse				
F10	42	privat	x		Gesamtvorlage	Kreuzung Seminarstrasse / Lägernstrasse				
F11	16	privat	x		Gesamtvorlage	Tiefgaragenzufahrten ab Seminarstrasse	Warum muss der Verkehr zuerst ins Quartier und dann in die Garagen geleitet werden, anstatt direkt von der Seminarstrasse in den Untergrund?	Die Lärmbelastung wird durch die beiden neuen Garageneinfahrten noch verstärkt. Da bereits im Baubereich I.A eine Garageneinfahrt geplant ist, wären dann die Lärmimmissionen von drei Garageneinfahrten und der Bahnlärm auf engstem Raum zusammen.	Bezüglich der Tiefgaragen-Zufahrten wurde ein sinnvolles Prinzip der angrenzenden Quartiere / Siedlungen übernommen. Die Tiefgaragenzufahrten werden primär aus gestalterischen Gründen mehrheitlich über die Querstrassen angebunden. Eine Zufahrt zu den Tiefgaragen von der Güterstrasse soll möglichst vermieden werden, da die Güterstrasse als bedeutende Fuss- / Veloachse soweit möglich von Störungen befreit werden soll.	<u>GP:</u> -Bereiche für Ein- und Ausfahrten Tiefgarage werden im Gestaltungsplan erweitert
F12	23	Genossenschaft	x		Gesamtvorlage	Tiefgaragenzufahrten ab Seminarstrasse	Tiefgaragenzufahrten ab Seminarstrasse	Zu starke Verkehrskonzentration im Knoten Q1 / Güterstrasse / Imfeldstrasse sowie unnötiger Mehrverkehr in der Wohnzone. Auch separate Ein- und Ausfahrten in die Tiefgarage direkt ab Seminarstrasse wären eine gute Variante zur Entflechtung der Verkehrsströme und Beruhigung der Wohnzone	Gestützt auf die eingegangenen Mitwirkungsbeiträge wurden die im Gestaltungsplan festgelegten Zonen für die Ein- und Ausfahrtsbereiche entlang der Quartierstrassen Q1 und Q2 ausgedehnt, um eine höhere Flexibilität auch zu Gunsten der bereits bestehenden Situation der an den Gestaltungsplan angrenzenden Bestandsbauten zu gewährleisten.	
F13	19	privat	x		Gesamtvorlage	Tiefgaragenzufahrten ab Seminarstrasse	Die Führung des motorisierten Verkehrs (ÖV und MIV) ist so zu gestalten, dass Bahnhof und Tiefgaragen der Baubereiche I und II nur über Seminarstrasse erreichbar sind, wohingegen die Baubereiche III.A und III.B über die nordwestliche Güterstrasse erschlossen werden. Auf der Güterstrasse parallel zu den Gleisen ist kein motorisierter Verkehr zugelassen.	Idee der Entflechtung der Verkehrsteilnehmer wird bisher nicht konsequent umgesetzt. Der Antrag verträgt sich besser mit der Zentrumsfunktion und der Aufwertung des zentralen Platzes.	An der Entscheidung, keine unmittelbaren Tiefgaragenzufahrten von der Seminarstrasse zuzulassen, wird aus gestalterischen und verkehrstechnischen Gründen festgehalten. Einzig im Baubereich V.B wurde eine Tiefgaragenzufahrt von der Seminarstrasse vorgesehen, um eine Zufahrt via Freifläche zwischen Drehscheibe und Baubereich V.B zu vermeiden.	
F14	17	privat	x		Gesamtvorlage	Anlieferung Baubereich V.B	Die Anlieferung für Baugelände V.B soll nicht über den südöstlichen Platz davor erfolgen.	Eine solche Anlieferung würde den Platz, die Drehscheibe, die Gleise zerstören.	Um die Aufenthaltsqualität der öffentlich zugänglichen Freifläche im Bereich der Drehscheibe zu verbessern, wurden die Sondernutzungsvorschriften dahingehend geändert, dass die Anlieferung und die Zufahrt zur Tiefgarage innerhalb des Baubereichs V.B erfolgen müssen.	<u>GP:</u> -Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt nicht

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
F15	43	privat	x		Gesamtvorlage	Anlieferung Baubereich V.B				über die Freifläche zwischen V.B und Drehscheibe, Anpassung § 10 Abs. 9 SNV, Anpassung GP - Anpassung Richtkonzept bzgl. Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt
F16	9	privat	x		Gesamtvorlage	Unterführung / Anbindung an Schwimm-Schwimmbadstrasse	Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr soll durch eine neue Unterführung unter den Bahngleisen erfolgen.	Die neue Unterführung ermöglicht eine kürzere Anfahrt von der Autobahn und vermeidet unnötigen Mehrverkehr auf der Seminarstrasse. Ohne eine Unterführung wäre der Mehrverkehr insbesondere an der Einmündung Seminarstrasse in die Schwimmbadstrasse unzumutbar (Verkehrslärm).	Die angeregte Erschliessung durch eine neu zu planende Unterführung unter der Bahnlinie ist aus mehreren Gründen nicht umsetzbar. Die vorgeschlagene Unterführung läge ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters und die Grundstücksflächen sind nicht in der Verfügungsgewalt der Gemeinde. Zur Realisierung der Unterführung wären ein Anschluss an die Kantonsstrasse K273 „Schwimmbadstrasse“, ein Unterbauen der Bahngleise und eine Abstimmung mit diversen Grundeigentümern erforderlich. Würde das Bahnhofareal durch die vorgeschlagene Unterführung erschlossen, wäre zwar die Anbindung an die südlich gelegene Autobahn A1 gewährleistet, die Erreichbarkeit aus Richtung Wettingen für den Ziel- und Quellverkehr wäre jedoch nicht gegeben. Zudem könnten die erforderlichen Rampen städtebaulich nicht sinnvoll in das denkmalpflegerisch sensible Umfeld im Bereich der geschützten Einzelobjekte integriert werden.	GP: - Keine Anpassung
F17	15	privat	x		Gesamtvorlage	Unterführung / Anbindung an Schwimm-Schwimmbadstrasse	Die P+R Anlage muss direkt über die Schwimmbadstrasse unterirdisch angeschlossen werden und darf nicht das Quartier belasten.	Die Lärmbelastung der Seminarstrasse/Güterstrasse darf nicht überverhältnismässig zusätzlich zunehmen. Insbesondere durch die P+R Anlage der SBB. P+R Anlagen sollten direkt an Hauptachsen (Schwimmbadstrasse) angeschlossen werden und nicht in Wohnquartier geführt werden.	Die Unterführung stellt demnach eine ausschliesslich auf den überregionalen MIV-Verkehr orientierte Lösung dar, die dem Anspruch an ein urbanes Quartier nicht gerecht wird. Somit stünden auch die Kosten in keinem Verhältnis zum Nutzen, womit die angeregte Erschliessung für nicht umsetzbar beurteilt werden muss.	
F18	22	privat	x		Gesamtvorlage	Unterführung / Anbindung an Schwimm-Schwimmbadstrasse	Der Durchstich und die unterirdische Verkehrsführung von und zur Schwimmbadstrasse / Autobahn A1 soll realisiert werden. Die Mehrkosten seien von den Grundeigentümern des Bahnhofareal und den Investoren aus der Mehrwertabschöpfung mitzutragen	Ein Durchstich sowie die unterirdische Verkehrsführung erzielt die erwünschte Verkehrsberuhigung des Bahnhofareals sowie des bestehenden Quartiers. Eine unterirdische Verkehrsführung wird einen direkten Zugang zur Anlieferung von Waren sowie einen direkten Zugang zu den vorgesehenen Parkplätzen ermöglichen.		
F19	39	privat	x		Gesamtvorlage	Unterführung / Anbindung an Schwimm-Schwimmbadstrasse	Qualitätssteigerung des Quartiers durch Anbindung MIV an die Schwimmbadstrasse. Untertunnelung der Geleise mit Zufahrtsstrasse (gewerbetauglich) vom Bahnhofareal zur Schwimmbadstrasse.	Stärken als Umfahrungsstrasse der Ortsteile „Altenburg“ und „Bahnhof Nordost“, mit Anbindung des Parking mit P+R Anteil sowohl an Güterstrasse wie Schwimmbadstrasse.		
F20	19	privat	x		Gesamtvorlage	Busterminal vor Bahnhofsgebäude	Zwischen den Baubereichen I und II besteht nur eine Fussgängerbeziehung. Die Baukörper im Baubereich II müssen eventuell leicht angepasst werden, damit ein Busterminal ungefähr vor dem Bahnhofsgebäude gut angefahren werden könnte.	Flanierstrecke auf der Güterstrasse trägt zum Mehrwert des Quartiers bei. Güterstrasse könnte Charakter einer durchgehenden Allee erhalten, wie sie ihn heute schon im von Fussgängern rege benutzten Abschnitt entlang des Baubereichs III.A aufweist.	Die bestehende Bushaltestelle und die heutige Kreuzung zur Seminarstrasse bleiben unverändert. Es besteht keine Notwendigkeit, das Busterminal unmittelbar vor dem Bahnhofsgebäude anzuordnen. Die Güterstrasse stellt gemäss Kommunalem Gesamtplan Verkehr (KGV) eine regional bedeutende Achse für den Fuss- und Veloverkehr dar und soll möglichst von Störungen befreit werden. Die Gestaltung der Güterstrasse wird durch Baumgruppen oder Einzelbäume gesichert.	GP: - Keine Anpassung
F21	22	privat	x		Gesamtvorlage	Ladenzugänge Seminarstrasse	Es sollen keine Laden- oder Geschäftszugänge seitens Seminarstrasse vorgesehen werden.	Diese arkadenähnliche überdachte Zonen im Baubereich D1 und D2 zur Seminarstrasse werden einerseits mehr Publikum entlang der Seminarstrasse generieren und andererseits wird dies durch diese Bauweise zu einem schalltechnischen Problem führen.	Entlang der Seminarstrasse überwiegt die Nutzung Wohnen. Nur im engeren Bahnhofbereich sind öffentliche Nutzungen vorgesehen. Grundsätzlich sind Laden- und Geschäftszugänge, wie auch in der heutigen Bestandssituation, seitens Seminarstrasse zulässig. Die konkrete Gestaltung der Baukörper erfolgt jedoch erst im sich anschliessenden Bauprojekt.	GP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
F22	29	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Begegnungsorte verkehrsfrei	Als Begegnungsorte vorgesehene Plätze müssen zwingend total verkehrsfrei sein. Der Verkehr darf nicht durch diese Gebiete geführt werden.	Der Quartierverein begrüsst die Schaffung von Begegnungsorten. Allerdings können solche Orte und Plätze nur genutzt werden, wenn sie verkehrsfrei sind.	Der Bahnhofplatz wird als Begegnungsraum entwickelt. Der Platz wird als Mischverkehrsfläche mit Tempo 20 ausgestaltet und ist grosszügig bemessen, so dass Mehrfachnutzungen möglich sind. Die in den Eingaben vorgeschlagene verkehrsfreie Gestaltung des Bahnhofplatzes ist für die Funktion als Begegnungsraum nicht erforderlich und wäre zudem nicht vereinbar mit seiner Funktion als multimodaler Drehscheibe. Verkehrsfreie Begegnungsorte sind im Bereich der Drehscheibe sowie zwischen den einzelnen Baubereichen vorgesehen.	GP: - Keine Anpassung
F23	15	privat	x		Gesamtvorlage	Einbahn-Verkehrsführung	Der Verkehr soll durch Einbahn-Verkehrsführung geregelt werden (verkehrsberuhigende Massnahme).	Gleichmässige Verteilung der Immissionen in den Quartieren.	Entlang des Baubereichs III.B wird die Güterstrasse als Wohnstrasse, Tempo 20 gestaltet und es ist ein Einrichtungsverkehr Richtung Bahnhof vorgesehen. Die Fahrtrichtung wurde so gewählt, dass das Verkehrsaufkommen innerhalb des Perimeters so gering wie möglich ausfällt. Weiter trägt das gewählte Regime zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Tiefgaragenzufahrt zum Baubereich I.A bei, indem die Sichtbeziehungen deutlich verbessert werden. Für die übrigen Strassenabschnitte ist nach jetzigem Kenntnisstand kein Bedarf für eine Einbahnregelung gegeben.	GP: - Keine Anpassung
F24	11	Firma	x		§ 11 SNV	Quartiersversorgung	Die Strasse die mit der Gewichtsbeschränkung von 3.5 Tonnen durch das Quartier führt, ist zu ändern.	Diese Einschränkung ist für den Durchgangsverkehr gerechtfertigt, jedoch nicht für die Quartiersversorgung sowie -entsorgung (Möbelautos, Tankfahrzeuge, Kehrichtfahrzeuge) und Feuerwehr-, Rettungs- oder Tanklöschfahrzeuge und Skyworker. Die Strassen und allfällige Parkflächen über Tiefgaragen müssen so gebaut werden, dass diese Dienstleistungen und Rettungsdienste stattfinden können.	Die Anlieferung > 3.5 t wird gemäss Richtkonzept nicht über die Güterstrasse geleitet. Der Linienbus- und Anlieferverkehr kann gemäss der geplanten Verkehrsführung auf kürzestem Weg in das Quartier und aus dem Quartier herausfahren. Für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Rettungsfahrzeuge ist ein Befahren der Güterstrasse möglich.	GP: - Keine Anpassung
F25	19	privat	x		-	Brückenstrasse / Güterstrasse	Die Velo- und Fussgängerbeziehung über die Eisenbahnbrücke nach Baden ist so zu gestalten, dass das unübersichtliche "S" im Bereich Brücken-/Güterstrasse vermieden wird	Fuss- und Veloverkehr nach Baden wächst aufgrund Zunahme Wohnbevölkerung an. Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ist Beachtung zu schenken.	Diese Velo- und Fussgängerbeziehung liegt am Rande, zum Teil auch ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Allfällige Optimierungen der Verbindung sind nicht Bestandteil des Gestaltungsplans, sondern werden im Rahmen des Bauprojektes geprüft.	GP: - Keine Anpassung
F26	33	Partei	x		-	Brückenstrasse / Güterstrasse	Die Einmündung nach dem aktuellen Güterschuppen bei der Brückenstrasse nach links hinten zu den Geleisen soll bezüglich Entschleunigung und Sichtbarkeit optimiert werden	Die Anwohner sind geplagt von ständigen Gebimmel der Velogloggen um die Kurve um Zusammenstösse zu verhindern. Aufgrund der rasanten Geschwindigkeit ist eine Tempobeschränkung oder einige abgeschrägte Schwellen wären zu begrüssen.		
F27	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Veloweg Richtung Tägerhard	Der Veloweg vom Bahnhof in Richtung Tägerhard soll durch einen Velostreifen oder ähnliches sicherer gestaltet werden	Das Trottoir auf der Seite der Geleise ist sehr schmal, genügend, aber dürfte klar mit einem Velostreifen gekennzeichnet werden.	Ogleich in diesem Strassenabschnitt keine besondere Gefährdung für den Veloverkehr angenommen werden muss, unterstützt ein Velostreifen in diesem Abschnitt die Wahrnehmung der kantonalen Veloroute und trägt zur Gliederung der Verkehrsströme im Zwischenabschnitt vom Bahnhofplatz bis zum Knoten Tägerhard-/Seminarstrasse bei. Dort beginnt auf der Bahnhofstrasse ein Abschnitt mit Mehrzweckstreifen. Velostreifen sind nur bei hinreichender Fahrbahnbreite zulässig. Im Bereich von Mittelinseln und Mehrzweckstreifen ist die Markierung eines Velostreifens daher unzulässig. Dem Antrag wird im betreffenden Abschnitt somit grundsätzlich zugestimmt. Zur Umsetzungsplanung wird in Zusammenarbeit mit der Regionalpolizei im Detail geprüft, welche Bereiche markiert werden können. Im Einmündungsbereich zum Bahnhofplatz wurde bereits bei der Planung des Bahnhofplatzes aus Sicherheitserwägungen aufgrund der vielschichtigen Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Fussgängerstreifen (Fussgänger- und Veloquerungen, Abbiegevorgänge ÖV und MIV) bewusst auf einen durchgehenden Velostreifen verzichtet.	GP: - Keine Anpassung - Umsetzung ausserhalb des Gestaltungsplanverfahrens -Auftrag an Bau- und Planungsabteilung in Zusammenarbeit mit Regionalpolizei

