

Entwicklungsrichtplan Gewerbestrasse Döttingen

Bericht zur Mitwirkung
Beschluss Gemeinderat

Gemeinde Döttingen

6. Dezember 2021



Bearbeitung

Beat Suter

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA

Nils Hviid

BSc FHO in Raumplanung FSU

Metron Raumentwicklung AG

Postfach

Stahlrain 2

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeberin

Gemeinde Döttingen

Gemeindeverwaltung Döttingen

Surbtalstrasse 5

Postfach 17

5312 Döttingen

Bildlegende: Orthofoto (Bundesamt für Landestopografie)

Inhalt

1	Einleitung	7
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Bestandteile der Mitwirkung	7
1.3	Weiteres Vorgehen	8
1.4	Statistische Auswertung der Eingaben	8
2	Themen der öffentlichen Mitwirkung	9
2.1	Allgemeine Stossrichtung	10
2.2	Nutzungskonzept	11
2.3	Reserven öffentliche Nutzungen	14
2.4	Freiraum und Freiraumband	15
2.5	Haupterschliessung	16
2.6	Fuss- und Velowegnetz	18
2.7	Mobilität	19
2.8	Etappierung	20
3	Stellungnahmen Institutionen	21
3.1	Allgemeines	21
3.2	Nutzung	21
3.3	Überkommunale Abstimmung	22
3.4	Qualitätssicherung und weiteres Vorgehen	22
3.5	Verkehr und Mobilität	22
3.6	Lärm	23
3.7	Klima	24

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Im Gebiet Gewerbestrasse direkt am Bahnhof Döttingen soll über die nächsten 25 Jahre eine schrittweise Umstrukturierung erfolgen. Anstelle eines Industriegebietes soll hier ein vielfältiges, grünes und lebendiges Quartier entstehen. Geplant sind generationenübergreifende Wohnungen, Gewerbe und öffentliche Nutzungen sowie einladende Freiräume.

Die Gemeinde Döttingen hat als Grundlage der angestrebten Entwicklung in enger Zusammenarbeit mit den Haupteigentümern einen Entwicklungsrichtplan (ERP) erarbeitet. Der ERP basiert auf einer in den Jahren 2019/2020 ausgearbeiteten städtebaulichen Entwicklungsstudie.

1.2 Bestandteile der Mitwirkung

Behörden und Verbände

Die Gemeinde Döttingen hat den Kanton Aargau, die Nachbargemeinden und den Gemeindeverband ZurzibietRegio zu einer schriftlichen Stellungnahme zum ERP eingeladen. Einzelne Institutionen haben eine Stellungnahme eingereicht (vgl. Kapitel 1.3).

Öffentliche Informationsveranstaltung

Am Mittwochabend des 18. Augusts 2021 hat eine öffentliche Infoveranstaltung für alle interessierten Personen in der Turnhalle Bogen in Döttingen stattgefunden. An der Veranstaltung nahmen rund 40 Personen aus der Bevölkerung teil.

In einem ersten Teil der Veranstaltung wurde die Planung vorgestellt. In einem zweiten Teil wurde an vier Ständen über die Themen «Bebauung und Nutzung», «Erschliessung und Mobilität», «Freiraum» und «Umsetzung» diskutiert.

Öffentliche Mitwirkung

Vom 19. August – 20. September 2021 hatte die Bevölkerung die Möglichkeit über ein Onlineformular oder auch individuell der Gemeinde Rückmeldungen zum ERP zu geben.

Folgende Grundlagen waren der Bevölkerung während dieser Zeit über <https://www.gewerbestrasse-doettingen.ch/home/> zugänglich:

- Entwicklungsrichtplan Gewerbestrasse
- Bestimmungen Entwicklungsrichtplan
- Raumplanungsbericht
- Präsentation zur Infoveranstaltung



Abbildung 1: Fotos öffentliche Informationsveranstaltung vom 18. August 2021; Metron AG

1.3 Weiteres Vorgehen

Die Mitwirkungseingaben wurden durch die Gemeinde ausgewertet und im vorliegenden Bericht dokumentiert.

Das Dossier ERP wurde anschliessend bereinigt. Es wird zusammen mit dem Mitwirkungsbericht durch den Gemeinderat beschlossen. Anschliessend werden die Kernanliegen aus dem ERP mit einer Teilzonenplanänderung grundeigentümergebunden umgesetzt. Die Teilzonenplanänderung wird der Gemeindeversammlung zum Beschluss vorgelegt (voraussichtlich 2023).

1.4 Statistische Auswertung der Eingaben

Privatpersonen

Während der offiziellen Mitwirkungsfrist haben insgesamt 27 Privatpersonen eine Rückmeldung zum ERP gegeben. 26 der Eingaben erfolgten über den vorgefertigten Umfragebogen. Bei einem Grossteil der privaten Teilnehmenden handelt es sich um Einwohner*innen der Gemeinde Döttingen (vgl. nachstehende Grafik).

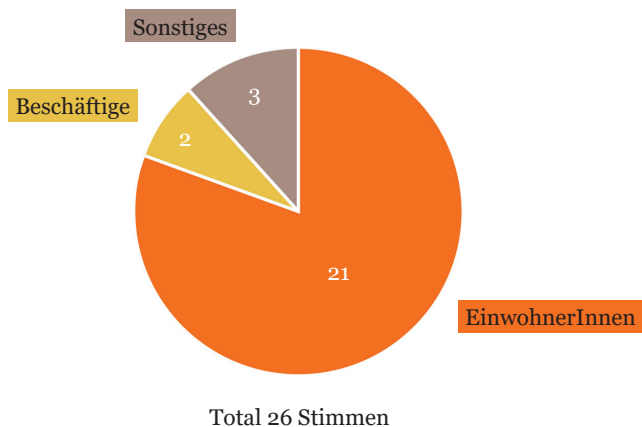


Abbildung 2: Diagramm «Teilnehmende», Metron AG

Behörden und Verbände

Es sind Stellungnahmen von folgenden Institutionen eingegangen:

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau
- Gemeinde Böttstein
- Gemeindeverband ZurzibietRegio

2 Themen der öffentlichen Mitwirkung

Im Folgenden werden die im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung angesprochenen Themen sowie der Umgang mit den Anträgen summarisch aufgezeigt.

