



Metron AG

CH - 5201 Brugg
Postfach 253
Stahlrain 2, am Perron
Fax 056 460 91 00

Tel 056 460 91 11

Stadt Baden

Gestaltungsplan Bahnhof West

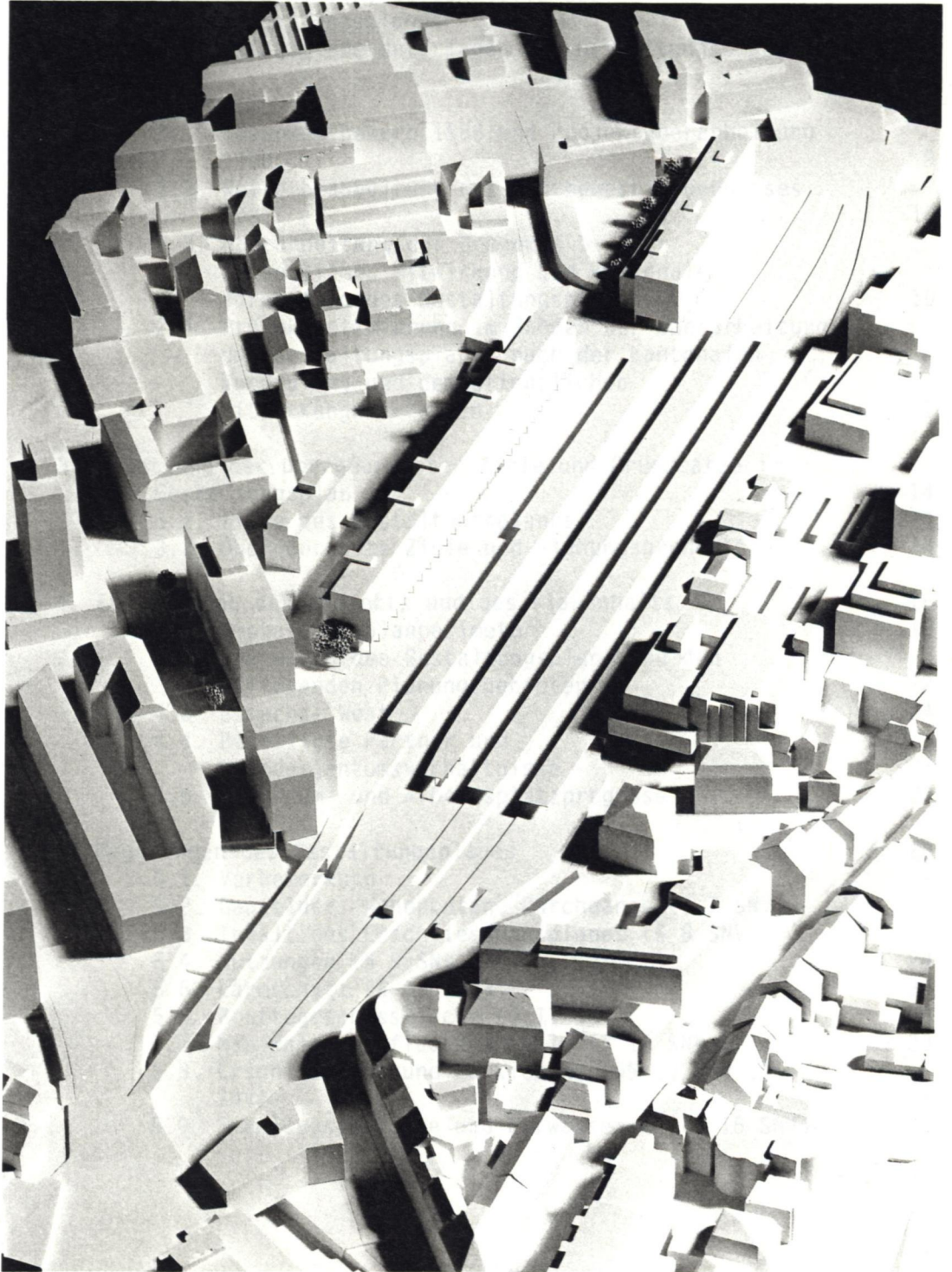
Raumplanerischer Bericht

4. Juli 1997

STADT BADEN
Planung und Bau

11. Juni 1999

Abb. 1: Modellfoto Richtprojekt vom Januar 1996



Raumplanerischer Bericht GP Bahnhof West	Metron	3
Inhaltsverzeichnis		
Zusammenfassung		5
1. Einleitung		7
1.1. Rechtliche Grundlagen		7
1.2. Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplanes		7
1.3. Erläuternde Unterlagen zum Gestaltungsplan		8
2. Ausgangslage		9
2.1. Ideenwettbewerb 1988 und Projektüberarbeitung 1990		9
2.2. Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses 1991		10
2.3. Überarbeitung des Projekts bis zur öffentlichen Mitwirkung und kantonalen Vorprüfung des Gestaltungsplanes		10
2.4. Projektoptimierung im Rahmen der Überarbeitung des Gestaltungsplanes nach der kantonalen Vorprüfung und dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren		11
3. Umsetzung der übergeordneten Ziele und Grundsätze im Gestaltungsplan		14
3.1. Ziele des Gestaltungsplanes		14
3.2. Übergeordnete Ziele und Planungsgrundsätze		14
4. Erläuterung des Projekts und des Planinhalts		18
4.1. Gestaltungsplanperimeter		18
4.2. Beziehung des Gestaltungsplanes zu den umliegenden Planungsgebieten		22
4.3. Busachse West		24
4.4. Beteiligte Partner und Grundeigentumsverhältnisse		26
4.5. Wohnraum- und Arbeitsplatzprognose		27
5. Regelungen des Gestaltungsplanes		28
5.1. Vorbemerkung		28
5.2. Baufelder, Höhenkoten, Durchgänge (§ 7 SNV)		28
5.3. Inhalt des Erschliessungsplanes (§ 8 SNV)		29
5.4. Nutzungen (§ 9 SNV)		29
5.5. Lärmschutz (§ 10 SNV)		30
5.6. Bruttogeschossfläche (§ 11 SNV)		30
5.7. Minimale Wohnflächenanteile (§ 12 SNV)		30
5.8. Erschliessung und Parkierung (§§ 13 und 14 SNV)		32
5.9. Siedlungsökologie und Entwässerung (§ 15 SNV)		33

Raumplanerischer Bericht GP Bahnhof West	Metron	4
6.	Regelungen des Erschliessungsplanes	35
7.	Auswirkungen des Gestaltungsplanes auf die Umwelt und das Ortsbild	36
	7.1. Auswirkungen auf die Umwelt	36
	7.2. Auswirkungen auf das Ortsbild	36
8.	Realisierung, provisorische Bauten und Übergangsbestimmungen (§§ 16 und 17 SNV)	40

Zusammenfassung

Der Raumplanerische Bericht gibt Auskunft über die Entstehungsgeschichte der geplanten Projekte und über die Ziele des Gestaltungsplanes und ihr Verhältnis zu übergeordneten Zielen und Planungsgrundsätzen. Der Raumplanerische Bericht erläutert zudem den Gestaltungsplaninhalt, die Erschliessung und die Realisierung der geplanten Bauten näher.

Der Gestaltungsplan Bahnhof West schafft geeignete Rahmenbedingungen für eine funktional, städtebaulich und architektonisch gute sowie wirtschaftliche Erschliessung, Überbauung, Nutzung und Entwicklung des westlichen Bahnhofareals. Der Gestaltungsplan ermöglicht insbesondere die Realisierung des Richtprojekts vom Januar 1996, das auf dem im Dezember 1990 erstplazierten und anschliessend weiterbearbeiteten Wettbewerbsprojekt basiert. Der Gestaltungsplan erlaubt zudem die Realisierung und den Betrieb der Busachse West. Der auf den Gestaltungsplan abgestimmte Erschliessungsplan stellt die für die Erschliessung und die Busachse West erforderlichen Verkehrsflächen sicher.

Der Gestaltungsplanperimeter liegt in der Kernzone 5 (ca. 32 a) und in der Zentrumszone 5 (ca. 123 a). Er umfasst das auf der westlichen Seite des Gleisfeldes gelegene Bahnhofareal, nördlich begrenzt durch die Bauten der Städtischen Werke und die Haselstrasse, westlich durch die Bauten der Brauerei Müller und die Liegenschaft Burger, südlich durch die Stadtturmstrasse und östlich durch die Interessengrenze SBB entlang dem Gleisfeld. Für den grössten Teil des Perimeters besteht eine Sondernutzungsplanungspflicht.