g) Veloparkplätze

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
G1	7	privat	x		§ 12 SNV	Veloparkplätze	Es wird beantragt, die Anzahl der Velo-Parkplätze auf mindestens 600 zu erhöhen. In der Planung ist zudem eine Velostation zum sicheren Abstellen der Velos vorzusehen.	Im Alltag sieht man, dass deutlich zu wenige Velo-Parkplätze geplant sind. Ausserdem fehlt es an Abstellflächen für Mofas und Roller.	<p>In § 12 Abs. 3 SNV wurde festgelegt, dass für den Bahnhof in der Nähe zu den Perronzugängen witterungsgeschützte Bike & Ride Abstellplätze zu errichten sind. Die Anzahl richtet sich nach dem effektiven Bedarf, wurde jedoch auf mindestens 500 (Stand: Mitwirkung) festgelegt. Dies entspricht dem bestehenden Bedarf und basiert auf den Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2015.</p> <p>Der Gestaltungsplan hat einen Planungshorizont von 10-15 Jahren. Unter Berücksichtigung der heutigen Auslastung sowie der Zielsetzung, den Fuss- und Veloverkehr zu stärken, ist von einer zunehmenden Nachfrage nach Veloabstellplätzen auszugehen. Der Antrag, die Anzahl Veloparkplätze auf mindestens 600 zu erhöhen, ist berechtigt und entspricht dem Auftrag der SBB als Betreiberin der Bahnhofanlage. Die SBB plant bereits eine Erhöhung der Abstellplätze im Westteil durch eine Doppelstockanlage.</p> <p>Im Richtkonzept werden mögliche Standorte für die Bike & Ride Anlagen aufgezeigt. Die genaue Fläche und Lage ist abhängig vom Bauprojekt und wird im Gestaltungsplan nicht vorgegeben.</p>	<p>GP: - Anpassung der Anzahl Veloparkplätze auf mindestens 600, § 12 Abs. 3 SNV</p> <p>- Anpassung Veloparkplätze im Richtkonzept</p>

h) Ökologie (Energiestandard der Gebäude, Dach- und Fassadenbegrünung, Kaltluftachsen)

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
H1	10	privat	x		§ 14 SNV	Energieeffizienz	Alle Gebäude sind im Null-Energie-Standard zu errichten.	Die Schweiz hat das Pariser Klimaabkommen unterzeichnet und sich verpflichtet, den Energieverbrauch zu senken. Damit dies gelingt, müssen Sparanstrengungen eingeleitet werden. Von einer solchen Bauweise profitiert nicht nur die Umwelt, sondern auch Käufer/Mieter. Viele Bürger haben die Notwendigkeit eines Umdenkens im Umgang mit der Energie erkannt und begrüssen entsprechende Wohnungsangebote.	<p>Eine zukunftsfähige und innovative Gestaltung des Quartiers wird ausdrücklich angestrebt. Die Energieanforderungen sind in den Sondernutzungsvorschriften festgelegt. Für Neubauten gilt gemäss § 14 SNV mindestens der zum Zeitpunkt des Baugesuchs gültige Minergie-Standard oder der gleichwertige DGNB-Standard.</p> <p>Vergleichbare Projekte haben gezeigt, dass Investoren aus Gründen der Vermarktbarkeit (Labelling), aber auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen regelmässig entsprechend fortschrittliche Lösungen suchen. Da konkrete Label-Vorschriften die Flexibilität der Projektierung erschweren, sind weitergehende Vorgaben bzgl. des Energiestandards weder notwendig noch zielführend.</p> <p>Im Weiteren ist zu bedenken, dass auch Energie-Labels laufend weiterentwickelt und an neue Erkenntnisse angepasst werden. Es ist deshalb nicht zweckmässig, sich in den Sondernutzungsvorschriften auf ein bestimmtes Label oder auf konkrete, heutiger Technik entsprechende Energiewerte zu berufen.</p>	<p>GP: - Keine Anpassung</p>
H2	19	privat	x		§ 14 SNV	Energieeffizienz	Der Gestaltungsplan soll Vorgaben für die Energieeffizienz der Gebäude sowie für die Verwendung von Solar-energieanlagen, Wärmepumpen und Erdsonden machen	Den Zielsetzungen und Anforderungen der globalen und nationalen Energie- und Umweltpolitik ist auch auf der lokalen Ebene Rechnung zu tragen		
H3	38	Partei	x		Gesamtvorlage	Innovative Baustoffe	Bei der Planung der neuen Gebäude soll auf moderne, innovative Baustoffe und Technologien gesetzt werden, welche heute noch nicht Standard sind.	Technologische Innovationen bringen wirtschaftliche und ökologische Vorteile bei der Gebäudenutzung (mit PV-Anlage Energieüberschuss erzielen, oder Energieverbrauch mit intelligenten Fenstern oder Storensteuerung reduzieren). Aus ökologischer und ästhetischer Sicht lohnt sich auch eine begrünte Fassade, welche einen Beitrag zum Ortsklima (weniger Hitzeinseln) resp. gegen eine Klimaerwärmung leistet.		