Die in den nachstehenden Kapiteln abgebildeten Diagramme wurden aus den Antworten der Umfragebögen erzeugt (vgl. Kapitel 1.4).

Die wichtigsten Anmerkungen aus der öffentlichen Mitwirkung sowie die dazugehörigen Stellungnahmen der Gemeinde sind jeweils blau hinterlegt dargestellt. Anzumerken ist, dass ein Grossteil der kritischen Anmerkungen von wenigen Mitwirkenden eingebracht wurde.

2.1 Allgemeine Stossrichtung

Sind Sie mit den wesentlichen Zielen bzw. Stossrichtungen der Arealentwicklung einverstanden?

- Entwicklung des Areals als hochwertiges Quartier mit Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe)
- Etappierte Realisierung eines hohen Wohnanteils für ein vielfältiges, bahnhofnahes Wohnungsangebot
- Entlang der Gewerbestrasse in den Erdgeschossen und in geeigneten Bestandesbauten weiterhin quartierverträgliche, gewerbliche Nutzungen
- Unterschiedliche attraktive Freiräume und eine starke Durchgrünung
- Aufwertung der Gewerbestrasse als quartierangepasste Haupteerschliessung und ein gutes Wegnetz

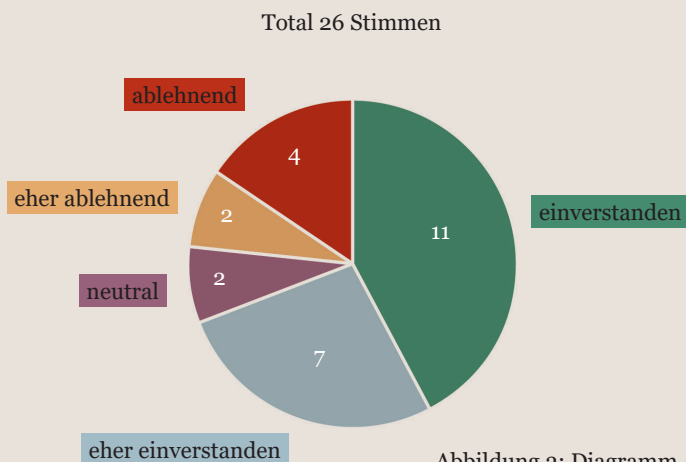


Abbildung 3: Diagramm «Allgemeine Stossrichtung», Metron AG

Knapp 3/4 der Teilnehmenden sind mit den wesentlichen Stossrichtungen der Planung (eher) einverstanden. Knapp 1/4 der Teilnehmenden hat eine (eher) ablehnende Haltung dazu.

Zum Thema sind folgende Anmerkungen eingegangen:

Das Konzept habe grosses Potenzial, um ein Zentrum in Döttingen zu schaffen und Publikum von ausserhalb der Gemeinde anzuziehen.

- > Besten Dank für die positive Rückmeldung.

Die beabsichtigte Siedlungsentwicklung wird als Fremdkörper wahrgenommen. Die Entwicklung sollte die Verknüpfung zwischen dem Unterfeld und dem Bahnhof bzw. dem Dorf schaffen.

- > Die isolierte Wahrnehmung des Areals ist der Lage zwischen der Bahnlinie und der Kantonsstrasse geschuldet. Tatsächlich liegt das Areal jedoch sehr zentral mit der direkten Lage am Bahnhof und der Nähe zum Dorfkern. Die übergeordnete Verknüpfung der verschiedenen Ortsteile und dadurch die Anbindung des Areals an den Bahnhof und den Dorfkern ist durch die vorgesehene Durchwegung des Areals gewährleistet.

2.2 Nutzungskonzept

Wie bewerten Sie das Nutzungskonzept „gemischte Nutzung mit Wohnen und Arbeiten, vielfältiges Wohnungsangebot“?

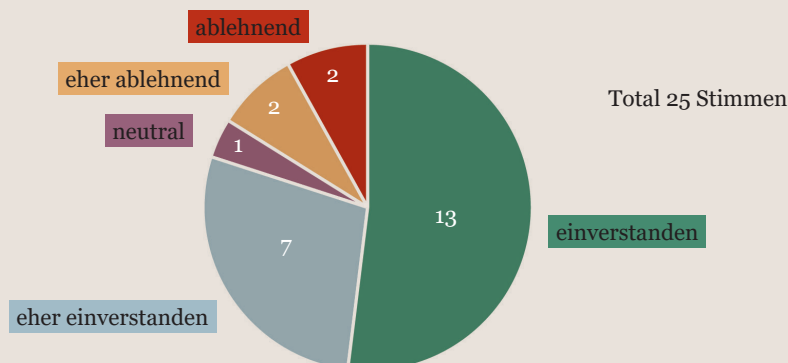


Abbildung 4: Diagramm «Nutzungskonzept», Metron AG

Etwas mehr als 3/4 der Teilnehmenden sind mit dem Nutzungskonzept (eher) einverstanden. Knapp 1/5 der Teilnehmenden hat eine (eher) ablehnender Haltung.

Es sind folgende kritischen Anmerkungen zum Thema eingegangen:

In der Planung sei zu viel Wohnfläche vorgesehen. Wichtig für Döttingen sei der Erhalt oder die Schaffung von Arbeitsplätzen. Werden zusätzliche Wohnungen gebaut, wären auch Arbeitsplätze sicherzustellen.