Der Gestaltungsplan sieht eine Überbauung der heute stark unternutzten Flächen mit einem sieben bis neun geschossigen Gebäude im Süden des Perimeters, einem Langhaus parallel zum Gleisfeld und einem Nordhaus zwischen dem Gebäude der Städtischen Werke und dem Gleisfeld vor. Zudem wird das siebengeschossige Gebäude an der Stadtturmstrasse in der bestehenden Gebäudeflucht verlängert. Im Gestaltungsplan sind maximale Baukuben festgelegt. Zulässig sind maximal 26'500 m² anrechenbare Bruttogeschossfläche und 280 Parkplätze. Der minimale Wohnflächenanteil im gesamten Gestaltungsplanareal hat 30 % zu betragen.

Das westliche Bahnhofareal stellt ein hervorragend erschlossenes zentral gelegenes Gebiet dar. Das Areal hat mittels einer qualitativ hochstehenden, dichten Überbauung für städtische Nutzungen in Verbindung mit der neuen Busachse West eine Tor-Funktion zu den weiteren städtischen Planungsgebieten Merker, Gstühl und Baden Nord zu übernehmen.

Abb. 2: Luftbild aus dem Jahr 1993



1. Einleitung

1.1. Rechtliche Grundlagen

Der Erlass des Gestaltungsplanes Bahnhof West (GP) stützt sich auf §§ 21 ff. des Baugesetzes (BauG) vom 19. Januar 1993 und auf die §§ 5, 15 und 16 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO). Gemäss Bauzonenplan besteht auf dem Gebiet Bahnhof West ausgenommen für den Bereich des geplanten Gebäudes A2 eine Sondernutzungsplanpflicht. Dieser Bereich wurde auf Antrag des Grundeigentümers in den Gestaltungsplanperimeter aufgenommen. Der vorliegende Gestaltungsplan stellt einen Sondernutzungsplan im Sinne des BauG und der BNO dar.

Sondernutzungspläne und -vorschriften werden vom Stadtrat beschlossen und vom Regierungsrat genehmigt (§ 25 Abs. 2 und § 27 Abs. 1 BauG). Gemäss Art. 26 Abs. 1 der Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 2. Oktober 1989 sind zur Erläuterung dieser Sondernutzungspläne zuhanden der kantonalen Genehmigungsbehörde verschiedene Unterlagen zu erstellen:

Art. 26 RPV

Die Behörde, die die Nutzungspläne erlässt, erstattet der kantonalen Genehmigungsbehörde (Art. 26 Abs. 1 RPG) Bericht darüber, wie der Nutzungsplan die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG), die Anregungen aus der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG) und den Richtplan (Art. 8 RPG) berücksichtigt sowie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung trägt.

1.2. Verbindliche Bestandteile des Gestaltungsplanes

Der Gestaltungsplan Bahnhof West setzt sich aus folgenden verbindlichen Bestandteilen zusammen:

- Gestaltungsplan 1:500 (GP)
- Erschliessungsplan 1:500 (EP)
- Sondernutzungsvorschriften (SNV)

Der Gestaltungsplan und die Sondernutzungsvorschriften regeln im wesentlichen die maximal zulässigen Baukuben, Bruttogeschossflächen, Höhen und Geschossezahlen. Sie beschränken zudem die Parkplatzzahl und legen den minimalen Wohnflächenanteil fest.

Der Erschliessungsplan sichert die Verkehrsflächen für die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz und insbesondere für die Busachse West. Der Erschliessungsplan ist auf den Gestaltungsplan abgestimmt.

1.3. Erläuternde Unterlagen zum Gestaltungsplan

Der Erläuterung dienen namentlich folgende Pläne und Berichte:

- Verkehrsflächen- und Verkehrsablaufplan
- Raumplanerischer Bericht
- Mitwirkungsbericht
- Bericht zur Umweltsituation (BUS)

Der Verkehrsflächen- und Verkehrsablaufplan bezeichnet die Flächen für den Bus- und Anlieferungsverkehr, den PW-Verkehr, für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für den Zweiradverkehr. Er erläutert zudem die Verkehrsabläufe innerhalb des Gestaltungsplanperimeters und in den angrenzenden Gebieten.

Der Raumplanerische Bericht gibt Auskunft über die Entstehungsgeschichte der geplanten Projekte und über die Ziele des Gestaltungsplanes und ihr Verhältnis zu übergeordneten Zielen und Planungsgrundsätzen. Der Raumplanerische Bericht erläutert zudem den Gestaltungsplaninhalt, die Erschliessung und die Realisierung der geplanten Bauten näher.

Im Mitwirkungsbericht wird festgehalten, was für Anregungen im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aus der Bevölkerung und von seiten weiterer interessierter Kreise eingegangen und wie die Anregungen in den Gestaltungsplan eingeflossen sind.

Der Bericht zur Umweltsituation (BUS) legt in Ergänzung des Raumplanerischen Berichtes dar, wie der Gestaltungsplan den Anforderungen insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung Rechnung trägt (Art. 26 Abs. 1 RPV). Der Gestaltungsplan Bahnhof West erfüllt die Kriterien für eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 nicht. Der BUS stellt keinen Umweltverträglichkeitsbericht im Sinn von Art. 9 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983 dar.

2. Ausgangslage

2.1. Ideenwettbewerb 1988 und Projektüberarbeitung 1990

Die SBB und die Stadt Baden schrieben im Herbst 1988 einen öffentlichen Ideenwettbewerb aus. Es galt, die vielfältigen städtebaulichen, verkehrstechnischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anliegen rund um den Bahnhof Baden zu einem Gesamtkonzept zu vereinigen. Die Neugestaltung der SBB-Anlagen und der Bushaltestelle, die Integration der neuen Busachse sowie Drittnutzungen im Bereich des alten Güterschuppenareals waren zu studieren und aufeinander abzustimmen. Der Bahnhof sollte in das Stadtgefüge integriert zu einem leistungsfähigen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs werden. Städtebauliche Lösungen sollten eine standortgerechte Entwicklung des Gebietes Bahnhof West ermöglichen.

Insgesamt wurden 23 Projekte eingereicht. Die Komplexität der Aufgabe hatte zur Folge, dass keines der Projekte allen Anforderungen gerecht wurde. Das Preisgericht, bestehend aus auswärtigen Fachpreisrichtern und Vertretern der SBB Kreisdirektion III, der Stadt Baden, der REPLA und des Gewerbes empfahl, die fünf erstprämiierten Projekte sowie das mit einem Ankauf ausgezeichnete Projekt zu überarbeiten.

Für die Überarbeitung der sechs Projekte wurde der Planungsperimeter gegenüber dem Ideenwettbewerb reduziert. Das Konzept der richtungsgetreuten Buslinienführung wurde noch einmal einlässlich analysiert und schliesslich auch auf Empfehlung der Busbetriebe, des Instituts für Verkehrsplanung der ETH Zürich sowie der stadt-rätlichen Kommission beibehalten.

Erwartet wurde eine intensive Auseinandersetzung mit dem historischen Aufnahmegebäude und dessen Umfeld. Das Areal West war bei guter Baumassenverteilung und -gliederung sowie einem ausgewogenen Nutzungsverhältnis möglichst gut auszunützen.

Bei der Rangierung der Projekte im November/Dezember 1990 zeigte sich, dass trotz schwierigem Umfeld dem Funktions- und Substanzverlust des historischen Aufnahmegebäudes entgegengewirkt werden kann und der Bahnhof als viel besuchter Ort im Stadtgeschehen wieder an Bedeutung gewinnen wird. Als richtig erwies sich auch eine zentrale Personenunterführung als Stadtverbindung und Zugang zu den Perrons. Die Drittnutzungen auf der Westseite ermöglichen eine urbane Stadtentwicklung mit beachtlicher Arbeits- und Wohnqualität. Die Expertenkommission empfahl, die Metron AG als Verfasserin des erstrangierten Projekts mit der Ausarbeitung des Gesamtkonzeptes und des Gestaltungsplanes zu beauftragen.

2.2. Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses 1991

Das Ziel der Weiterbearbeitung bestand darin, für die Neugestaltung des Bahnhofgebietes ein bereinigtes Gesamtkonzept zu erhalten.

Mit der Weiterbearbeitung sind in Absprache der an der Planung beteiligten Partner (SBB, Stadt, Kanton, RVBW und PTT) die verbindlichen Grundlagen für die folgenden zwei weiteren Planungsphasen festgelegt worden:

- Gestaltungsplan (GP)
- Vorprojekt (VP)

Resultate der Weiterbearbeitung waren die Pläne vom 5. Februar 1992 (1:200/500) und der Schlussbericht vom Mai 1992.