Zuordnung					Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat			
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
H4	13	privat	x		§ 8 SNV	Dach- & Fassadenbegrünung	Es soll eine Fassaden- und Dachbegrünung als verbindlich festgelegt werden, die über Lavakies und bisschen Gras hinausgeht. Auf den Dächern sollten Büsche und wenn möglich auch Bäume wachsen.	Beton und Steine speichern Wärme und tragen somit zu einem deutlich wärmeren Mikroklima im Siedlungsgebiet bei. Durch Fassaden- & Dachbegrünung sinkt die Temperatur und die Biodiversität wird erhöht.	Die Vorgabe einer ökologisch hochwertigen Dachbegrünung ist sinnvoll, sofern die Dachflächen nicht anders belegt werden. In § 8 Abs. 3 SNV wird dementsprechend festgelegt, dass Flachdächer, soweit sie nicht als bewohnbare Terrassen genutzt werden, zur Gewinnung erneuerbarer Energie zu nutzen und / oder extensiv zu begrünen sind. Eine extensive Dachbegrünung ist bei richtiger Ausführung ökologisch hochwertig und gestalterisch ansprechend, bei gleichzeitig tragbaren statischen Folgen und angemessenem Unterhalt.	GP: - Keine Anpassung
H5	19	privat	x		§ 8 SNV	Dachbegrünung	Im Rahmen des GP soll auf eine ökologisch sinnvolle Nutzung der Dächer hingewirkt werden (Begrünungen und Solaranlagen).	Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung (Energienutzung und weniger versiegelte Flächen)	Eine intensive Dachbegrünung mit Sträuchern und Bäumen eignet sich in der Regel nur für als Freiflächen genutzte Dachflächen. Intensivbegrünungen erfordern eine weit höhere Substratstärke und haben dadurch massive statische Folgen.	
H6	22	privat	x		§ 8 SNV	Fassadenbegrünung	Für die Gebäude im Baubereich D1 und D2 (Seite Seminarstrasse) sei zwingend eine Fassadenbegrünung vorzuschreiben.	Die Bauten im Baubereich D1 und D2 weisen gemäss Entwurf GP einen wuchtigen und erdrückenden Charakter auf. Der Eindruck einer engen und wenig einladenden Strassenschlucht wurde im Baubereich D2 zur Seminarstrasse noch verstärkt. Daher soll eine Fassadenbegrünung zwingen verlangt werden	Die Vorschrift in § 8 Abs. 3 SNV gewährleistet eine ökologisch hochwertige Dachbegrünung und lässt den privaten Bauherren dabei trotzdem einen ausreichenden Gestaltungsspielraum, die Dachgärten nach den eigenen Bedürfnissen zu gestalten und dadurch private Aussenräume zu schaffen. Eine weitere Verschärfung der Vorschriften in einem Gestaltungsplan, der insbesondere Privateigentum betrifft, ist nicht sinnvoll.	
H7	33	Partei	x		§ 8 SNV	Dach- & Fassadenbegrünung	So viel Fassaden- und Dachbegrünung einplanen wie möglich	In der Zeit der Energiewende sollen Bauten möglichst ökologische gestaltet werden. Solarzellen und Sonnenkollektoren, helle Fassaden, Regenwasser Nutzung für WC-Spülungen oder Bewässerung/Gewässer, ect.	Unter Berücksichtigung des hohen gestalterischen Anspruchs und der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen im Bahnhofareal wird von der Pflicht zur flächigen Fassadenbegrünung abgesehen.	
H8	39	privat	x		§ 8 SNV	Dach- & Fassadenbegrünung	Dächer sind gesamtheitlich intensiv, Fassadenflächen mindestens zu 20% zu begrünen	Artenvielfalt fördern		
H9	38	Partei	x		Gesamtvorlage	Bewirtschaftung Dächer	Wir möchten, dass die Flachdächer bewirtschaftet werden und mit geeigneten Dachzugängen geplant werden (Lift, Treppe, Strom, Wasser). Idee wären z.B. Photovoltaikanlagen, Warmwassererzeugung oder Urban Farming).	Die neuen Gebäudehöhen auf der Südseite der Seminarstrasse überragen die bestehenden Gebäude auf der Nordseite und niedrige Aufbauten würden das Ortsbild nicht beeinträchtigen, könnten aber einen zusätzlichen Nutzen bringen.		
H10	40	privat	x		Gesamtvorlage	Bewirtschaftung Dächer				
H11	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Kaltluftentstehung / Luftströmungen	Transfer kühler Luft von Seite Limmat ins Quartier gewährleisten	Bei der Stadtplanung soll darauf geachtet werden, dass grössere Gebäude entlang der Durchlüftungachsen diese nicht blockieren. Zudem soll genügend tiefgründige Erdfläche und fließend Wasser eingeplant werden. Ein ganzes Quartier würde ansonsten von Kaltluftströmen abgeschnitten.	Die Orientierung des städtebaulichen Entwurfs an den Durchlüftungachsen ist sinnvoll. Die Bahngleise sowie die Güter- und Seminarstrasse bleiben als Durchlüftungachsen von Westen erhalten. In den Baubereichen I.A und I.B wird eine aufgelockerte Bebauung realisiert. Zudem wird ein öffentlicher Fussweg als weitere Ost-West-Achse geschaffen.	GP: - Keine Anpassung
H12	39	privat	x		Gesamtvorlage	Kaltluftentstehung / Luftströmungen	Vermeidung von Hitzeinseln durch Berücksichtigung der bestehenden Luftströmungen	Längere quer zur Bahn stehende Gebäude sind ungeeignet. Der Nachweis der optimalen Luftströmungen zur Kühlung sind durch Windkanal oder Computersimulation zu belegen.	Das städtebauliche Konzept steht nicht im Konflikt zu den bestehenden Durchlüftungachsen, sondern stellt eine massive Verbesserung gegenüber dem heutigen Bestand (geprägt durch grosse Baukörper) dar.	
H13	39	privat	x		Gesamtvorlage	Hitzeinseln	Vermeidung von Hitzeinseln durch eine möglichst geringe Versiegelung des Bodens	Leben geht unter der Oberfläche weiter, Kläranlage und Kanalisation werden entlastet. Verdunstung kühlt. Die Böden sind mit durchlässigen, hellen Belägen auszuführen, die versiegelten Böden auf öffentliche Fahrbahnen zu beschränken.	Die maximal zulässige Dichte wird durch die Festlegung von minimal nicht überbaubaren Hofflächen in den Baubereichen und minimale Anzahl Gebäude in Kombination mit erforderlichen Grenzabständen vorgegeben. Zudem werden grosse zusammenhängende Bereiche als „Grünraum“, „öffentlich zugänglicher Freiraum“ oder „private Umgebungsfläche“ festgelegt und bleiben unbebaut. Ausserdem wird eine Begrünung des Strassenraums durch die Festlegung von Baumreihen, Baumgruppen und Einzelbäumen gewährleis-	GP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
H14	44	privat	x		Gesamtvorlage	Hitzeinseln	Die gemäss Modell geplante Bebauung der Feldern Debrunnerareal bis Bahnhof ist zu dicht, zu hoch und hat keine Grünflächen. Es gibt eine zusätzliche Hitze-Insel mit Grossstadtcharakter ohne genügend Lebensqualität.	Der ohnehin bestehende Bahnlärm kann mit genügend grossen Grünräumen gedämpft werden.	tet. Durch diese Massnahmen kann der Entwicklung von Hitzeinseln entgegengewirkt werden.	Beschluss: s. Seite 25
H15	45	privat	x		Gesamtvorlage	Warmwassererzeugung	Erzeugung von Warmwasser durch <ul style="list-style-type: none"> - Sonnenkollektoren auf den Dächern - Photovoltaik-Kollektoren zur elektrischen Warmwassererzeugung - Abwasserwärmetauscher für die Wässer von Duschen, Waschmaschinen, Geschirrspülern. Dieses warme Abwasser erwärmt das zufließende Kaltwasser 		Eine zukunftsfähige und innovative Gestaltung des Quartiers wird ausdrücklich angestrebt. Vergleichbare Projekte haben gezeigt, dass Investoren aus Gründen der Vermarktbarkeit (Labelling), aber auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen regelmässig entsprechend fortschrittliche Lösungen suchen. Da konkrete Label-Vorschriften die Flexibilität der Projektierung erschweren, sind weitergehende Vorgaben bzgl. des Energiestandards respektive die Verpflichtung zur Errichtung von Kollektoren, Wärmetauschern etc. weder notwendig noch zielführend. Die Vorgabe einer ökologisch hochwertigen Dachbegrünung ist sinnvoll, sofern die Dachflächen nicht anders belegt werden. In § 8 Abs. 3 SNV wird dementsprechend festgelegt, dass Flachdächer, soweit sie nicht als bewohnbare Terrassen genutzt werden, zur Gewinnung erneuerbarer Energie zu nutzen und / oder extensiv zu begrünen sind. Eine extensive Dachbegrünung ist bei richtiger Ausführung ökologisch hochwertig und gestalterisch ansprechend, bei gleichzeitig tragbaren statischen Folgen und angemessenem Unterhalt.	GP: - Keine Anpassung
H16	45	privat	x		Gesamtvorlage	Photovoltaik	Die Dachflächen sind mit Solarzellen auf Stelzen zu bestücken. Unter den Solarzellen kann die klimaverbessernde Dachbepflanzung erfolgen.	Hohe Dachfassade, damit die Solarzellen von unten nicht sichtbar sind.		