- > Das Areal ist im kantonalen Richtplan als Wohnschwerpunkt (WSP) bezeichnet. Bei der Entwicklung des WSP hat der Wohnanteil mindestens 70 % zu betragen. Eine bauliche Verdichtung mit Wohnnutzungen an dieser gut durch den ÖV erschlossenen Lage entspricht auch den Zielen aus dem Raumplanungsgesetz. Durch die etappierte Umsetzung kann das Wohnungsangebot gemäss den fachlichen Einschätzungen gut absorbiert werden.

In der Planung sei zu viel Gewerbefläche vorgesehen. Eine Nachfrage nach solchen Flächen bestehe nicht.

- > In Wohnschwerpunkten sind gemäss dem kantonalen Richtplan an geeigneten Orten Erdgeschosse für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vorzusehen. Die im ERP vorgesehenen Gewerbeflächen liegen in solchen Erdgeschossen. Die zwingend verlangten Gewerbeflächen sind von begrenztem Umfang. Deren Absorption sollte bei einem guten Preis-Leistungsverhältnis und unter Berücksichtigung der Etappierung gut möglich sein. Dank der Definition der zulässigen Gewerbeflächen über eine Bandbreite kann zudem auch längerfristig auf Veränderungen auf dem Immobilienmarkt eingegangen werden. Eine gewisse Durchmischung von Wohnen und Arbeiten ist ausdrücklich erwünscht.

In der Planung seien zu wenig Industrieflächen vorgesehen.

- > Zentrale, unmittelbar am Bahnhof gelegene Flächen für Industrienutzungen zu beanspruchen widerspricht der im Raumplanungsgesetz vorgesehenen Innenentwicklung. Im Aaretal und in unmittelbarer Nähe bestehenden zudem grosse Indust-

rieariale mit hohem Nutzungspotenzial. Innerhalb des Areals sind in den Baubereichen A und B weiterhin Gewerbenutzungen zulässig.

Zusätzliche Infrastrukturkosten für Schulen durch die Arealentwicklung sind aufzuzeigen.

- > Die Arealentwicklung hat keine direkten Auswirkungen auf die Schulinfrastruktur. Es sind somit keine Sprungfix-Kosten zu erwarten. Die Durchschnittskosten pro Schulkind könnten hingegen fallen (gute Auslastung Schulen).

Es sind Angebote für Jugendliche (z.B. Skater-/BMX-Park, Trampolinanlage) einzuplanen.

- > Die Bestimmungen zum ERP lassen die Erstellung von Angeboten für Jugendliche zu. Mit dem Freiraumband und den bestehenden Industriehallen im Baubereich E sind auch geeignete Flächen vorhanden. Der Bedarf ist in der Folgeplanung zu klären.

Die vorgesehene Bebauung entlang der Gewerbestrasse mit Bauten von bis zu 8 Geschossen wird für Döttingen als überdimensioniert erachtet. Eine Geschossigkeit von 3 - 5 Geschossen scheint daher eher angemessen. Sofern dennoch Bauten mit 8 Geschossen vorgesehen werden, sollten diese entlang der Koblenzerstrasse angeordnet sein (Nähe zu Unterfeld mit ähnlicher Bautypologie).

- > Das Planungsgebiet ist im Kantonalen Richtplan als Wohnschwerpunkt (WSP) bezeichnet. WSP sind wichtige Stützpunkte zur raumverträglichen Bewältigung des Bevölkerungswachstums in den Kernstädten, den urbanen Entwicklungsräumen, den ländlichen Zentren und den ländlichen Entwicklungsachsen. Zur Umsetzung der WSP ist die Kombination hoher baulicher Dichten mit einer hohen Wohnqualität mit attraktiver Freiraumgestaltung und einer sehr guten Erschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr) besonders wichtig. Um den Ansprüchen gerecht zu werden, sind auch höhere Gebäude möglich. Durch die wenigen höheren Gebäude im ERP können grössere, attraktivere Aussenräume sichergestellt werden.

Dank der topografischen Lage in weitgehend flachem Gelände und der Zentralität des Areals sind 8-geschossige Bauten - wie im ERP vorgesehen - auch aus ortsbaulicher Sicht gut verträglich. Dies wurde in der durchgeführten städtebaulichen Entwicklungsstudie nachgewiesen. Die gegenüber der Siedlung westlich der Bahnlinie eher grossmasstäbliche Siedlungsstruktur im Areal ist mit dem Bürogebäude der Birchmeier AG und den Industriehallen bereits heute Tatsache und als Charakteristika des Areals auch zu erhalten. Eine Anordnung der höheren Bauten entlang der Koblenzerstrasse widerspricht der Lärmproblematik und der östlich angrenzenden Bebauung. Zudem sollen die höchsten Dichten in der Nähe des Bahnhofs und an der Gewerbestrasse realisiert werden.

Die städtebauliche und architektonische Qualität von Bauten mit 5 und mehr Geschossen ist durch verbindlich vorgegebene qualitätssichernde Konkurrenzverfahren in der weiteren Planung nachzuweisen.

Durch die hohen Bauten entlang der Gewerbestrasse werden unter anderem Reflexionen des Bahnlärms auf die Westseite der Bahnlinie befürchtet.

- > Von starken Lärmreflexionen aufgrund der Bebauung entlang der Gewerbestrasse kann nicht ausgegangen werden (Abstand zur Bahnlinie, Baumallee, Fassadengestaltung usw. können das Lärmrisiko zusätzlich minimieren).

Die vorgesehene Ausnutzungsziffer von 1.45 ist für die Gemeinde Döttingen zu hoch.

- > In einem Wohnschwerpunkt wird vom Kanton eine überdurchschnittlich hohe bauliche Dichte gefordert. Die im Rahmen des ERP vorgesehene Dichte entspricht diesen Vorgaben. Sie wurde in der durchgeführten städtebaulichen Entwicklungsstudie als verträglich nachgewiesen.