2.3. Überarbeitung des Projekts bis zur öffentlichen Mitwirkung und kantonalen Vorprüfung des Gestaltungsplanes

Die Varianten der oberirdischen Vorfahrt wurden überprüft und in die Planung integriert. Die Anzahl der unabhängig bedienten Busanlegekanten hat sich von sechs auf sieben erhöht.

Die Überprüfung nach städtebaulichen Gesichtspunkten ergab keine wesentlichen Änderungen der Gesamtsituation.

Die Gebäudetiefe des Südhauses (Gebäude A) wurde leicht vergrößert. Unverändert blieb die Geschosszahl.

Beim Längsbau (Gebäude B) wurden die Höhe der Arkade von zwei auf eine Geschosshöhe reduziert. Die vorgelagerte Halle wurde leicht verkleinert.

Beim Nordhaus (Gebäude C) wurde die Ausrichtung des Kopfteils geändert und die Geschossigkeit von sieben auf sechs Geschosse reduziert. Auf Grund einer neuen Ausgangslage (keine Malzgosse der Brauerei Müller) wurde der ursprünglich als Halle gestaltete Gebäudeteil überarbeitet und durch einen viereinhalbgeschossigen Bauteil ersetzt. Dies ergab eine Erhöhung der Bruttogeschossfläche und ermöglicht die Wohnnutzung auch in diesem ursprünglich nur für Büros und Gewerbe bestimmten Gebäudes.

2.4. Projektoptimierung im Rahmen der Überarbeitung des Gestaltungsplanes nach der kantonalen Vorprüfung und dem öffentlichen Mitwirkungsverfahren

Vom 20. Februar bis 7. April 1995 waren die Pläne und das Richtprojekt im Amtskeller von Baden ausgestellt. Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens waren nicht nur der Gestaltungsplan, sondern auch die übrigen Teilprojekte (Busachse Ost, Personenunterführung, Metroshop).

Im Anschluss an die kantonale Vorprüfung (Vorprüfungsbericht vom 4.5.95) wurde das ursprüngliche Richtprojekt, auf das sich der Gestaltungsplan stützt, optimiert. Dabei wurden die Ergebnisse der Vorprüfung und verschiedene Begehren aus der Mitwirkung berücksichtigt (vgl. den Mitwirkungsbericht vom 17.5.95). Ergebnis dieser Projektoptimierung bildet das Richtprojekt vom Januar 1996.

Die Optimierung des Richtprojekts erfolgte im wesentlichen bezüglich der folgenden Aspekte:

Die Höhe des Südhauses (Gebäude A1) wurde gemäss den Vorgaben der kant. Denkmalpflege und im Sinne von verschiedenen Mitwirkungsbegehren reduziert, um eine Beeinträchtigung der Altstadtsilhouette auszuschliessen. Im nördlichen Bereich sollen noch maximal 9 Vollgeschosse, im südlichen, gegen die Altstadt gerichteten Teil noch maximal 7 Vollgeschosse möglich sein. Zusätzliche Attikageschosse sind nicht zulässig (vgl. Fotomontagen Kap. 7). Das Richtprojekt vom Januar 1996, das Modell sowie verschiedene Fotomontagen wurden der kant. Denkmalpflege am 19. Februar 1996 präsentiert.

Die Tiefe des Langhauses (Gebäude B1 und B2) wurde auf 15 m vergrössert, die Länge auf 150 m reduziert. Dies ermöglicht einerseits mehr Flexibilität in der Gestaltung der Grundrisse für Wohnungen und Geschäfte, andererseits die Anordnung von Bereichen für die Versickerung und Bepflanzung südlich des Gebäudes B1 bzw. nördlich des Gebäudes B2. Als Option wird ein zweiter Durchgang für den Fussgängerverkehr bei Gebäude B2 gewährleistet. Der Durchgang kann geöffnet werden, falls der Bedarf nach einer Verbindung zum westlich anschliessenden Gebiet entsteht. Bis zu diesem Zeitpunkt ist der Durchgangsbereich nutzbar. Diese Nutzung zählt nicht zur maximal zulässigen anrechenbaren Bruttogeschossfläche, da sie nur befristet bewilligt wird.

Auf den vorgelagerten eingeschossigen Gebäudeteil des Nordhauses (Gebäude C) wurde verzichtet. Dadurch und zusätzlich durch die Ausscheidung eines Grün-Bereiches westlich des Nordhauses wird eine klare Zäsur zwischen dem Gebäude der Städtischen Werke und dem Nordhaus geschaffen.

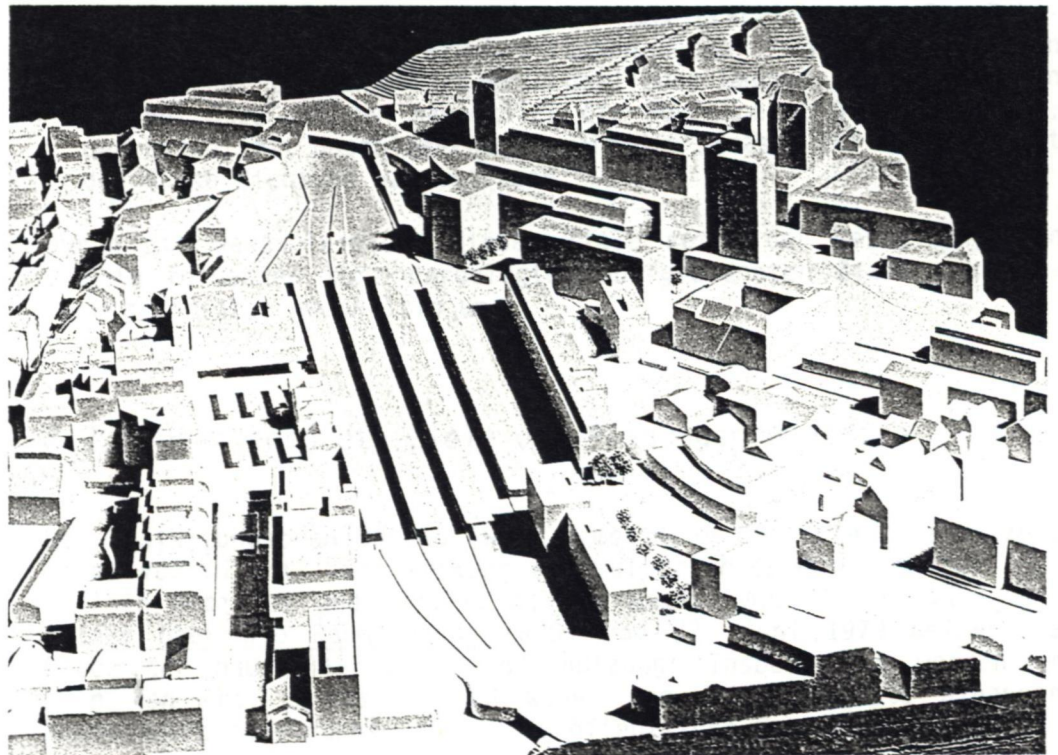
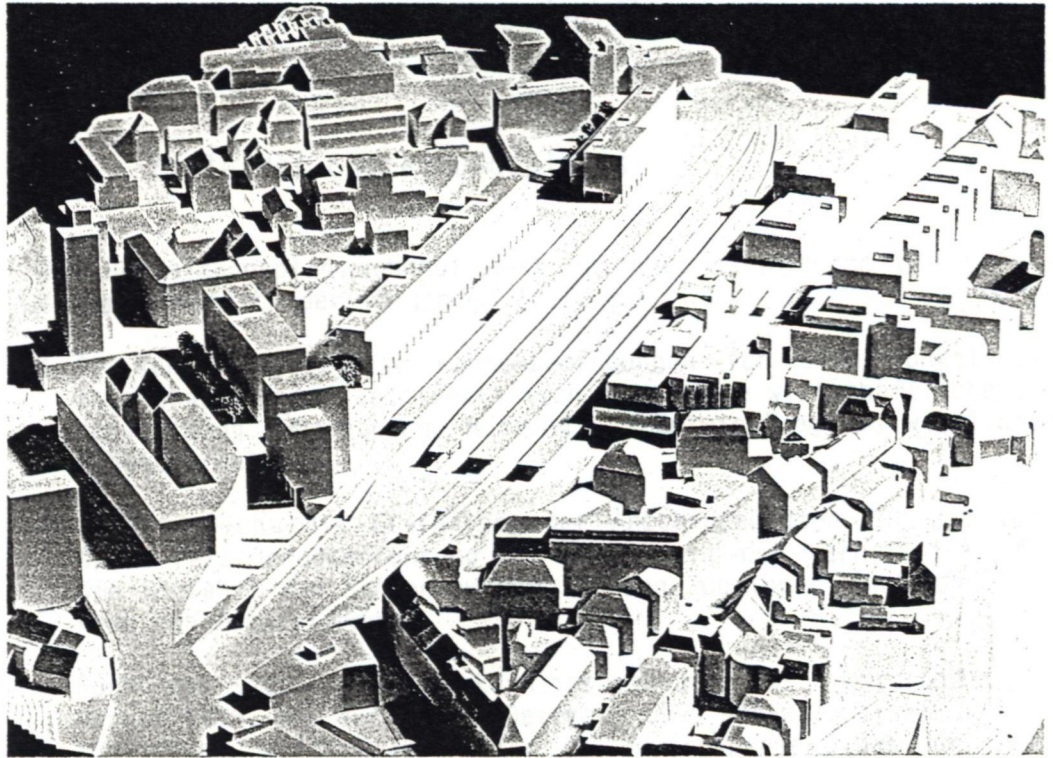
Die grössere Gebäudetiefe des Langhauses hat dazu geführt, dass der PW- und LW-Verkehr nicht mehr zwischen der Busachse und dem