i) Bedarf Schule, Kindergarten und Turnhalle

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
11	14	privat	x		Gesamtvorlage	Privatschule	Ein Schulgebäude resp. Räumlichkeiten für eine Privatschule auf Primarstufe sind einzuplanen bzw. eine kombinierte Nutzung des Kindergartens (Vorschule/Eingangsstufe) und Primarschule.	Der Trend von Privatschulen ist ungebrochen. Die Attraktivität Wettingens würde in hohem Masse von einer Privatschule profitieren.	Die Ansiedlung einer Privatschule ist im Gestaltungsplangebiet möglich. Der Gestaltungsplan sieht einen minimalen Gewerbeanteil für die einzelnen Baubereiche vor. Eine Privatschule resp. Räumlichkeiten für eine Privatschule zählen als Gewerbefläche und sind im Gestaltungsplangebiet zulässig. Eine explizite Regelung bezüglich der Zulässigkeit von Privatschulen ist nicht erforderlich.	GP: - Keine Anpassung
12	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Schule und Kindergarten	Der Mehrkapazitätsbedarf im Schulhaus Altenburg ist baldmöglichst zu berechnen. Krippenanbieter sollen auf die entstehenden Möglichkeiten aufmerksam gemacht werden	Ein Kindergarten reicht ev. Nicht für den geplanten Bevölkerungswachstum, Lindenhof und Altenburg sind ausgelastet und vorher und nachher sind auch Betreuungs- und Schulangebote nötig.	Im Rahmen der Schulraumplanung Wettingen wurde das Gebiet Bahnhofareal resp. die damit verbundene Bevölkerungszunahme bereits berücksichtigt. Die bestehenden Schulraumkapazitäten sind auch unter Berücksichtigung der Bevölkerungszunahme ausreichend, es besteht kein Bedarf nach einer weiteren Schule im Planungsgebiet. Bei Bedarf können zusätzliche Kapazitäten durch Erweiterungen am bestehenden Schulstandort Altenburg aufgefangen werden.	GP: - Keine Anpassung
13	36	Firma	x		Gesamtvorlage	Schule	Wie hoch ist die Kapazität des Schulhauses Altenburg?	1000 neue Einwohner für Wettingen bringen einen erhöhten Bedarf an Infrastruktur mit sich. Sind diese Folgekosten abgeklärt worden? Wie hoch ist die Kapazität des Schulhauses Altenburg auch im Hinblick mit der neuen Überbauung der Lägerngenossenschaft im Altenburgquartier?	Der Kindergartenbedarf ist im Gestaltungsplan Bahnhofareal berücksichtigt. Es ist die Errichtung eines Kindergartens geplant.	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
14	37	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Schule	Mit der Planung ist der Schulraumbedarf auszuweisen.	Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie der Schulraumbedarf gedeckt werden kann. Wir gehen davon aus, dass die Freiräume im Altenburgschulhaus nicht mit zusätzlichen Schulbauten überstellt werden.		Beschluss: s. Seite 26
15	14	privat	x		Gesamtvorlage	Turnhalle	Bau einer Turnhalle für Schülerinnen und Schüler in Wettingen.	Es besteht bereits ein Defizit von ca. 2.3 Turnhallen über die gesamte Schule inkl. Kindergärten. Durch mehr Wohnraum und den damit verbundenen Zuzug verschärft das Problem zusätzlich.	Ein Turnhallen-Defizit besteht nach dem Neubau der 3-fach-Turnhalle Margeläcker nicht mehr.	GP: - Keine Anpassung

j) Ersatzfläche für heutige gewerbliche/industrielle Betriebe

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
J1	2	privat	x		RiKo	Postfiliale	Es wird eine Verpflichtung für die Schweizerische Post AG beantragt, den Standort ihrer Filiale am Bahnhof beizubehalten (innerhalb Überbauung).	Die Immobilie in der Nähe des Bahnhofs wurde bewusst erworben, um die Dienstleistungen, welche die Post betreffen für die Firma möglichst einfach halten zu können. Dass zukünftig 1000 Menschen zusätzlich in der Nähe wohnen, verstärkt den Bedarf nach einer Filiale im Bahnhofareal. Ein Ladengeschäftsbetreiber mit Teildienstleistungen ist keine Alternative.	Der Gestaltungsplan definiert die in den jeweiligen Baubereichen zulässigen Nutzungen. Eine Postfiliale und ein SBB-Schalter sind im Bahnhofareal grundsätzlich zulässig. Die Standortwahl für Postfiliale und SBB-Schalter sind jedoch die Entscheidung der Post resp. SBB und stützen sich auf nationale Strategien. Sie können nicht durch einen Gestaltungsplan vorgeschrieben werden.	GP: - Keine Anpassung
J2	3	privat	x		RiKo	Postfiliale	Die Frage „Poststelle ja/nein“ wird nicht beantwortet.			
J3	5	privat	x		RiKo	Postfiliale	Der Verantwortliche der Post habe an der Informationsveranstaltung vom 21.08.2018 „halbherzig“ beruhigt, dass es weiterhin eine Poststelle beim Bahnhof gebe. Definitiv zugesagt wurde dies aber nicht. Deswegen wird angefragt, wie weit die Post aufrechterhalten wird (insbesondere auch während der Bauphase). Gibt es einen Container oder ähnliches?			
J4	29	Quartierverein	x		RiKo	Postfiliale	Die Gemeinde stellt sicher, dass im Bahnhofquartier auch in Zukunft eine Poststelle ihre Dienste anbietet	Eine funktionierende Post erleichtert nicht nur die Abwicklung von Geschäften sondern auch Anziehungspunkt für Personen, was Dienstleistern zu Kunden verhilft und deren Existenz sichert.		
J5	44	privat	x		Gesamtvorlage	Postfiliale	Die Post beim Bahnhof Wettingen muss unbedingt bestehen bleiben.	Damit das neue Quartier mit den bereits bestehenden Quartieren funktionieren kann, ist der Service Public unabdingbar nötig.		

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
J6	24	privat	x		RiKo	Postfiliale und Verkaufsstelle SBB	Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Post im Bahnhofareal wie auch der SBB-Schalter bedient bleiben	Die Poststellen Langenstein und Dorf sind für dieses Gebiet mit ÖV nur mit Umsteigen und entsprechenden Zeitverlust erreichbar. Der Fussmarsch ist für ältere Menschen nicht zumutbar. Die erwartete Bewohnerzahl des Bahnhofareals rechtfertigt eine Post in diesem Ortsteil. Da die ÖV-Frequenz zunehmen wird, ist ein bedienter SBB-Schalter unerlässlich.		Beschluss: s. Seite 27
J7	37	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Postfiliale und Verkaufsstelle SBB	Poststelle und Bahnschalter sind verbindlich zu erhalten.	Für unsere Quartierbevölkerung und die zukünftigen Bewohnerinnen sind die Poststelle und der Bahnschalter von grosser Bedeutung. Wir erwarten, dass SBB und Post verbindlich garantieren, dass diese Dienstleistungen weiterhin im Zentrum des Areals angeboten werden.		
J8	7	privat	x		RiKo	Verkaufsstelle SBB	Wenn schon grosszügig geplant wird, soll der Gemeinderat darauf hinwirken, dass der Bahnhof Wettingen weiterhin und längerfristig als bediente Verkaufsstelle erhalten bleibt.			
J9	44	privat	x		Gesamtvorlage	Verkaufsstelle SBB	Der Bahnhof SBB muss erhalten und bedient bleiben	Damit das neue Quartier mit den bereits bestehenden Quartieren funktionieren kann, ist der Service Public unabdingbar nötig. Mit der geplanten neuen Bevölkerungszunahme im Quartier und der generellen SBB-Netzausbauten werden die Frequenzen am Bahnhof zunehmen.		
J10	36	Firma	x		Gesamtvorlage	Gewerbeflächen	Wo sollen in Wettingen neue Gewerbebezonen geschaffen werden oder ist es Absicht, die Gemeinde zu einer hauptsächlichlichen Wohnstadt ohne Arbeitsplätze hin zu bewegen?	Die Arbeitsnutzung im Bahnhofareal muss mindestens 20% betragen. Dazu zählt aber auch das betreute Wohnen.	<p>Im Planungsgebiet wird ein Nutzungsmix angestrebt. Für die einzelnen Baubereiche des Gestaltungsplangebietes werden in § 7 SNV minimale Gewerbeanteile festgelegt. Gewerbliche Betriebe, die heute im Planungsgebiet vorhanden sind, haben grundsätzlich die Möglichkeit, im Gebiet zu bleiben. Ebenso können sich neue Gewerbebetriebe ansiedeln. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich neues (Klein-)Gewerbe im Bahnhofareal ansiedeln wird, ist hoch, da mit der vorliegenden Gesamtplanung die Standortvoraussetzungen für die Ansiedlung solcher Betriebe stark verbessert werden. Das derzeit stark gewerblich genutzte Areal wird sukzessive in ein dichtes, lebendiges und nachhaltiges Quartier mit hoher Siedlungs- und Freiraumqualität umgewandelt. Insbesondere moderne Gewerbebetriebe sind auf solche Standorte, die zudem sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, fokussiert.</p> <p>Die Vermarktung der Gewerbeflächen im Bahnhofareal ist jedoch nicht Bestandteil des Gestaltungsplanverfahrens. Der Gestaltungsplan steuert lediglich die Zulässigkeit entsprechender Nutzungen.</p> <p>Zudem werden innerhalb der Gemeinde Wettingen in anderen Gebieten ebenfalls gewerbliche und industrielle Nutzungen vorgesehen.</p> <p>Die Entwicklung einer zukunftsfähigen Ortsplanung, die verschiedene Zonen für unterschiedliche Nutzungen vorsieht, ist Gegenstand des gesamtgemeindlichen räumlichen Entwicklungskonzeptes.</p>	GP: - Keine Anpassung
J11	38	Partei	x		Gesamtvorlage	Ersatzfläche	Wir möchten, dass die Gemeinde eine äquivalente Ersatzfläche plant für industrielle / gewerbliche Bauten, die jetzt auf dem Areal stehen (Debrunner, Lägern Plastic etc.). Es gibt ein breites Feld von industriellen Tätigkeiten, welche problemlos in Wohnzonen integriert werden können (z.B. in Bau-feld III.A, III.B oder V.B). Zudem wird vorgeschlagen, für Interessenten der Gewerbeflächen einen separaten Mitwirkungsprozess zu gestalten, um die spezifischen Bedürfnisse von Gewerbe- und Industrietreibenden abzuholen.	Trotz eindeutiger Standortvorteile (geografische Lage, Verkehrsanbindung, Förderung der Industrie durch den Kanton, hoher Bildungsstand der Bevölkerung) gibt es in Wettingen verhältnismässig wenige Betriebe (z.B. digitale Industrie 4.0), welche davon profitieren können. Wir vermuten, es liegt unter anderem am Fehlen von geeigneten Flächen. Wir wünschen uns eine Ortsplanung mit verschiedenen Nutzungszonen, wo auch industrielle Nutzung vorgesehen ist.		
J12	40	privat	x							

k) Prozessuale Fragen (stärkerer Einbezug der Direktbetroffenen in den weiteren Prozess)