2.3 Reserven öffentliche Nutzungen

Wie bewerten Sie die vorgesehenen kurz- und mittelfristigen Reserven für zukünftige Bedürfnisse an öffentlichen Bauten- und Anlagen?

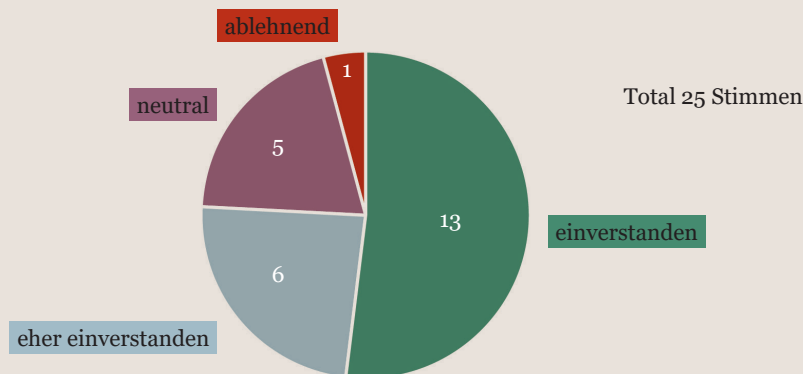


Abbildung 5: Diagramm «Reserven öffentliche Nutzungen», Metron AG

3/4 der Teilnehmenden sind mit den vorgesehenen kurz- und mittelfristigen Reserveflächen (eher) einverstanden. Eine Person aus der Online-Umfrage hat eine ablehnende Haltung gegenüber der Strategie.

Es sind folgende kritischen Anmerkungen zum Thema eingegangen:

Die vorgesehenen Reserveflächen würden durch die stufenweise Umnutzung der Nachbarliegenschaften zu unattraktiven Brachflächen verkommen, die am Ende niemand mehr haben möchte.

- > In der durchgeführten Entwicklungsstudie wurde die Etappierung ausführlich thematisiert. Es konnte aufgezeigt werden, dass sowohl die Erschliessung als auch städtebauliche Qualitäten zu jedem Zeitpunkt einer etappierten Ausführung sichergestellt werden können.

Es sind zu wenig - insbesondere auch langfristige - Reserven für die Gemeinde vorgesehen.

- > Ein Verkauf der Flächen im Eigentum der Einwohnergemeinde ist nicht vorgesehen. Im ERP ist im Baubereich B eine zusätzliche, optionale Fläche für die Erweiterung der öffentlichen Nutzung bezeichnet. Diese Fläche ist im Privatbesitz und müsste dann erworben werden. Ein konkreter Bedarf ist zur Zeit nicht gegeben. Die im ERP vorgesehenen Reserven gehen über den heute prognostizierbaren Bedarf hinaus.

2.4 Freiraum und Freiraumband

Wie bewerten Sie das Grüne Freiraumband entlang der Umfahrungsstrasse (Koblenzerstrasse)?

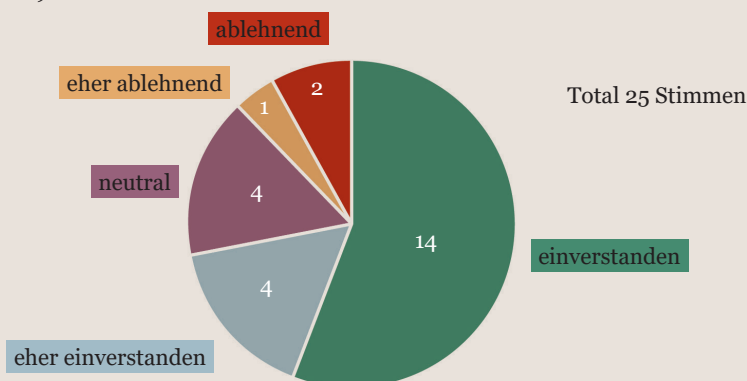


Abbildung 6: Diagramm «Freiraumband», Metron AG

Knapp 3/4 der Teilnehmenden sind mit dem vorgesehenen Freiraumband (eher) einverstanden. Rund 1/8 der Teilnehmenden hat eine (eher) ablehnende Haltung.

Es sind folgende Anmerkungen zum Thema eingegangen:

Auf der östlichen Seite der Bahnlinie sei ein Bahnhofvorplatz anzulegen. Der Verkehr ist in diesem Bereich unterirdisch zu führen.

- > Im ERP ist beim Aufgang der Personenunterführung ein Bahnhofplatz vorgesehen. Der Platz soll trotz integrierter Gewerbestrasse als solcher wahrgenommen werden. Dies ist in erster Linie eine Gestaltungsfrage. Der Sicherheit wird dabei höchste Priorität eingeräumt. Eine unterirdische Führung der Gewerbestrasse ist aus technischer, finanzieller als auch städtebaulicher Sicht (starker Eingriff durch Portale) nicht realisierbar und auch nicht sinnvoll.

Es wurden diverse kreative Inputs für die Gestaltung des Freiraums beidseits des Bahnhofs und den Bereich der Kranbahn (z.B. Schaukel an Kranbahn) eingebracht.

- > Die vielen kreativen Inputs werden verdankt. Die Anliegen sind über die Planung teils bereits gesichert oder könnten zumindest weitgehend umgesetzt werden. Zu beachten ist, dass sich die Einflussmöglichkeiten im Rahmen dieser Planung auf den ERP-Perimeter beschränkt.

Sofern im Areal ein grosser Freiraum entsteht, sollte dieser im westlichen Teil des Areals (entlang Gewerbestrasse) zu liegen kommen. Ein Freiraum entlang der stark verkehrsbelasteten Kantonsstrasse würde kaum genutzt werden.