Langhaus wenden kann. Gemäss der neuen Verkehrsführung erfolgt die Wegfahrt von der Bahnhofvorfahrt, den Kurzzeitparkplätzen und der Anlieferung über die Güterstrasse in die Haselstrasse. Gewendet und über die Stadtturmstrasse weggefahren werden kann im Bereich der Rampe zwischen den Gebäuden A1 und A2. Neu kann auch von der Haselstrasse in die Güterstrasse eingebogen werden. Dies ermöglicht die Anlieferung des nördlichen Kopfteils von Gebäude B2 und des Gebäudes C sowie die Erschliessung der Städtischen Werke und der übrigen nordwestlich des Gestaltungsplanperimeter gelegenen Liegenschaften (Zu- und Wegfahrt über die Güterstrasse). Die Wegfahrt nach der Anlieferung bei den Gebäuden A1, A2 und B1 kann ebenfalls über die Güterstrasse erfolgen. Vor dem Gebäude B2 kann nur Richtung Güterstrasse gefahren werden.

Die ursprünglich südlich des Südhauses (Gebäude A1) vorgesehene Rampe zur Erschliessung der unterirdischen Parkierung ist neu zwischen den Gebäuden A1 und A2 vorgesehen. Dies bewirkt eine Verbesserung der städtebaulichen Situation mit dem Aufgang der Personenunterführung Süd, der Busrampe und dem Gebäude A1.

Die Anregungen aus dem Mitwirkungsverfahren betreffend Ökologie wurden durch die Ausscheidung von Bereichen für die Versickerung und Bepflanzung berücksichtigt. Diese Bereiche tragen spürbar zum ökologischen Ausgleich in dieser urbanen Situation bei und erhöhen gleichzeitig die Qualität und Attraktivität des Umfeldes der Gebäude. Ausserhalb der Bereiche für die Versickerung und Bepflanzung sind unterirdische Bauten zulässig.

Abb. 3 und 4: Modellfotos: Richtprojekt vom Januar 1996



3. Umsetzung der übergeordneten Ziele und Grundsätze im Gestaltungsplan

3.1. Ziele des Gestaltungsplanes

Der Gestaltungsplan Bahnhof West zeichnet sich durch die Erreichung namentlich der folgenden Ziele aus:

1. Er schafft geeignete Rahmenbedingungen für eine funktional, städtebaulich und architektonisch gute sowie wirtschaftliche Erschliessung, Überbauung, Nutzung und Entwicklung des westlichen Bahnhofareals.
2. Er ermöglicht die Erstellung der Anschlussbauten für die zentrale Personenunterführung und verbessert die Verhältnisse für die Vorfahrt von Personenwagen für den Zubringer- und Abholverkehr von Zugsreisenden.
3. Durch den Gestaltungsplan kann insbesondere das Richtprojekt vom Januar 1996, das auf dem im Dezember 1990 erstplazierten und anschliessend weiterbearbeiteten Wettbewerbsprojekt basiert, realisiert werden.
4. Der auf den Gestaltungsplan abgestimmte Erschliessungsplan Bahnhof West stellt die Verkehrsflächen sicher, damit die für den Betrieb der Busachse West erforderlichen Bauten erstellt werden können. Dazu gehören namentlich die Busrampe ab Bruggerstrasse, der Bushof mit Busanlegekante sowie die Strasse für die Wegfahrt der Busse Richtung Haselstrasse.

Durch die Gewährleistung dieser Ziele setzt der Gestaltungsplan die im folgenden kurz dargelegten übergeordneten Ziele und Planungsgrundsätze nachhaltig um.

3.2. Übergeordnete Ziele und Planungsgrundsätze

Der Gestaltungsplan Bahnhof West ermöglicht die intensive Nutzung eines vom öffentlichen Verkehr optimal erschlossenen, zentral gelegenen Gebietes und erfüllt so das gemäss Art. 1 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 geforderte Gebot der haushälterischen Bodennutzung. Insbesondere werden im Sinn von Art. 3 Abs. 3 RPG Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet, durch das öffentliche Verkehrsnetz hinrei-

chend erschlossen, sowie Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen.

Der Gestaltungsplan setzt auch bereits um, was zur Zeit vom Bundesamt für Raumplanung im Rahmen der Grundzüge der Raumordnung Schweiz entwickelt wird. Im Entwurf zur Anhörung vom Oktober 1994 wird unter dem Kapitel "Aktionsfelder der Raumordnungspolitik des Bundes" folgendes festgehalten (S. 68 f.):

"In den verdichteten Agglomerationsräumen hat der öffentliche Verkehr aus Gründen der städtischen Lebensqualität, der knappen Raumverhältnisse sowie der Konzentration der Verkehrsnachfrage erste Priorität. Für den weiteren Ausbau des umweltfreundlichen Agglomerationsverkehrs fördert der Bund die Entwicklung der Bahnhofareale und S-Bahn-Stationen zu leistungsfähigen Umsteigeknoten und attraktiven Standorten für zentrumsorientierte Nutzungen, vor allem der Zweige des verkehrsintensiven öffentlichen und privaten Dienstleistungssektors. Bund und SBB erarbeiten dazu mit den Agglomerationen, den Standortgemeinden und der Wirtschaft Konzepte zur effizienten und attraktiven Nutzung der bestehenden bundeseigenen Raum- und Flächenpotentiale."

Der Gestaltungsplan Bahnhof West erfüllt die Forderungen des vom Grossen Rat am 5. September 1995 beschlossenen kantonalen Raumordnungskonzept (ROK). Die im ROK formulierten Leitsätze postulieren, namentlich die Zentren zu stärken und zu vernetzen. Die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken, das Siedlungsgebiet zu verdichten und die Siedlungsqualität zu erhöhen. Nutzungen sind zu mischen. Zur besseren Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur soll Gebieten wie Bahnhöfen und Bushaltestellen eine hohe Nutzung zugestanden werden. Das Verkehrsangebot ist auf Zentren und die Siedlungsstruktur auszurichten, die Verkehrsmittel sind wesensgerecht und rationell einzusetzen.

Der Entwurf des kantonalen Richtplans vom September 1995, der die Leitsätze des ROK umsetzt, befand sich bis am 13. Februar 1996 in der Vernehmlassung. Der geplante Ausbau des Bahnhofs ist im Plan-Entwurf vermerkt und im Richtplantext als Zwischenergebnis aufgeführt (S. 117). Unter dem Titel "Entwicklungsgebiete bei den Bahnhöfen" enthält der Entwurf des Richtplantexts (S. 32) zudem folgende Aussagen (Genehmigungsinhalt):

*1.1

An der intensiven Nutzung der Bahnhofsgebiete besteht ein kantonales Interesse. Die Gemeinden sind verpflichtet, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und des Bedarfs, die Umnutzung und innere Verdichtung vorzubereiten.

Mit planerischen Massnahmen ist die Option für Nutzungen mit hoher Dichte offenzuhalten. Insbesondere sind die Erhöhung der Nutzungsziffer, die Zulassung von Mischnutzungen (Arbeitsplatzzonen, Wohnnutzung) sowie Vorleistungen im Bereich der Infrastruktur zu prüfen.