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
K1	3	privat	x	x	Gesamtvorlage	Transparenz	Klare zeitliche Vorgaben zu Projektentwicklung für Mieter und Gewerbetreibende sind erforderlich. Zudem werden von allen Gremien abgesprochene und abgesegnete Informationen und Transparenz erwartet.	Wenn dies nicht gewährleistet ist, werden sich (vor allem) Gewerbe frühzeitig absetzen. Eventuell suchen sie dann nach anderen Gemeinden, was nicht im Interesse der Gemeinde Wettingen sein kann.	Die Entwicklung des Bahnhofareals ist ein umfassender Planungsprozess, der bereits vor einigen Jahren mit der Erarbeitung von Testplanungen begonnen wurde. Aufbauend auf den Testplanungen wurden ein Richtkonzept und ein Gestaltungsplan erarbeitet. Aufgrund der Komplexität des Planungsprozess und der erforderlichen Abstimmungen mit Fachplanern und Behörden war es nicht möglich, bereits zu Beginn exakte zeitliche Vorgaben zu machen. Seitens der Gemeinde Wettingen wurde jedoch regelmässig über den Projektstand informiert.	NP: - Keine Anpassung GP: - Keine Anpassung
K2	20	privat	x	x	-	Räumliches Entwicklungsleitbild	Die Gemeinde erarbeitet in einem partizipativen Verfahren ein Siedlungsleitbild / räumliches Entwicklungsleitbild, damit sie in Zukunft nicht mehr die Bevölkerung mit Einzelprojekten konfrontieren muss, die nicht in einem kommunalen Gesamtkontext stehen.	Die ganze Bevölkerung muss mitreden können (aus der Gesamtsicht heraus), wenn es um die Entwicklung und Verdichtung von Wettingen geht.	Die Teiländerung der Nutzungsplanung für das Bahnhofareal 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. Gemäss dem kantonalen Richtplan fällt den Gemeinden bei der Neugestaltung und Entwicklung von Bahnhofarealen die Schlüsselrolle zu. Der Richtplan fordert deshalb die Gemeinden dazu auf, eine entsprechende Planung zur Aufwertung der Bahnhofgebiete in Gang zu setzen. Die Entwicklung des Bahnhofareals ist ein eigenständiges Projekt, das unabhängig von einem räumlichen Entwicklungsleitbild erarbeitet werden kann, besitzt doch die Entwicklung der Bahnhöfe mit höchster ÖV-Güte eine immanente Logik. Die Erarbeitung eines gesamtgemeindlichen räumlichen Entwicklungsleitbildes ist als Vorstufe zur Überprüfung der allgemeinen Nutzungsplanung vorgesehen, ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens. Die Innenentwicklung des Bahnhofareals wird im räumlichen Entwicklungsleitbild berücksichtigt.	NP: - Keine Anpassung GP: - Keine Anpassung
K3	32	privat	x	x	-					
K4	42	privat	x	x	-					
K5	40	privat	x	x	-	Räumliches Entwicklungsleitbild	Bevor die Planung für das Bahnhofareal oder andere zu überbauende Areale in Wettingen weiter detailliert wird, soll eine langfristige Ortsentwicklungsplanung erarbeitet werden, welche den Weg für eine ganzheitliche und nachhaltige Entwicklung der Gemeinde sicherstellt. Insbesondere sollen die Bedeutungen und Entwicklungsziele für verschiedene Nutzungsarten beschrieben werden.	Es entsteht der Eindruck, als entstände an Flickenteppich bezüglich Arealentwicklungen, dem ein Konzept fehlt. Wohnnutzung wird in den Vordergrund gestellt, andere Nutzungsarten werden nicht ausreichend berücksichtigt, insbesondere das produzierende Gewerbe. In Wettingen bestehen, bezogen auf die Grösse, zu wenige Arbeitsplätze. Dementsprechend ist der Pendlerstrom sehr gross. Die Verkehrsproblematik wird weiter zunehmen. Die Folgen für das Siedlungsverhalten müssen geprüft werden. Ebenfalls geprüft werden sollen: - Folgen der demographischen Entwicklung - Veränderung des Konsumverhaltens - Wandel der verschiedenen Wirtschaftszweige und deren Auswirkung auf die Ortsentwicklung		
K6	22	privat	x	x	Gesamtvorlage	Partizipation	Es wird von uns gewünscht, dass auch wir betroffenen Liegenschaftsbesitzer eng einbezogen werden und mit uns das Gespräch geführt wird.	Ideen, Überlegungen und Wünsche der direkten Anwohner sollen eingebracht und diskutiert werden. Quartierbewohner wünschen weiterhin eine hohe Lebensqualität.	Der Einbezug der Bevölkerung und der direkt Betroffenen, wie ihn das Baugesetz für solche Nutzungs- und Sondernutzungsplanungen auch vorsieht, ist mit der öffentlichen Mitwirkung und der nachgelagerten öffentlichen Auflage gewährleistet.	NP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
K7	35	privat	x	x	Gesamtvorlage	Partizipation	Es ist wünschenswert und ein Anliegen, dass sich die Bevölkerung von Wettingen und vor allem auch die direkt betroffenen Anwohner (Nachbarn) in ein solch kommunal-relevantes Bauprojekt miteinbringen können		Einer vertieften Information der Bevölkerung wird ein hoher Stellenwert eingeräumt. Da es sich um ein umfassendes Dossier handelt, wurde zum Start der öffentlichen Mitwirkung eine moderierte Mitwirkungsveranstaltung durchgeführt. Die Mitwirkungsveranstaltung diente dazu, das Projekt vorzustellen, offene Fragen zu beantworten und der Bevölkerung mittels einer Präsentation einen schnellen Zugang zu dem umfassenden Dossier zu geben. Die eingegangenen Mitwirkungseingaben wurden anschliessend ausgewertet und das Projekt gestützt auf die Erkenntnisse des Mitwirkungsverfahrens überarbeitet.	<u>GP:</u> - Keine Anpassung - Auf Gespräche mit einzelnen Grundeigentümern und Anwohnern anlässlich der öffentlichen Mitwirkung wird verzichtet
K8	36	Firma	x	x	Gesamtvorlage	Partizipation	Nur 30 Tage Zeit für das Mitwirkungsverfahren, ist das angemessen?	Nach 8 Jahren Planung ohne die Bevölkerung über die Planungsfortschritte zu informieren, bekommt diese nur 30 Tage Zeit für das Mitwirkungsverfahren.	Eine moderierte Diskussionsmöglichkeit der Eingaben ist nur zielführend, wenn die Eingaben einer näheren Erläuterung bedürfen, was vorliegend nicht der Fall war.	
K9	37	Quartierverein	x	x	Gesamtvorlage	Partizipation	Wir fordern eine Diskussionsmöglichkeit im Rahmen der Mitwirkung.	Es wurde auf eine schrittweise Partizipation verzichtet. Das vorliegende Dossier ist sehr umfassend und komplex, es kann nicht ernsthaft innert 30 Tagen verstanden und reflektiert werden. Die Auswertung der Mitwirkung darf nicht nur in einem schriftlichen Mitwirkungsbericht stattfinden, es braucht eine Diskussion über die Perspektive und die Qualitäten des Quartiers und die eingebrachten Anliegen.	Eine weitere Informationsveranstaltung erfolgt im Rahmen der öffentlichen Auflage.	

I) Verschiedenes

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L1	17	privat	x	x	Gesamtvorlage	Berücksichtigung Bestandsbauten	Die Bauten unmittelbar an den Bahnhofplatz grenzend (Restaurant Bahnhof und Haus mit Bar an der Bahnhofstrasse gegenüber Drehscheibe) sollen mit geeigneten Mitteln in ihrem Bestand gesichert werden.	Ein neues Quartier bedarf auch der Orte mit Cachet: Ein Platz im Schatten einer Platane kann an der Stelle oder in der Umgebung erst in fünfzig Jahren wieder entstehen – ist also für mehr als eine Generation unerschwinglich – es sei denn, man belasse die bestehenden Bäume.	Das auf den Testplanungen aufbauende Richtkonzept ist eine zeitgemässe Planung. Das Quartier wurde gemäss dem kantonalen Richtplan verdichtet geplant. Dabei wurde darauf geachtet, das Gebiet hinsichtlich Gebäudehöhe und baulicher Dichte an die Zonenvorschriften der umgebenden Zonen anzupassen. Massgebend ist dabei die in den angrenzenden Zonen gemäss Zonenvorschriften zulässige, nicht die tatsächlich vorhandene Bebauung.	<u>NP:</u> - Keine Anpassung <u>GP:</u> - Keine Anpassung
L2	43	privat	x	x	Gesamtvorlage	Berücksichtigung Bestandsbauten			Mit dem Gestaltungsplan wird Rücksicht auf die geschützten Einzelobjekte innerhalb des Gebietes genommen. Diese werden im Rahmen des Gestaltungsplans durch entsprechende Festlegungen gesichert.	
L3	20	privat	x	x	Gesamtvorlage	Berücksichtigung Bestandsbauten	§ 8 BNO ist wie folgt zu ergänzen: „e) die Realisierung einer dem Ort angemessenen und ökonomischen Bebauung von hoher ortsbaulicher und architektonischer Qualität in Abstimmung mit den geschützten Einzelobjekten und den Anforderungen der Umweltgesetzgebung sowie unter Berücksichtigung der benachbarten Bestandesbauten entlang der Seminarstrasse.“		Im Gebiet nördlich der Seminarstrasse sind drei Bauten im kommunalen Bauinventar aufgeführt. In der derzeit laufenden planungsrechtlichen Umsetzung des Bauinventars (Teiländerung Nutzungsplanung Schutzobjekte) sind diese Bauten nicht als Schutzobjekte, sondern als inventarisierte Objekte ausgeschieden. Für diese gelten besondere Gestaltungsanforderungen für Veränderungen, die das äussere Erscheinungsbild des Objekt betreffen, sowie für Ersatzbauten. Inventarisierte Bauten dürfen in Teilen oder gesamthaft ersetzt werden.	
L4	21	privat	x	x	Gesamtvorlage	Berücksichtigung Bestandsbauten				
L5	32	privat	x	x	Gesamtvorlage	Berücksichtigung Bestandsbauten			Die weiteren erwähnten Bauten ausserhalb des Perimeters (Restaurant Bahnhof sowie das Haus gegenüber der Drehscheibe) sind nicht inventarisiert und gemäss Nutzungsplanung der Gemeinde Wettingen	