- > Das Freiraumband entlang der Kantonsstrasse ist als Lärmpuffer für die vorgesehenen Wohnnutzungen zwingend erforderlich. Durch dessen Ausgestaltung soll es jedoch nicht nur Abstandsfläche sein, sondern auch dem ökologischen Ausgleich und als Aufenthaltsfläche dienen. Im später folgenden Freiraumkonzept werden die Bepflanzung, die Geländegestaltung und zusätzliche Lärmschutzmassnahmen geprüft.

2.5 Haupterschliessung

Wie bewerten Sie die Haupterschliessung über eine quartierverträglich aufgewertete Gewerbestrasse?

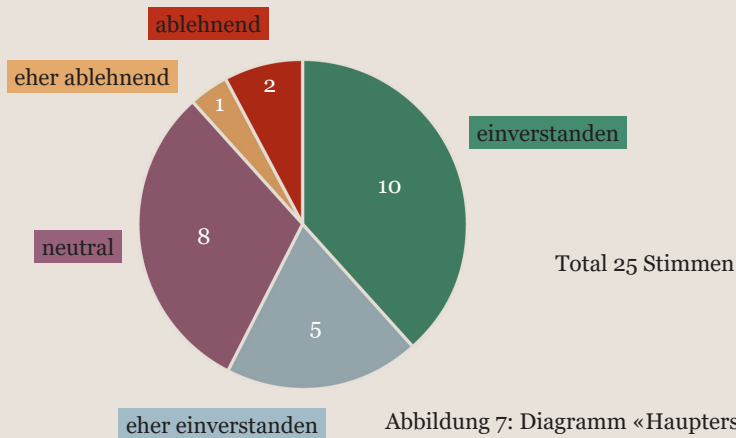


Abbildung 7: Diagramm «Haupterschliessung», Metron AG

Knapp 2/3 der Teilnehmenden sind mit der vorgesehenen Haupterschliessung (eher) einverstanden. Rund 1/8 der Teilnehmenden hat eine (eher) ablehnende Haltung.

Es sind folgende kritischen Anmerkungen zum Thema eingegangen:

Die Erschliessung für den Autoverkehr wird als ungenügend erachtet. Es sollten ergänzende Erschliessungsmöglichkeiten geprüft werden (z.B. Wegfahrt Richtung Knoten Chilbert/Surbtalstrasse).

- > Die unmittelbare Lage am Bahnhof ermöglicht eine reduzierte Verkehrserschliessung für den Autoverkehr, da hier ideale Voraussetzungen für eine verträgliche Verkehrsabwicklung mittels ÖV bestehen. Der Kanton hat bestätigt, dass die bestehende Erschliessung mit dem direkten Anschluss an die leistungsfähige Umfahrung für die vorgesehene Entwicklung ausreicht. Die Verbindung über die Tanneckerstrasse (Bahnübergang) soll auch weiterhin untergeordneten Charakter haben. Sie schafft auch für Fussgänger*innen und Velofahrende eine attraktive Bahnquerung und bietet eine Verbindung zum westlichen Bahnhof-Zentrum. Ein zusätzlicher Strassenanschluss zur Ampelkreuzung Surbtalstrasse ist nicht erforderlich. Ein solcher würde auch die Schulwegsicherheit beeinträchtigen. Um zukünftige Verkehrsprobleme auch langfristig zu vermeiden, ist in der weiteren Planung ein Mobilitätskonzept zu erstellen.

Mehrfach wurde das Anliegen einer teilweisen oder vollständigen Einhausung der Kantonsstrasse oder einer unterirdischen Strassenführung geäussert. Aus ökologischen und ästhetischen Gründen sollte eine Einhausung begründet werden.

- > Eine Überdeckung der J5 würde unbestritten zu einer Aufwertung des Gebiets beitragen. Die Gemeinde verfügt nicht über die Planungshoheit an der Strasse (Kantonsstrasse). Nach Auskunft des Kantons stehen in absehbarer Zeit keine Investitionen in die relativ junge Strasse an. Für die Arealentwicklung muss mit den heutigen Rahmenbedingungen geplant werden.

Die Gemeinde hat das Anliegen aufgenommen und klärt die langfristigen Möglichkeiten ab.

Die Wohnnutzungen sowie das Freiraumband entlang der Kantonsstrasse stehen im Widerspruch zur starken Lärmbelastung durch die Kantonsstrasse.

- > Das Freiraumband dient als Lärmpuffer für die Bebauung. Im beabsichtigten Erschliessungs- und Freiraumkonzept werden die Möglichkeiten für eine lärmreduzierende Gestaltung untersucht. Landschaftlich gestaltete Elemente wie begrünte Hügel oder begrünte Blockwände werden zur Lärmreduktion im Freiraumband und bei der angrenzenden Bebauung genauso geprüft wie eine Verlängerung der Lärmschutzwand. Um die Vorgaben zum Thema Lärm innerhalb der Baubereiche einzuhalten, werden zudem weitere Massnahmen getroffen (auf Lärmsituation abgestimmte Stellung und Ausdehnung der Bauten, Anordnung der Nutzungen, Gestaltung der Grundrisse).

2.6 Fuss- und Velowegnetz

Wie bewerten Sie das Ziel eines dichten Wegnetzes und sicheren Wegen zum Bahnhof in den Dorfkern?