1.2

Der Kanton und die Regionalplanungsverbände unterstützen die Gemeinden in der Planung der Bahnhofgebiete. (...)"

Die Planung des Bahnhofareals Baden erfolgt koordiniert mit der überörtlichen Raumplanung. Für die Planung des Bahnhofgebietes Baden ist insbesondere das regionale Verkehrskonzept von Bedeutung. Das Konzept vom November 1989 und der Ergänzungsbericht vom Dezember 1990 legen u.a. verkehrspolitische Oberziele fest. Zentral ist dabei die "massive Veränderung des Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs, von Radfahrern und Fussgängern".

Der Gestaltungsplan Bahnhof West ist auch auf die Ziele und Planungsgrundsätze der Bauzonenplanung der Stadt Baden abgestimmt. Er ermöglicht eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Nutzung des Baugebietes. Er gewährleistet eine Durchmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen, fördert die wirtschaftliche Prosperität und stellt eine hohe Siedlungs-, Freiraum- und Architekturqualität im Sinne der geforderten Pflege des Ortsbildes und der prägenden Bauten und Anlagen sicher (§ 3 BNO).

Auch im Entwicklungsrichtplan Chance Baden Nord 2005 nimmt die Siedlungsentwicklung nach innen eine zentrale Stellung ein. Das Areal Bahnhof West erfüllt für das Stadtentwicklungsgebiet Baden Nord und auch für die übrigen Planungsgebiete (Merker, Gstühl) eine wichtige Tor-Funktion. Das Bahnhofgebiet West bildet das Bindeglied zwischen der Altstadt, der östlichen Innenstadt, den Planungsgebieten Merker und Gstühl und Baden Nord.

Durch die Umsetzung der dargelegten Ziele und Planungsgrundsätze bietet der Gestaltungsplan Bahnhof West die Chance einer nachhaltigen Entwicklung des Bahnhofgebietes:

- Siedlungsentwicklung nach innen

Das Bahnhofgebiet West stellt als Folge von Veränderungen seitens der Bahn (Bahn + Bus 2000, S-Bahn, neue Güterverkehrskonzepte usw.) ein bauliches Umstrukturierungsgebiet von grosser räumlicher Bedeutung dar. Veränderungen insbesondere bei der Abwicklung des Güterverkehrs bewirken, dass Flächen brachliegen oder mindestens stark unternutzt sind. Diese Flächen weisen ein erhebliches Potential für eine dynamische Entwicklung verschiedenster Nutzungen auf.

Veränderungen ergeben sich auch seitens der Reisenden. Wohn- und Arbeitsort liegen immer weiter auseinander. Nachdem in den vergangenen Jahrzehnten die Siedlungsgebiete mehrheitlich zulasten des Kulturlandes ausgedehnt und neue Bedürfnisse durch die Erschliessung und Überbauung der grünen Wiese abgedeckt wurden, wird

angestrebt, die bestehenden Siedlungsflächen dichter zu nutzen, die Siedlungen im Innern zu entwickeln und zu erneuern.

Die verstärkte bauliche Nutzung des Bahnhofgebietes anstelle der Errichtung von Bauten auf der grünen Wiese leistet einen wirksamen Beitrag, um das Kulturland und die Landschaft vom Siedlungsdruck zu entlasten. Damit kann einer weiteren Zersiedelung und Versiegelung des Bodens entgegengewirkt werden.

- Neugestaltung des Bahnhofareals Baden

Zentrale Stadtteile können durch die Neugestaltung von Bahnhofgebieten als öffentliche Räume aufgewertet werden. Das Bahnhofareal Baden als ein bedeutendes Stadtkerngebiet verlangt nach hoher Qualität in seiner städtebaulichen, stadträumlichen Gestaltung. Bahnhofbauten sollen akzentuiert gestaltet und städtebaulich als Orientierungspunkte im Zentrumsquartier in Erscheinung treten. Diese Funktion wird insbesondere durch den Längsbau B, das Nordhaus C und das Gebäude A1 erfüllt werden.

- Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs

Der Ausbau der Infrastruktur an den Verkehrsknotenpunkten des öffentlichen Verkehrs erhöht dessen Attraktivität insgesamt. Bahnhöfe sind Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs. Sie stellen Verknüpfungspunkte zwischen verschiedenen Arten von öffentlichem Verkehr, zwischen öffentlichem und privatem Verkehr, zwischen öffentlichem Verkehr und Fussgänger- und Zweiradverkehr dar. Die RVBW befördern jährlich gut 10.4 Millionen Fahrgäste. Rund 20 % steigen in Baden auf die Bahn um. Baden ist ein bedeutendes Zentrum für den Postautoverkehr. Der Bahnhof Baden liegt in bezug auf den Billet- und Abonnementsverkauf der SBB an 11. Stelle.

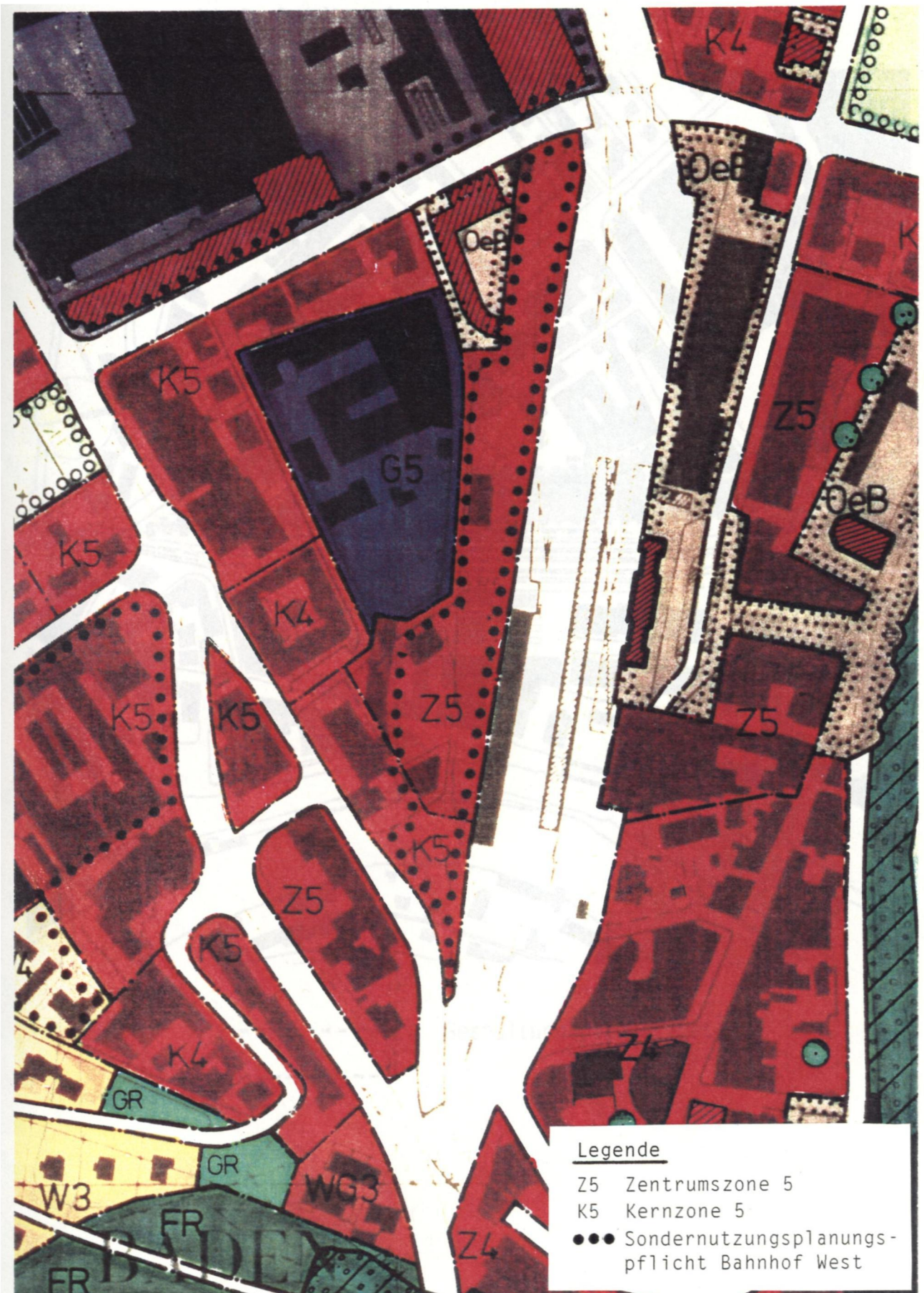
Bahnhöfe dienen aber nicht nur dem Ein- oder Austeigen. Immer mehr werden sie wieder zu Begegnungsorten, zu öffentlichen Räumen, wo wirtschaftliche, soziale und kulturelle Aktivitäten stattfinden. So wird die tägliche Fahrt zum und vom Arbeitsplatz verbunden mit dem Einkaufen, mit dem Gang zur Post, zur Bank, zum Reisebüro usw. Deshalb werden auch gute Fusswegverbindungen ins umliegende Gebiet sichergestellt.