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
LaufNr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L6	22	privat	x	x	Gesamtvorlage	Berücksichtigung Bestandsbauten	Bei der Planung der Gestaltung Bahnhofareal wurden die bestehenden Gegebenheiten und die gewachsenen Strukturen nördliche Seite Seminarstrasse weder berücksichtigt noch wurden die Liegenschaftsbesitzer jemals kontaktiert oder einbezogen. Ein fließender Übergang vom bestehenden Quartier mit den über hundertjährigen Gebäuden zu den künftigen Gebäuden (Bahnhofareal) wurde nicht hergestellt.	Von einer Eingliederung ins Ortsbild kann keine Rede sein. Den Eigentümern nördlich der Seminarstrasse werden überdimensionierte Bauten vor die Nase gesetzt und es entsteht der Eindruck, dass die Eigentümer der Bestandsbauten zu Bürgern zweiter Klasse degradiert werden.	auch nicht geschützt. Eine Verpflichtung zum Erhalt von Gebäuden, die nicht im kommunalen Bauinventar enthalten sind, ist nicht sachgerecht. Es besteht keine rechtliche Grundlage, die Bauten in ihrem Bestand zu sichern und in das Privateigentum einzugreifen. Bauten ausserhalb des Perimeters sind zudem nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.	Beschluss: s. Seite 30
L7	5	privat	x		Gesamtvorlage	Mietpreise	Heutzutage werden vorwiegend „luxus“ Wohnungen und weniger „soziale Bauten“ errichtet. Der soziale Gedanke solle auch berücksichtigt werden, deswegen wird angefragt, ob erschwingliche Mietwohnungen oder Eigentumswohnungen geplant werden.		Im Planungsgebiet wird ein Nutzungsmix angestrebt. Der Gestaltungsplan definiert die in den jeweiligen Baubereichen zulässigen Nutzungen. Durch die verschiedenen Lagegunsten und die innerhalb der Baubereiche jeweils zulässigen Nutzungen entstehen automatisch unterschiedliche Mietpreise. Vorgaben zu sozialem Wohnungsbau sind im Gestaltungsplan nicht vorgesehen. Für die Verpflichtung zur Schaffung von günstigem Wohnraum und von zahlbaren Gewerberäumen müsste zuerst eine übergeordnete gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Diese fehlt bisher, so dass im Gestaltungsplan keine verbindlichen diesbezüglichen Auflagen gemacht werden können. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Grundeigentümer in ihrem ureigenen Interesse die Mietpreise so ansetzen, dass sie die Wohnungen und Gewerbeflächen auch tatsächlich vermieten können. An Leerstand hat kein Eigentümer ein Interesse.	GP: - Keine Anpassung
L8	29	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Mietpreise	Es müssen Vorgaben gemacht werden, damit auf dem Bahnhofareal günstige Wohnungen und bezahlbare Gewerberäume erstellt werden	Die Gemeinde muss sicherstellen, dass die Bewohner/-innen der bestehenden Wohnungen einen gleichwertigen Ersatz in den Neubauten finden. Auch für Dienstleistungsbetriebe müssen die Mieten bezahlbar sein, damit ihre Existenz längerfristig gesichert ist.	Der Gestaltungsplan kann die maximalen Mietpreise nicht festlegen, sie werden jedoch durch die verschiedenen Lagen und Nutzungen mittelbar beeinflusst.	
L9	37	Quartierverein	x		Gesamtvorlage	Mietpreise	Die Vielfalt der Wohnungen und bezahlbare Räume für Kleingewerbe sind in der Planung verbindlich zu verankern.	Es soll nicht nur ein grosses, sondern ein vielfältiges Quartier werden. Dazu tragen auch die Bewohnerinnen und Bewohner, welche schon im Quartier leben und die Kleingewerbler, welche hier arbeiten bei. Es besteht die Gefahr, dass diese verdrängt werden.		
L10	19	privat	x		Gesamtvorlage	Öffentliche Nutzung / Aussichtsterrasse	In einem oder mehreren Gebäuden der Baubereiche III.B, II, IV oder V sollte eine öffentliche Nutzung der oberen Geschosse gesichert werden, z.B. als frei zugängliche Dachterrasse, ev. kombiniert mit einem Mehrzweckraum für Ausstellungen oder anderen Kulturangeboten	Einzelne Gebäudenutzungen sollen das Versprechen des Mehrwertes für die Quartiere einlösen, indem attraktive urbane Nutzungen möglich werden. Die höchsten Gebäude rund um den zentralen Platz eignen sich am ehesten als Aussichtspunkte.	Das Bahnhofareal soll zu einem lebendigen und öffentlichen Quartier entwickelt werden. Rund um den Bahnhofplatz soll der städtische Charakter gestärkt werden. Deswegen werden in diesem Bereich die publikumsorientierten Nutzungen angeordnet. Aufgrund der offenen Bebauungsstruktur bestehen aus dem Quartier heraus Sichtbezüge zu den Gleisen. Der Bedarf für eine öffentliche Aussichtsterrasse besteht im Bahnhofareal nicht. Zudem wäre eine öffentliche Aussichtsterrasse ohne eine angelagerte Nutzung (z.B. Restaurant) nicht funktionsfähig (Zugangsorganisation, Vandalismus, Sicherheit etc.). Eine entsprechende Vorgabe im Gestaltungsplan ist daher nicht zweckmässig.	GP: - Keine Anpassung
L11	33	Partei	x		Riko	Öffentliche Nutzung / Aussichtsterrasse	SBB-Aussichtsterrasse / Plätzchen zu den Geleisen einplanen	Eine Aussichtsterrasse für SBB-Fans. Bereits ein Aussichtsplätzli wäre ein Mehrwert. Wenn schon eine gute Anbindung und Infrastruktur bereits steht, wäre der Wegfall der Sicht auf die Geleise schade		
L12	19	privat	x		Gesamtvorlage	Gestaltung Gebäude	Die Gestaltung der Häuserzeilen entlang der Geleisen soll nicht nur als Lärmschutz dienen, sondern auch ästhetischen Kriterien genügen	Anblick aus Zug soll nicht „verbunkerte“ Gemeinde widerspiegeln. Die Häuserzeile soll auch zum Bahnhofareal als Visitenkarte ein freundliches Gesicht präsentieren	Eine zukunftsfähige und innovative Gestaltung des Quartiers wird ausdrücklich angestrebt. Die Energieanforderungen sind in den Sondernutzungsvorschriften festgelegt. Die Gestaltung der Gebäude (Materialisierung, Farbwahl) erfolgt im sich anschliessenden Baubewilligungsverfahren. In § 17 SNV werden folgende Beurteilungskriterien festgelegt, anhand derer das konkrete Bauprojekt beurteilt wird:	GP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
LaufNr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L13	23	Genossenschaft	x		Gesamtvorlage	Gestaltung Gebäude	Farbkonzept und Grünflächen: Fassadenfarbe in hellen, warmen, freundlichen Pastelltönen kombiniert mit grosszügigen Grünflächen	Die angestrebte Wohn-, Siedlungs- und Freiraumqualität gewinnt mit einem ansprechenden Farbkonzept. Mit mehr Grün- und Bodenfreiflächen sollte der anmutige Charakter der "Wettiger Gartenstadt" unbedingt auch in Zukunft erhalten bleiben.	„Als Beurteilungskriterien der Qualität der Bebauungsstruktur und der einzelnen Bauten gelten namentlich: - Stellung und Gliederung der Baukörper; - Auf die jeweilige Örtlichkeit abgestimmte, differenzierte Gliederung, Gestaltung, Materialisierung und Farbgebung der Fassaden; - Abstimmung auf die geschützten Einzelobjekte.“ Des Weiteren ist gemäss § 18 SNV die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens erforderlich.	Beschluss: s. Seite 31
L14	24	privat	x		Gesamtvorlage	Gestaltung Gebäude	Dieses Areal soll für die Region etwas Zukunftsorientiertes, Pionierhaftes, Innovatives ermöglichen im Bezug auf Architektur, Energiehaushalt, Gestaltung, Wohnformen, Städteplanung	Wir wünschen uns keine Fortschreibung der Überbauung im Raum Stadion Altenburg ohne neue Ideen		
L15	4	Firma	x	x	Gesamtvorlage	Störfall	Es wird um Einsicht in die Störfall-Risikoanalyse gebeten, um die daraus abgeleiteten Massnahmen zu besprechen.	Durch den Bau von Wohnungen in der Nachbarschaft kann eine neue Risikoanalyse durch die Störfallverordnung dem bestehenden Betrieb grosse Probleme bereiten. Ziel muss sein, keine höhere Risikolage entstehen zu lassen in der Analyse und somit auch nicht mit neuen Konsequenzen rechnen zu müssen.	Der im Rahmen des Planungsprozesses erarbeitete Risikobericht „Gestaltungsplan Bahnhofareal Wettlingen“, Ermittlung der Störfallrisiken und Empfehlungen zu risikomindernden Massnahmen“ von Ernst Basler + Partner, 29.06.2015 wurde wunschgemäss zugesandt. Gemäss dem Risikobericht kann davon ausgegangen werden, dass ausserhalb des Betriebsareals keine massgebenden Auswirkungen gemäss Störfallverordnung zu erwarten sind. Nach derzeitigem Wissensstand sind keine baulichen oder betrieblichen Schutzmassnahmen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters notwendig. Allfällige Massnahmen zur Risikominimierung sind im Baubewilligungsverfahren zu prüfen.	NP: - keine Anpassung GP: - Keine Anpassung
L16	12	privat	x		Gesamtvorlage	Unterhaltsdienst SBB	Der Zugang zu den Gleisen für den Unterhaltsdienst der SBB ist sicherzustellen.	Die Parzelle wird vom Unterhaltsdienst der SBB als Zufahrt zu den Gleisen und Weichen genutzt. Es verwundert, dass dieser Durchgang zu einer Tür in der Lärmschutzwand blockiert werden soll.	Der Zugang zu den Gleisen und Weichen wird über die „öffentlich zugängliche SBB-Freifläche“ sichergestellt. In § 5 Abs. 8 SNV wird diesbezüglich geregelt: „Der im Plan als „öffentlich zugängliche SBB-Freifläche“ bezeichnete Bereich dient primär den betrieblichen Bedürfnissen der SBB (Bahnzugang, Zirkulationsfläche, Zugang Bahndienst) und soll öffentlich zugänglich sein.“	GP: - Keine Anpassung
L17	17	privat		x	BNO	Arealüberbauung	Antrag 1 BNO: Der neu vorgeschlagene § 15bis der BNO soll nicht realisiert werden. Arealüberbauungen sollen nicht möglich sein.	Arealüberbauung ermöglicht grössere Bebauung der Parzelle und schwächt somit Zone Landstrasse. Bereits bestehender Druck auf Zentrumszone weiter erhöht. Bedingungen an Arealüberbauung sind vage und einfach zu erfüllen.	Die beabsichtigte Teiländerung der Nutzungsplanung ist eine Folge der am 1. Januar 2010 in Kraft getretenen Änderung der damals gültigen Allgemeinen Verordnung zum Baugesetz (ABauV; 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 worden wäre. Der Gestaltungsplan «Jura-/Tägerhardstrasse» weicht jedoch von diesem Regelfall ab, da in § 4 der Sondernutzungsvorschriften auf die Bau- und Nutzungsordnung und auf den Bauzonenplan verwiesen wird, somit gegenüber der Grundordnung keine Nutzungserhöhung möglich ist. Diese Bestimmung wurde seit Inkrafttreten des Gestaltungsplans sowohl vom Gemeinderat als auch vom Kanton 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. Gestützt auf den Gestaltungsplan wurden denn auch mehrere Bauprojekte realisiert, so insbesondere das Einkaufszentrum Tägipark. Die Mehrzahl der seither realisierten Bauten wurde als Arealüberbauung bewilligt und realisiert. Mit der Teiländerung der Nutzungsplanung für die Arbeitszone «Jura-/Tägerhardstrasse» wird lediglich das ursprünglich mögliche Nutzungsmass gemäss Arealüberbauung sichergestellt bzw. wieder hergestellt und damit die Gleichbehandlung der Grundeigentümer im Gestaltungsplan-Perimeter gewährleistet. Eine Nutzungserhöhung ist mit dieser Teiländerung nicht verbunden.	NP: - Keine Anpassung
L18	43	privat		x	BNO	Arealüberbauungen				
L19	19	privat	x		Gesamtvorlage	Verbindungen zwischen Gebäuden	Der GP sollte Verbindungen zwischen den Baukörpern in Form von Brücken bzw. Gebäudeverbindungen (in den oberen Geschossen) zulassen oder vorsehen.	Passend zur zentralen Lage und dem urbanen Charakter sollen architektonische Akzente gesetzt werden. Attraktiver Freiraum am Boden / Schatten oder Regenschutz wird geschaffen.	Innerhalb der Baubereiche sind grundsätzlich Verbindungen zwischen den Gebäuden möglich, sofern die übrigen Vorgaben des Gestaltungsplans sowie baurechtliche Vorschriften eingehalten sind. Die konkrete Gestaltung der Gebäude erfolgt erst im anschliessenden Bauprojekt und wird im Gestaltungsplan nicht abschliessend geregelt.	GP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L20	19	privat	x		Gesamtvorlage	Fussgängerquerung Gleise	Im Baubereich III.B ist die Möglichkeit einer zukünftigen Fussgängerquerung über bzw. unter den Geleisen anzudenken und offen zu halten.	Vermeehrt Passanten aus Nordwest. Eine künftige Fussgängerbeziehung könnte auch die Gewerbefläche jenseits der Geleise besser erschliessen und urbane Angebot zu Fuss erreichbar machen.	Die vorgeschlagene Fussgängerquerung liegt ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters und wäre ausserhalb dieses Verfahrens umzusetzen. Das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen ist jedoch gemäss jetzigem Kenntnisstand fraglich.	GP: - Keine Anpassung
L21	22	privat	x		Gesamtvorlage	Entschädigung	Es sei eine angemessene (marktgerechte) Entschädigung zu entrichten.	Die Liegenschaft xxxxxxxx wird einen massiven Minderwert erhalten, bedingt durch den Schattenwurf, die fehlende Besonnung sowie den zu erwartenden Mehrverkehr. Die Wohnqualität wird stark verschlechtert.	Eine allfällige Entschädigung aus Wertminderung betrifft das Gestaltungsverfahren nicht. Sie kann allenfalls ausserhalb dieses Verfahrens in einem privatrechtlichen Verfahren geltend gemacht werden.	GP: - Keine Anpassung