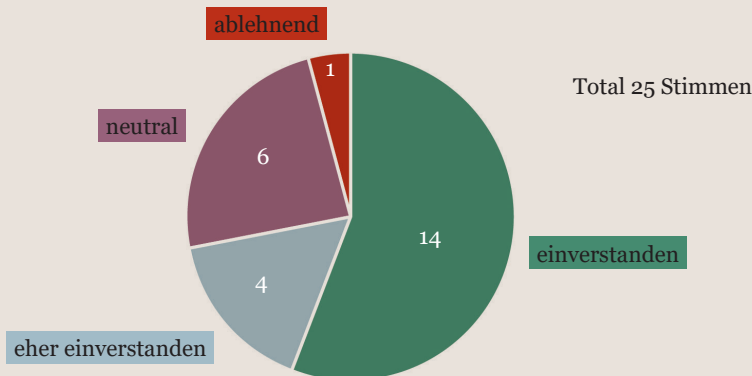


Abbildung 8: Diagramm «Fuss- und Velowegnetz», Metron AG

Knapp 3/4 der Teilnehmenden sind mit dem Wegnetz (eher) einverstanden. Eine Person hat eine (eher) ablehnende Haltung.

Es sind folgende kritischen Anmerkungen zum Thema eingegangen:

In der Planung fehlen neue Unterführungen sowie Ost-West-Verbindungen. Die Fussverbindungen in Richtung Dorf sind zu verbessern. Besondere Beachtung ist der Schulwegsicherheit zu schenken.

- > Das vorgesehene Wegenetz garantiert sowohl attraktive Wege in der Längs- als auch in der Querrichtung. Die bestehenden zwei Strassenunterführungen sind tatsächlich wenig attraktiv gestaltet. Sie funktionieren aber als Wegbeziehung bestens. Die Erstellung zusätzlicher Querungsmöglichkeiten ist nicht erforderlich, hingegen sollen die bestehenden aufgewertet werden.

Die interne Erschliessung des Areals muss von der Grundeigentümerschaft des Areals getragen werden.

- > Die Finanzierung der Erschliessung erfolgt nach dem Erschliessungsreglement der Gemeinde. Die Feinerschliessung muss durch die Grundeigentümerschaft getragen werden.

2.7 Mobilität

Wie bewerten Sie das Ziel einer weitgehend unterirdischen Parkierung und die optimale Nutzung der Bahnhofsnähe für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept?

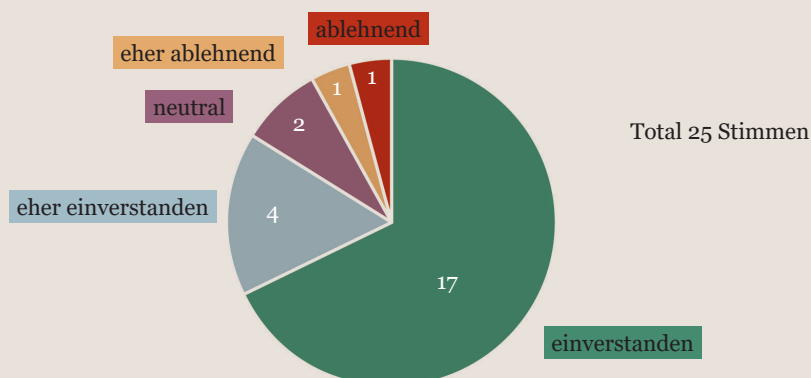


Abbildung 9: Diagramm «Mobilität», Metron AG

Mehr als 3/4 der Teilnehmenden sind mit den vorgesehenen Mobilitätsvorgaben (eher) einverstanden. 2 Teilnehmende haben eine (eher) ablehnende Haltung.

Mehrfach ist folgende kritische Anmerkung zum Thema eingegangen:

In Döttingen herrscht eine ländliche Mentalität. Personen sind in ihrem Alltag auf das Auto angewiesen oder möchten zumindest nicht darauf verzichten. Ein reduziertes Parkfelderangebot ist daher nicht ausreichend. Pro Liegenschaft bzw. Wohneinheit müssen mindestens 1 - 2 Parkfelder vorgesehen werden.

- > Döttingen gilt gemäss Raumkonzept des Kantons Aargau als Ländliches Zentrum. Die kantonale Strategie mobilitätAARGAU sieht vor, den Anteil Autofahrten am Gesamtverkehr zu senken. Dies soll, dank der guten ÖV-Erschliessung, mittels Mobilitätskonzept und einem reduzierten Angebot an Parkfeldern umgesetzt werden. Die Lage des Areals legitimiert die vorgesehene Reduktion. Die genauen Reduktionsmöglichkeiten werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts fundiert untersucht.

2.8 Etappierung

Wie bewerten Sie das Ziel einer etappierten Entwicklung unter Berücksichtigung der betrieblichen Interessen?

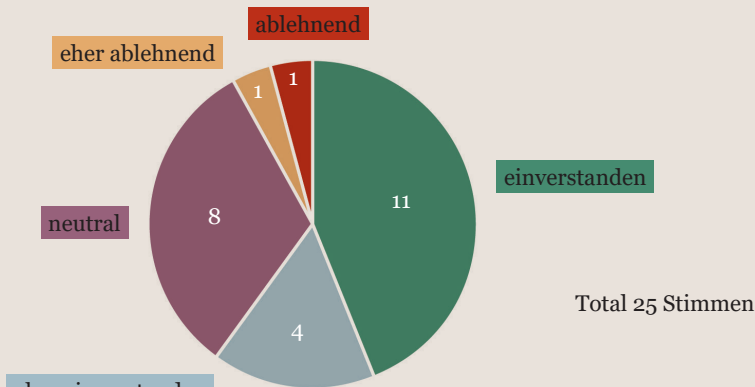


Abbildung 10: Diagramm «Etappierung», Metron AG

Knapp 2/3 der Teilnehmenden sind mit den Etappierungsabsichten (eher) einverstanden. 2 Teilnehmende haben eine (eher) ablehnende Haltung.

Zweimal ist folgende kritische Anmerkung zum Thema eingegangen:

Es wird befürchtet, dass das vorgesehene Angebot an Gewerbeflächen trotz Etappierung nicht absorbiert werden kann.