4. Erläuterung des Projekts und des Planinhalts

4.1. Gestaltungsplanperimeter

Der Gestaltungsplanperimeter von rund 155 a umfasst das auf der westlichen Seite des Gleisfeldes gelegene Bahnhofareal. Er wird nördlich begrenzt durch die Bauten der Städtischen Werke und die Haselstrasse, westlich durch die Bauten der Brauerei Müller und die Liegenschaft Burger, südlich durch die Stadtturmstrasse und östlich durch die Interessengrenze SBB entlang dem Gleisfeld. Da sich in den unmittelbar angrenzenden Arealen in absehbarer Zeit keine Veränderungen abzeichnen, erfolgte die Perimeterabgrenzung verhältnismässig kleinräumig um das eigentliche Bahnhofareal herum.

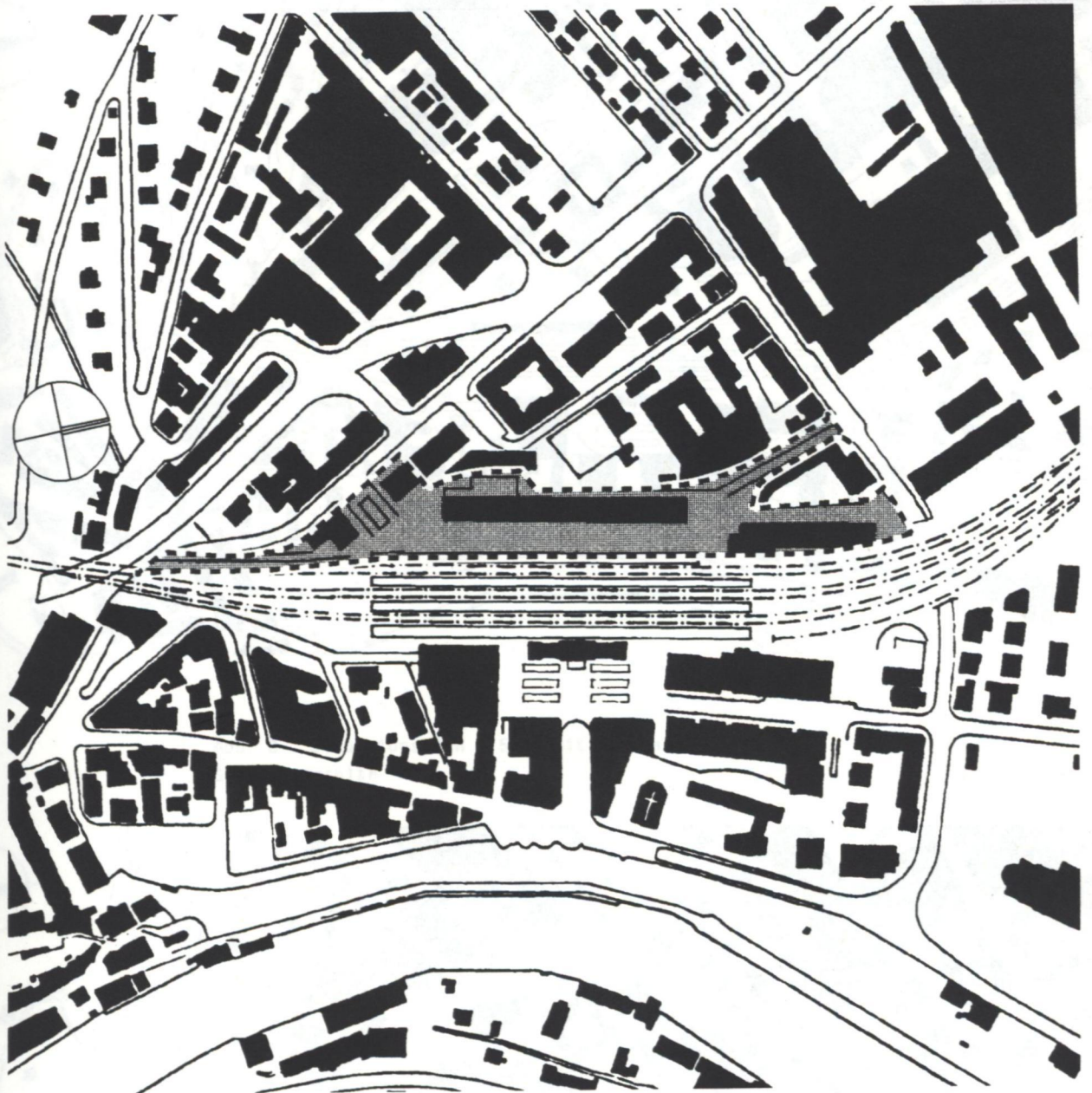
Der Gestaltungsplanperimeter liegt gemäss Bauzonenplan in der Kernzone 5 (ca. 32 a) und in der Zentrumszone 5 (ca. 123 a). Mit Ausnahme des Bereichs für das geplante Gebäude A2 besteht eine Sondernutzungsplanungspflicht. Der Bereich des geplanten Gebäudes A2 wurde auf Antrag des Grundeigentümers in den Gestaltungsplanperimeter aufgenommen. Der Gestaltungsplan umfasst demnach ein Gebiet, das leicht grösser ist als das Gebiet mit Sondernutzungsplanungspflicht gemäss Bauzonenplan.



Legende

- Z5 Zentrumszone 5
- K5 Kernzone 5
- Sondernutzungsplanungs-pflicht Bahnhof West