L22	29	Quartierverein	x	x	Gesamtvorlage	Ausgleich von Planungsvorteilen	Die Leistungen der Bauherrschaft an Infrastruktur und Umgebung dürfen und sollen für die Umgebungsgestaltung mehr ausmachen als die Höhe des berechneten Betrags für den Planungsvorteil, der den Bauherrschaften in Rechnung gestellt wird	Die Vorgaben zu umwelt- und familienfreundlicher Umgebungsgestaltung dürfen nicht ausschliesslich mit dieser Abgabe finanziert werden. Die Vorgaben sind von den Bauherrschaften zu erfüllen.	In Ergänzung zu den Planungsinstrumenten verpflichten sich die Grundeigentümer gestützt auf § 8 Abs. 7 des Entwurfs der Bau- und Nutzungsordnung auf vertraglicher Basis, im Sinne des Mehrwertausgleichs die Erstellung der öffentlichen Räume und Infrastrukturen, das heisst insbesondere der Strassenräume, Plätze, öffentlich zugänglichen Freiräume und des Kindergartens, vollumfänglich zu übernehmen. Damit wird der abgeschöpfte Mehrwert direkt wieder ins Gebiet reinvestiert. Dadurch profitieren letztendlich alle: die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner und im Gebiet Arbeitenden, das angrenzende Quartier, die Pendler, die Bauherrschaften wie auch die Bevölkerung von Wettingen, die alle an der hohen Wohn- und Arbeitsqualität, attraktiven öffentlichen Räumen und ausgezeichneten Infrastrukturen teilhaben können.	NP: - Keine Anpassung GP: - Keine Anpassung
L23	33	Partei	x		RiKo	„Flaniermeile“	Kaffee/Restaurant mit sonnigen Aussensitzplätzen zur Flaniermeile einplanen	Genügend Gewerbefläche geplant, jedoch ohne Freiraum in ein Flaniermeile hinein. Dieses Areal soll ein Wahrzeichen von Lebensqualität darstellen, da ist ein Kaffee mehr als angebracht	Im Bereich des Bahnhofs sind die Bauten so angeordnet, dass ein räumlich gefasster Bahnhofplatz entsteht. Akzentuiert wird dies durch eingezogene Erdgeschosse und die Bildung von Arkaden. Hier sind auch die vorwiegend publikumsorientierten Nutzungen angeordnet. Die konkrete Ansiedlung der einzelnen Nutzer erfolgt erst im Bauprojekt. Die Ansiedlung von Restaurants / Cafés ist innerhalb der Vorgaben des Gestaltungsplans grundsätzlich zulässig.	GP: - Keine Anpassung
L24	33	Partei	x		RiKo	„Flaniermeile“	Flaniermöglichkeiten mit Weitsicht einplanen			
L25	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Zukunftsfähige Infrastruktur	Es soll miteingeplant werden, was ein solcher Mobilitätsknoten zukünftig alles gewährleisten können muss. Die Infrastruktur soll daraufhin vorbereitend eingeplant werden.	Die Seminarstrasse ist bereits jetzt eine Herausforderung zur Überquerung als Schulweg. Dies wird sich mit der neuen Überbauung vermehren. Dies sollte berücksichtigt werden und die Überquerungsmöglichkeiten nochmals überarbeitet werden. Genügend leer Kabelrohre sollen verlegt werden, für allfällige selbstfahrende Kleinbusse. Szenarien einplanen für selbstfahrende Fahrzeuge. Es bracht genügend starke WLAN/Signalmöglichkeiten. Shared Offices inkl. Meetingräume einplanen	Die Ausstattung mit entsprechender Infrastruktur betrifft das anschliessende Bauprojekt. Shared-Offices und Meetingräume sind gemäss den Vorgaben des Gestaltungsplans grundsätzlich zulässig. Im KGV wurden die Mängel im Fusswegenetz analysiert und Massnahmen erarbeitet. Eine Verbesserung der Querung im Bereich der Seminarstrasse ist nach heutigem Kenntnisstand (KGV Stand 2016) nicht erforderlich.	GP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L26	33	Partei	x		Gesamtvorlage	Verkehrssicherheit	Sichere Wege für Kinder und Velo in allen Achsen		<p>Die Schulwegsicherung und die Optimierung von Fussgängerstreifen werden im KGV als wichtige Ziele definiert.</p> <p>Der Verkehrssicherheit und attraktiven Wegen für den Fuss- und Veloverkehr wird im Gestaltungsplan sehr hohe Priorität eingeräumt. Der Gestaltungsplan sieht etliche neue Achsen vor, die alleine dem Fuss- und zum Teil auch dem Veloverkehr vorbehalten bleiben. So wird das Teilgebiet I neu von drei internen, aber öffentlich zugänglichen Wegen erschlossen. Auch im Teilgebiet II ist eine Fussgängerpassage vorgesehen. Die Güterstrasse im Abschnitt zwischen Q1- und Q2-Strasse ist wie auch der gesamte Bahnhofplatz als Begegnungszone geplant. Der restliche Gestaltungsplanperimeter (mit Ausnahme der Seminarstrasse) ist als T30-Zone ebenfalls verkehrsberuhigt. Entlang aller vom motorisierten Verkehr befahrbaren Strassen (Q1-, Q2-, Güter- und Seminarstrasse) sind Trottoirs vorgesehen.</p> <p>Weitere Massnahmen im Planungsgebiet sind nach heutigem Kenntnisstand (KGV Stand 2016) nicht erforderlich.</p>	GP: - Keine Anpassung
L27	33	Partei	x		RiKo	Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr	Zufahrtsmöglichkeiten / Stützpunkte für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr abfragen und sicherstellen		Für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr ist das Befahren aller Strassen zulässig. Die gemäss Gestaltungsplan ausschliesslich als Fusswegverbindung vorgesehenen Wege zwischen den Baubereichen I.A und I.B sowie I.B und I.C dienen ebenfalls als Feuerwehrzufahrt.	GP: - Keine Anpassung
L28	36	Firma		x	§ 8 BNO	Gestaltung Seminarstrasse	§ 8 der Zonenvorschriften ist wie folgt zu ergänzen: Der Strassenraum Seminarstrasse ist nicht nur als Verkehrsachse, sondern als verbindendes Raumelement zwischen den angrenzenden Siedlungsräumen zu entwickeln	Die Strasse soll auch Lebens-, Kommunikations- und Bezugsraum sein. Die Seminarstrasse wird als reine Verkehrsachse betrachtet. Grosszügige Sichtbezüge, Freiräume und Identifikationspunkte fehlen.	Der Seminarstrasse wird im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) die Funktion einer Hauptsammelstrasse zugewiesen. Dementsprechend sollen der Verkehr insbesondere über die Seminarstrasse geleitet und ihre Funktionsfähigkeit gewährleistet werden. Gleichzeitig wird der Gestaltung der Seminarstrasse im Rahmen der Planung eine grosse Beachtung geschenkt. Es ist eine Baumreihe entlang der Strasse vorgesehen und durch eine entsprechende Festlegung im Gestaltungsplan gesichert. Zudem sind grüne Vorzonen zwischen den Baubereichen und der Strasse geplant. Da entlang der Seminarstrasse die Nutzung Wohnen überwiegt und nur im Bereich des engeren Bahnhofbereichs öffentliche Nutzungen bestehen, wird die Entwicklung als Begegnungsraum / Raumelement nicht vorgesehen.	NP: - Keine Anpassung
L29	36	Firma		x	§ 38 BNO	Mehrwertabgabe	Sind die Berechnungen der Gemeinde bezüglich der Mehrwertabgabe transparent und können diese eingesehen werden?	Bei Einzonungen und Umzonungen ist eine Mehrwertabgabe von 30% zu leisten. Es hiess an der Informationsveranstaltung, dass die von den Grundeigentümern übernommene Infrastruktur Fr. 5.7 Mio. kosten würde, für die Gemeinde gäbe es keine zusätzlichen Entschädigungen. Bei einer Fläche von 35 ha ergibt dies eine Abgabe von 163 Fr./m2.	<p>Gemäss § 28a BauG (in Kraft seit 1. Mai 2017) wird bei einer Einzonung oder Umzonung (von einer Nichtbauzone oder OeBA-Zone in eine Bauzone) eine Mehrwertabgabe von 20% fällig; Gemeinden können den Abgabesatz auf 30% erhöhen. Bei Umzonungen von einer Bauzone in eine andere Bauzone kennt die Baugesetzgebung keine Abgabe bzw. Entschädigung, jedoch können Gemeinden in verwaltungsrechtlichen Verträgen Leistungen vereinbaren, die den Ausgleich anderer Planungsvorteile (z.B. Aufzonungen) bezwecken. Die Ausarbeitung derartiger Verträge ist Aufgabe des Gemeinderates.</p> <p>In Ergänzung zu den Planungsinstrumenten verpflichten sich die Grundeigentümer gestützt auf § 8 Abs. 7 des Entwurfs der Bau- und Nutzungsordnung auf vertraglicher Basis, im Sinne des Mehrwertausgleichs die Erstellung der öffentlichen Räume und Infrastrukturen, das heisst insbesondere der Strassenräume, Plätze, öffentlich zugänglichen Freiräume und des Kindergartens, vollumfänglich zu übernehmen. Damit wird der abgeschöpfte Mehrwert direkt wieder ins Gebiet reinvestiert. Dadurch profitieren letztendlich alle: die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner und im Gebiet Arbeitenden, das angrenzende Quartier, die Pendler, die Bauherrschaften wie auch die Bevölkerung von Wettingen, die alle an der hohen Wohn- und Arbeitsqualität, attraktiven öffentlichen Räumen und ausgezeichneten Infrastrukturen teilhaben können.</p> <p>Im verwaltungsrechtlichen Vertrags, den der Gemeinderat mit den Grundeigentümern vor Beginn der öffentlichen Auflage (Einwendungsverfahren nach § 24 BauG) abgeschlossen hat, sind überwiegend Regelungen enthalten, welche ausschliesslich die Rechte und Pflichten zwischen den beteiligten Grundeigentümern regeln. Diese Regelungen sind deshalb nicht öffentlich.</p>	NP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L30	37	Quartierverein	x	x	Gesamtvorlage	Konkurrenzverfahren	Es wird die Verankerung einer verbindlichen, umfassenden Qualitätssicherung durch ein Konkurrenzverfahren und ein Begleitgremium in den Teilzonenvorschriften und im Gestaltungsplan gefordert. Für alle Bauten und Freiräume ist ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchzuführen. Die Gesamtqualität ist durch ein unabhängiges Fachgremium zu beaufsichtigen, Ebenso gilt es, die Qualität des Fuss- und Radverkehrs konsequent umzusetzen. Dies umfasst auch Aspekte wie die Schulwegsicherung und die Lage der Parkingzufahrten.	Das Richtprojekt wirkt in der Darstellung sehr schematisch. Die aufgezählten Ziele und Qualitäten sind noch nicht ausgewiesen. Es besteht die Gefahr, dass in der Umsetzung keine ausreichende und verbindliche Qualitätssicherung erfolgt und das zentrale Bahnhofquartier somit auch keine neue attraktive Identität erhält.	Das Vorgehen zur Qualitätssicherung ist in § 8 Abs. 8ff. BNO geregelt: In Abs. 10 wird verlangt, dass die Ziele, die für die Zone Bahnhofareal und den, die Zone konkretisierenden Gestaltungsplan formuliert sind, mit einem qualitätssichernden Verfahren sicherzustellen sind. Falls auf ein solches Verfahren verzichtet wird, setzt der Gemeinderat für die Beurteilung der Bauprojekte die Ortsbildkommission ein. Zudem haben bauwillige Grundeigentümer bereits vor Planungsbeginn beim Gemeinderat die Grundlagen und Hinweise anzufordern, die für die Planung und Projektierung der einzelnen Bauten und Anlagen zu berücksichtigen sind. 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 zu geben. 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 Bauprojektes ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen ist. 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. Auf weitergehende Regelungen zur Qualitätssicherung kann somit verzichtet werden.	NP: - Keine Anpassung GP: - Keine Anpassung
L31	38	Partei	x		Gesamtvorlage	Altenwohnen	Bei der Planung der Wohnflächen soll ein bedarfsgerechter Anteil an Alterswohnungen berücksichtigt werden. Dieser sollte entsprechende Einrichtungen für die Betreuung beinhalten	Die demografische Entwicklung zeigt eine Vergrößerung der älteren Generation und diesen soll ein lebenswertes Wettingen geboten werden. Die Lage am Bahnhof ist sehr attraktiv für Personen im Alter und eine gute Durchmischung bringt dem Quartier ein Mehrwert.	Die konkrete Nutzungsverteilung erfolgt erst im Rahmen des konkreten Bauprojektes. Die Ansiedlung von Alterswohnungen ist gemäss den Festsetzungen des Gestaltungsplans grundsätzlich zulässig.	GP: - Keine Anpassung
L32	38	Partei	x		Gesamtvorlage	Co-Working Space	Die Idee des Co-Working Space soll für die Bürogebäude geprüft werden. Unternehmer können temporär oder permanent Arbeitsplätze mieten, wo ihre Mitarbeiter teilweise arbeiten können	Wettingen ist ein attraktiver Verkehrsstandort und ideal gelegen. Um Verkehrswege in den Grossraum Zürich zu entlasten und das Bedürfnis nach Home-Office oder Co-Working Space gerecht zu werden, lohnt es sich die Machbarkeit dafür zu prüfen.	Die konkrete Nutzungsverteilung erfolgt erst im Rahmen des konkreten Bauprojektes. Co-Working Spaces sind gemäss den Festsetzungen des Gestaltungsplans grundsätzlich zulässig.	GP: - Keine Anpassung
L33	39	privat	x		Gesamtvorlage	Durchlässigkeit EG	Qualitätssteigerung durch Durchlässigkeit der Erdgeschosszone steigern	Zonen mit kleinteiligen Strukturen im EG, breiten Fussgängerpassagen mit Aufenthaltsqualität und hoher Transparenz / Durchlässigkeit	Fussgängerpassagen mit hoher Aufenthaltsqualität werden ausdrücklich angestrebt. Die konkrete Gestaltung erfolgt allerdings erst im Rahmen des Bauprojektes. Die Qualitätssicherung wird durch die in § 17 SNV definierten Kriterien sichergestellt.	GP: - Keine Anpassung
L34	39	privat	x		Gesamtvorlage	Lager- und Werkräume im UG	Gewährleistung des Gewerbes mit gewerbegängigen Zufahrten von Lager- und Werkräume im UG, inkl. Anlieferung und Materialumschlag		Die konkrete Gestaltung erfolgt erst im Rahmen des Bauprojektes.	GP: - Keine Anpassung