- > Im Vorfeld der städtebaulichen Entwicklungsstudie wurde eine Standort- und Marktanalyse von einem renommierten Immobilienbüro durchgeführt. In der Analyse wurde eine Nachfrage nach Gewerbeflächen ausgewiesen. Der ERP sieht eine langfristige Etappierung vor, wobei die Nutzungsanteile überprüft werden können.

3 Stellungnahmen Institutionen

Nachstehend sind die Stellungnahmen vom Kanton Aargau (Departement Bau, Verkehr und Umwelt) und dem Gemeindeverband Zurzibiet Regio zusammengefasst dargestellt sowie der Umgang seitens Gemeinde Döttingen mit diesen erläutert. Die Gemeinde Böttstein hat sich lediglich dahingehend geäußert, dass man keine Bemerkungen zur Planung hätte.

Lesehilfe: fett = berücksichtigte Eingaben

3.1 Allgemeines

Die Transformation des Areals wird grundsätzlich begrüßt. Der Perimeter für die Entwicklung wurde zweckmässig abgegrenzt.

Der Planungsprozess, der ERP selbst wie auch die zugrundeliegende Entwicklungsstudie werden von den Institutionen als angemessen und qualitativ hochwertig eingestuft sowie begrüßt. Dies geht unter anderem aus dem folgenden Zitat des Kantons hervor: «Der ERP wie auch die zugrundeliegende Entwicklungsstudie wurden sehr sorgfältig und umfassend erarbeitet. Der ERP weist in Bezug auf die städtebaulichen und freiräumlichen Inhalte eine hohe Qualität aus. Der vorliegende ERP ist eine ausgezeichnete Grundlage für die Umsetzung der wichtigsten qualitativen und quantitativen Aspekte der zukünftigen Entwicklung dieses Areals in den nachgelagerten Planungsverfahren.»

Die Vorlage stimmt mit den behördenverbindlichen Vorgaben und Handlungsanweisungen des kantonalen Richtplanes überein.

Die Bestimmungen im ERP sind umfassend, in qualitativer Hinsicht gut und stufengerecht erfasst.

> Die positive Rückmeldung wird verdankt.

3.2 Nutzung

Es soll eindeutig definiert werden, ab welchem Zeitpunkt die Fristen (Kurz- und mittelfristig: 5 Jahre; Mittel- und langfristig: 5-15 Jahre) zu laufen beginnen.

> **Die Frist gilt ab Rechtskraft Teilzonenplanänderung BNO der Baubereiche C bis G. In den Bestimmungen wird dies entsprechend angemerkt.**

Es wird empfohlen, die Festlegung der GfO in Verbindung mit den Nutzungsbonus für qualitätssichernde Verfahren in räumlicher Hinsicht zu prüfen.

> **Die Überprüfung wurde vorgenommen.** Für das Richtprojekt würde der Bonus - bei Konkurrenzverfahren über die gesamten Baubereiche - mit einer Erhöhung um ein Geschoss bei jeweils einem oder zwei Baukörpern pro Baubereich einhergehen.

Diese Szenarien wurden in der städtebaulichen Studie durchgespielt und als verträglich bewertet.

3.3 Überkommunale Abstimmung

Die Anstrengungen der Gemeinde zur kommunalen, überkommunalen und regionalen Abstimmung werden ausdrücklich begrüsst. Die Abstimmungserfordernisse sind in der weiteren Planung stufengerecht vorzunehmen. Im Planungsbericht ist aufzuzeigen, wann welche Abstimmung erfolgt und welche Chancen und Risiken durch die Entwicklung bestehen. Gefordert wird insbesondere die Erarbeitung eines (über-)kommunalen Gesamtplans Verkehr.

- > **Die Abstimmung im weiteren Planungsprozess sowie die Chancen und Risiken werden im Planungsbericht grob umschrieben** (Chancen und Risiken in Kapitel 4 des Planungsberichts enthalten). **Abklärungen zur Erarbeitung eines (über-)kommunalen Gesamtplans Verkehr wurden durch die Gemeinde bereits eingeleitet.**

3.4 Qualitätssicherung und weiteres Vorgehen

Die Bestimmungen zur Qualitätssicherung werden ausdrücklich begrüsst. Von besonderer Bedeutung sind diese für die erste Bautiefe entlang der Gewerbestrasse (Visitenkarte des Gebiets gegenüber dem Bahnhof). Die Verbindlichkeit nachgelagerter Verfahren soll erhöht werden.

- > **Die Verbindlichkeit wird - wo zweckmässig - erhöht.**

Es wird empfohlen, die im Rahmen weitergehender Untersuchungen gewonnenen Erkenntnisse beziehungsweise die arealübergreifenden und wichtigsten Aspekte der zukünftigen Entwicklung zwingend und stufengerecht in einem Rahmengestaltungsplan zu erarbeiten und diesen durch die Gemeinde zu erlassen.

- > **Die Erstellung des Rahmengestaltungsplanes wird neu als verbindliche Vorgabe bezeichnet.**

Einzelne Formulierungen sind unklar (z.B. Nutzungsboni) oder führen aufgrund der verwendeten Begriffe zu Verwirrung (Teilgestaltungsplan).

- > **Die Bestimmungen werden nach Möglichkeit präzisiert und die Hintergründe im Erläuterungsbericht genauer umschrieben.**

3.5 Verkehr und Mobilität

Die Erschliessung sowie die Dimensionierung der Strassen werden als sachgerecht beurteilt.

- > Die positive Rückmeldung wird verdankt.

Eine Etappierung der zu erstellenden Abstellplätze wird nicht geregelt. Eine Regelung diesbezüglich ist zu prüfen.