Abb. 6: Gestaltungsplanperimeter



Gestaltungsplanperimeter

Abb. 7: Situationsplan 1:5000 Ist-Zustand

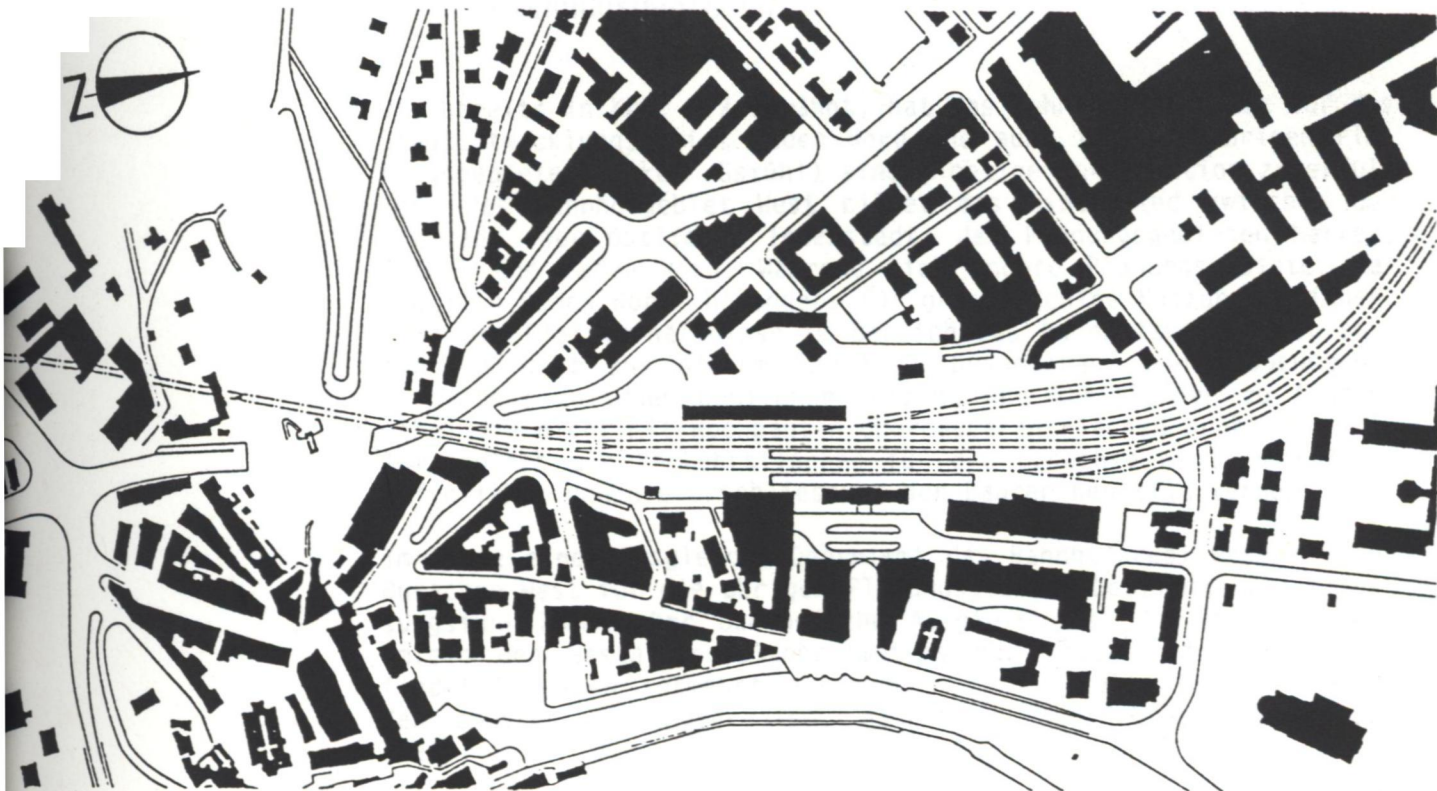
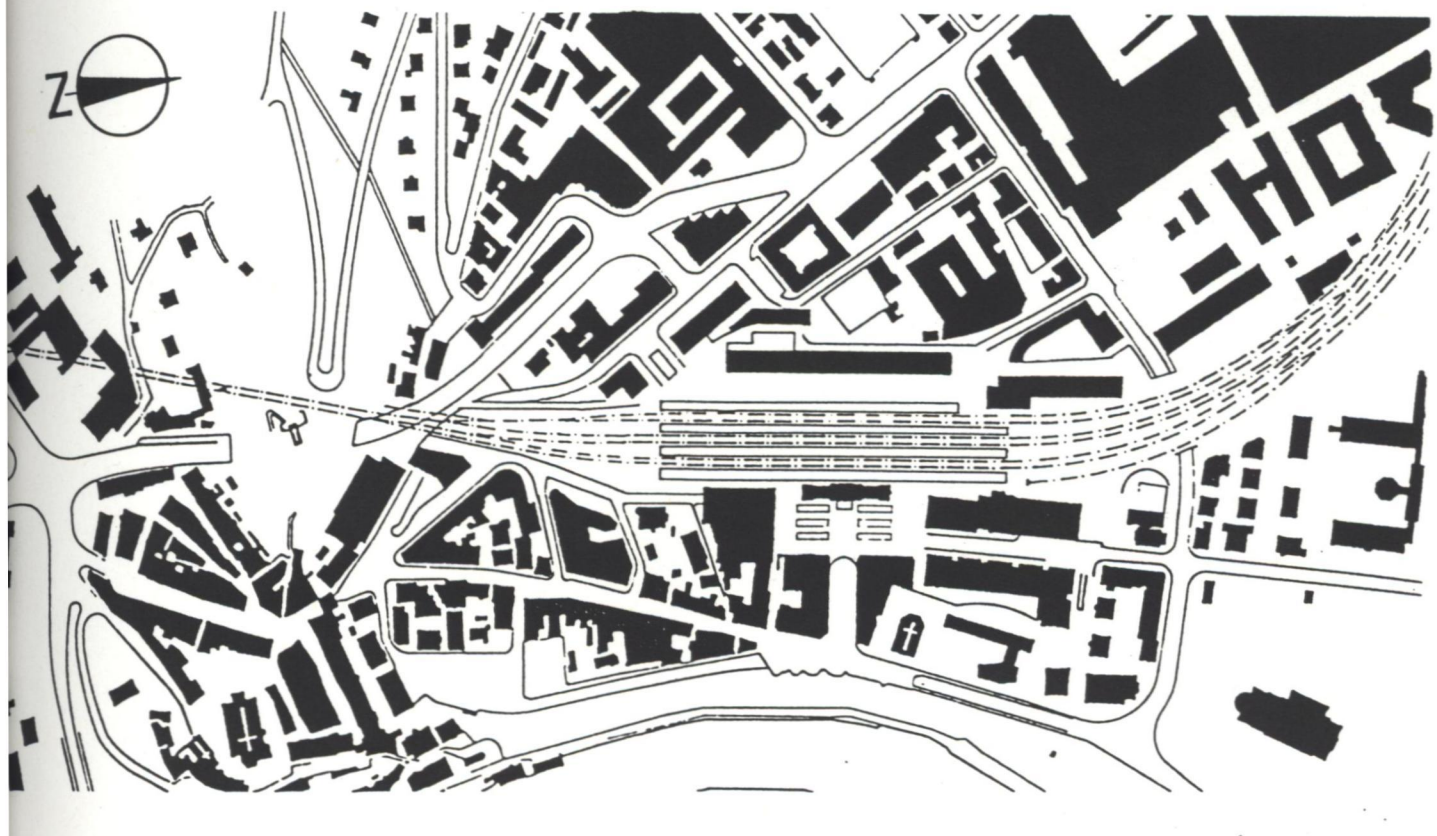


Abb. 8: Situationsplan 1:5000 mit Überbauung gemäss Gestaltungsplan



4.2. Beziehung des Gestaltungsplanes zu den umliegenden Planungsgebieten

Wie bereits in Kap. 3.2 erwähnt, hat das Bahnhofareal West für das Stadtentwicklungsgebiet Baden Nord und auch für die übrigen Planungsgebiete (Merker, Gstühl) eine wichtige Tor-Funktion zu erfüllen. Das Bahnhofgebiet West bildet das Bindeglied zwischen der Altstadt, der östlichen Innenstadt, den Planungsgebieten Merker, Gstühl und Baden Nord. Während sich andere Planungsgebiete, namentlich Baden Nord, besonders für grossflächige Nutzungen eignen, sind die Platzverhältnisse im Bereich des Bahnhofareals West eher eng. Es gilt aus diesem Grund im besonderen, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen baulicher Nutzung und Freiflächen zu finden, wobei die nicht mit Hochbauten überbaubaren Flächen praktisch vollumfänglich als Verkehrsflächen für die Busachse West, die Bahnhofvorfahrt und die Erschliessung der Bauten benötigt werden.

Im Sinne eines Ausgleichs übernimmt das Bahnhofareal West mit der Busachse West für die übrigen Planungsgebiete bestimmte Erschliessungsfunktionen. Der ökologische Ausgleich ist im stark urbanen Umfeld des Gestaltungsplanperimeters nur beschränkt möglich. Er findet hingegen vermehrt durch nicht versiegelte Grünflächen in den anderen Planungsarealen, namentlich im Gebiet Baden Nord, statt.

Von zentraler Bedeutung sind attraktive Verbindungen für den Fussgänger- und Zweiradverkehr von und zu den angrenzenden Gebieten.