Zuordnung						Mitwirkungsbeitrag		Gemeinderat		
Lauf-Nr.	Eingangs-Nr.	Mitwirkender	GP	NP	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung	Beschluss
L35	40	privat	x		Gesamtvorlage	Marktstudie und Leerstände	Insbesondere für die Wohnungen im Riegel entlang der Geleise sollte eine Marktstudie durchgeführt werden	Die SBB hat Erfahrungen mit Vermietungen entlang von Schienenachsen. Wie weit solche Erfahrungen z.B. am HB in eine Agglomerationslage mit schwachen Arbeitsplatzangebot übertragen werden kann, muss hinterfragt werden. Zudem gibt es Immissionen der Autobahn und der Eisenbahnbrücke. Es wäre bedauerlich, wenn es zu langfristige Leerstände kommen würde.	Die Vermietung der Wohnungen ist nicht im Gestaltungsplan zu regeln. Ungeachtet dessen ist zu berücksichtigen, dass die SBB, die Grundeigentümerin dieser Flächen ist, Erfahrungen im Bereich der Vermietung entlang von Bahnlinien hat. Zudem müssen die Wohnungen jedenfalls den Grenzwerten der Lärmschutzverordnung des Bundes genügen, weshalb ein ruhiges Wohnen auch am Bahnhof sichergestellt ist.	GP: - Keine Anpassung
L36	43	privat	x		Gesamtvorlage	Längsbauriegel	Der Langbauriegel längs der Schienen sollte nicht Wohnungen enthalten, sondern Gewerberäume.	Die Lage unmittelbar an den Geleisen ist nicht Voraussetzung für Wohnungen erster Güte: Lärm, Erschütterungen, Körperschall. Hydrior AG hat noch Gefahrenpotential, welches noch nicht geklärt ist. Gefahr besteht, dass Wohnungen unbeliebt sind und es viele Mieterwechsel gibt. Dichte pro Hektar übersteigt Vorgaben des kantonalen Richtplans.	Für die Baubereiche entlang der Gleise werden in § 7 SNV minimale Gewerbeflächen festgelegt. Eine ausschliessliche Bebauung mit Wohnungen ist nicht zulässig.	GP: - Keine Anpassung
L37	45	privat	x		Gesamtvorlage	Begrenzung Wohnraum	Begrenzung auf einen Wohnraum für max. 600-700 Personen	Höhere Lebensqualität durch geringere Wohndichte. Bei 1'000 Bewohnern wird eine hohe Fluktuation der Mieter erwartet.	Der Gestaltungsplan enthält keine Regelungen zur minimalen oder maximalen Anzahl von Bewohnern. Im kantonalen Richtplan werden speziell die Bahnhofareale als wichtige Innenentwicklungsgebiete bezeichnet, die sich aufgrund ihrer guten ÖV-Erschliessung für eine hohe bauliche Dichte besonders eignen. Eine Begrenzung des Wohnraums auf 600-700 Personen im Bahnhofareal wäre demnach nicht sachgerecht.	GP: - Keine Anpassung
L38	33	Partei	x		RiKo	Wasseranschlüsse	Genügend Wasseranschlüsse (Brunnen) für die Öffentlichkeit, klare bauliche Trennung zwischen Trinkhahn und Bademöglichkeit		Die konkrete Gestaltung erfolgt erst im Rahmen des Bauprojektes.	GP: - Keine Anpassung
L39	33	Partei	x		RiKo	WC	Mehr öffentliche WC, eins in der Nähe des Spielplatzes			
L40	45	privat	x		RiKo	Regenwassernutzung	Regenwassernutzung für Bewässerung	Bei 1000 Bewohnern werden 300 m3 Wasser am tag für die Haushalte konsumiert. Regenwasser aller Dachflächen soll in modernen Zisternen unter den Rasenflächen gesammelt und bei Bedarf heraufgepumpt werden. Bäume und Büsche können durch offene, flache Steinrinnen bewässert werden. Regen/Dachwasser enthält keine Salze, die im Winter gestreut werden und die Wurzelbereiche aller Pflanzen, das Grundwasser und das Erdreich dauerhaft schädigen.		