- > Ohne Mobilitätskonzept kann der Bedarf an Parkfeldern heute noch nicht abgeschätzt werden. Vorgaben zur Etappierung sind daher nicht zweckmässig. Da für eine Baubewilligung die erforderlichen Parkfelder nachzuweisen sind, wird das erforderliche Angebot ohnehin immer bestehen.
-

Im weiteren Verlauf der Planung, wenn sich die Nutzungen konkretisieren, ist mit einem Kapazitätsnachweis (Stufe Nutzungsplanung Zo + 15 Jahre) aufzuzeigen, ob die bestehende Strasseninfrastruktur das zusätzliche Verkehrsaufkommen aufzunehmen vermag.

- > Die Kapazität des Anschlusses an die Umfahrungsstrasse wurde mit der städtebaulichen Studie bereits abgeschätzt. Der direkte Anschluss an die Umfahrung verfügt über eine ausreichende Kapazität. **Der Kapazitätsnachweis soll im Rahmen des vorgeschriebenen Mobilitätskonzeptes vertieft werden. Der Planungsbericht wird entsprechend ergänzt.**

Der ERP ist mit der SBB abzusprechen, damit keine Interessenskonflikte entstehen.

- > **Mit der SBB wurde bereits Kontakt aufgenommen. Die Feinabstimmung im Übergangsbereich zum SBB Areal wird im Rahmen des Erschliessungs- und Freiraumkonzeptes vorgenommen.**

Gemäss Planungsbericht soll entlang der Gewerbestrasse einseitig ein Gehweg erstellt werden. Diese Fusswegverbindung wird im Teilplan jedoch nicht dargestellt.

- > Die Fussverbindungen sind Teil der Strassenquerschnitte. Auf die Darstellung der Fusswegverbindung wird auf Stufe ERP verzichtet.

Es wird empfohlen, dass mindestens im Planungsbericht zur Qualität und zum Ausbau von Unterführungen Stellung genommen wird.

- > Die Unterführungen liegen ausserhalb des ERP-Perimeters. Bestimmungen zur Qualität und Gestaltung der Portalbereiche auf Arealseite wurden im ERP aufgenommen. **Im Planungsbericht werden die Absichten für die Bereiche ausserhalb des Perimeters thematisiert.**

Die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu prüfenden Massnahmen operieren an der Quelle der Verkehrserzeugung und werden daher sehr begrüsst. Im Mobilitätskonzept soll zudem ein Monitoring-/Controllingsystem mit Massnahmen - um Fehlentwicklungen entgegenzuwirken - vorgesehen werden.

- > **Das Monitoring-/Controllingsystem wird in die Bestimmungen aufgenommen.**

3.6 Lärm

Zur Erreichung der gewünschten Aufenthaltsqualität innerhalb der Bebauungen sind gemäss Art. 18 ERP-Bestimmungen verschiedene Massnahmen wie die Stellung und Ausdehnung der Bauten, Anordnungen der Nutzungen oder die Gestaltung der Grundrisse gefordert. Dies ist sachgerecht.

- > Die positive Rückmeldung wird verdankt.

Eine hinsichtlich Lärmschutz vorteilhafte Fassadengestaltung sollte in den einzelnen Baubereichen insbesondere zur Koblenzerstrasse und zur Bahnlinie hin berücksichtigt werden.

- > **Der Hinweis wird in die Bestimmungen aufgenommen.**

Im Planungsbericht sind fehlerhafte Formulierungen zur Lärmschutzverordnung vorhanden, welche zu korrigieren sind.

- > **Die Texte werden angepasst.**

3.7 Klima

Es ist zu klären, was unter Oberflächen zu verstehen ist. Die Fassaden sollen auch darunterfallen.

- > **Unter Oberflächen sind sowohl Beläge im Aussenraum, Fassaden als auch Dächer gemeint. Dies wird im Planungsbericht entsprechend erläutert.**

Es wird empfohlen, die Vorgaben für Baumpflanzungen bereits auf Stufe des ERP an qualitative Vorgaben zu binden (z.B. Aussparung von unterirdischen Bauten).

- > **Es wird in den Bestimmungen festgehalten, dass in Bereichen von gross- und mittelkronigen Bäumen keine unterirdischen Bauten zulässig sind. In begründeten Ausnahmefällen kann die Überlebensfähigkeit der Bäume auch mit einer Überdeckung von 1.5 m und einem Wurzelbereich von 10 m² gesichert werden.**

Die Kaltluftströme vom Zurzacherberg dürfen durch eine Erweiterung der Lärmschutzwand entlang der Koblenzerstrasse nicht unterbrochen werden. Der Zufluss der kühlen Luft ist nicht nur für den Planungssperimeter relevant, sondern auch für das westlich an die Bahnlinie angrenzende Siedlungsgebiet.

- > Da nördlich der Koblenzerstrasse bereits eine durchgehende Lärmschutzwand besteht, würde der Kaltluftstrom durch eine zusätzliche partielle Lärmschutzwand südlich der Kantonsstrasse kaum weiter eingeschränkt. In erster Linie werden aber Lärmschutzmassnahmen im Freiraumband geprüft.
-

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fotos öffentliche Informationsveranstaltung vom 18. August 2021; Metron AG	7
Abbildung 2: Diagramm «Teilnehmende», Metron AG	8
Abbildung 3: Diagramm «Allgemeine Stossrichtung», Metron AG	10
Abbildung 4: Diagramm «Nutzungskonzept», Metron AG	11
Abbildung 5: Diagramm «Reserven öffentliche Nutzungen», Metron AG	14
Abbildung 6: Diagramm «Freiraumband», Metron AG	15
Abbildung 7: Diagramm «Haupterschliessung», Metron AG	16
Abbildung 8: Diagramm «Fuss- und Velowegnetz», Metron AG	18
Abbildung 9: Diagramm «Mobilität», Metron AG	19
Abbildung 10: Diagramm «Etappierung», Metron AG	20

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11