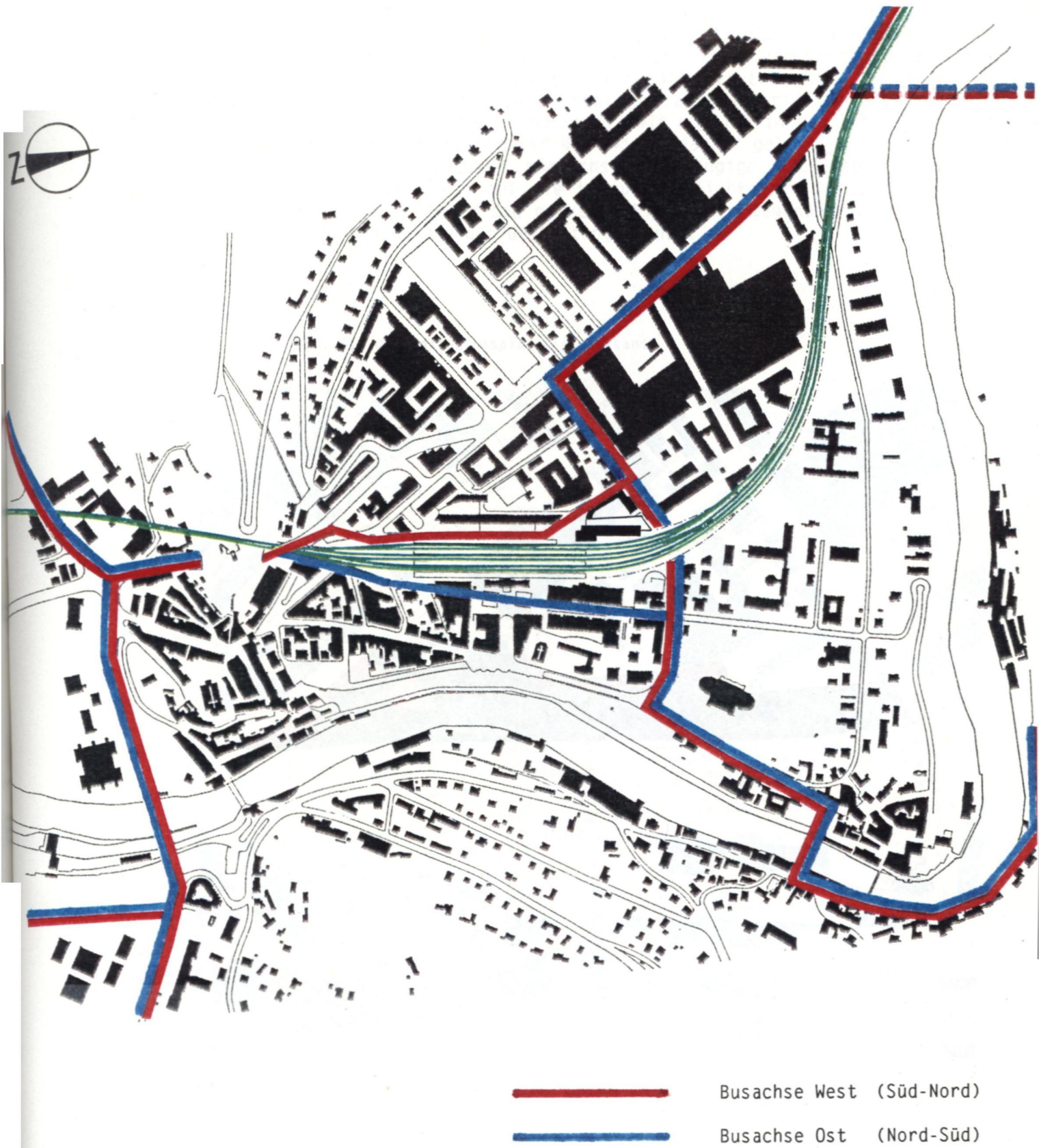
**Abb. 9: Bahnhofareal Baden West im Kontext der umliegenden Planungsgebiete
Fussgängerbeziehungen
(folgende Seite)**

- Chance Baden Nord 2005
- Merker Areal
- Gstühl

4.3. Busachse West

Ein zentraler Bestandteil des Gestaltungsplanes Bahnhof West stellt die neue Buslinienführung dar. Der neue Bushof West ist durch eine Rampe von der Bruggerstrasse erschlossen. Einzelne Busse fahren direkt von der Stadtturmstrasse in den Bushof. Die Wegfahrt der Busse erfolgt über die Güterstrasse in die Haselstrasse. Die sieben Busanlegekanten werden in Sägezahnordnung entlang dem zukünftigen Perron Gleis 6 angelegt. Diese Anordnung ermöglicht die kleinsten Abstände zwischen den einzelnen Bussen, ohne ihre unabhängige Zu- und Wegfahrt zu behindern. Die erforderlichen Fahrversuche mit RVBW-Bussen und Postautos wurden bereits durchgeführt. Im südlichen Bereich des Busperrons ist Platz für einen bis zwei Einsatzbusse vorgesehen.

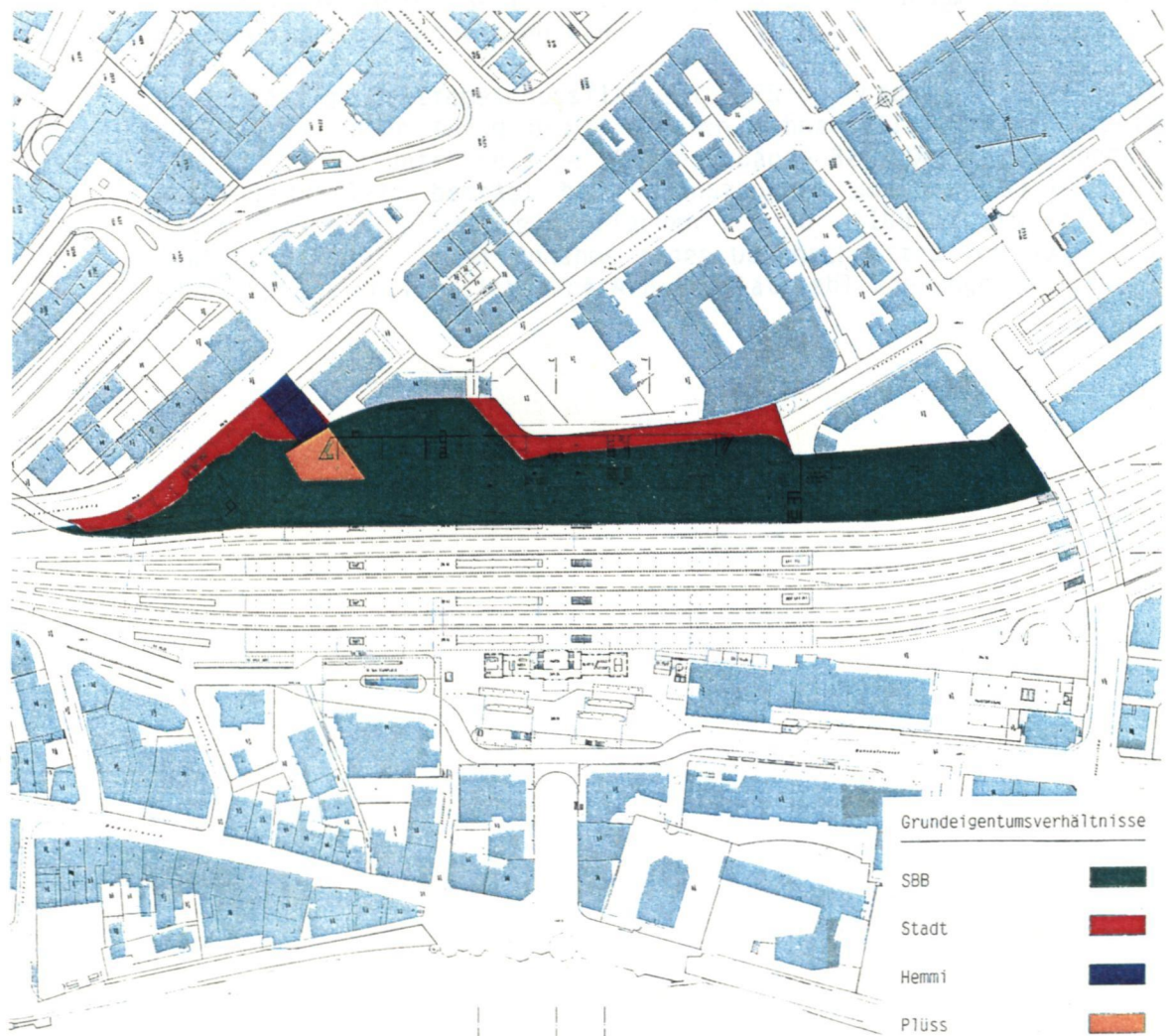
Abb. 10: Neue Buslinienführung



4.4. Beteiligte Partner und Grundeigentumsverhältnisse

Die Ausarbeitung des Gestaltungsplanes erfolgte unter Federführung der Stadt in Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen als grösste Grundeigentümerinnen. Während des ganzen Planungsprozesses bestanden Kontakte zu den privaten Grundeigentümern. Ihre Anliegen sind soweit wie möglich in den Gestaltungsplan eingeflossen. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, dass die privaten Grundeigentümer möglichst unabhängige Projekte realisieren können. In bezug auf die Nutzungsmöglichkeiten ihres Grundeigentums profitieren die privaten Eigentümer gegenüber dem Bauzonenplan vom Erlass des Gestaltungsplanes.

Abb. 11: Grundeigentumsplan (Ist-Zustand)



Sachlich und zeitlich koordiniert mit dem Gestaltungsplanverfahren wird nach dem massgebenden Recht ein Grenzberichtigungs- bzw. Landumlegungsverfahren durchgeführt, in das die Liegenschaften Dr. B. Hemmi, Brauerei Müller AG, Erbgemeinschaft Plüss sowie die Liegenschaften der SBB und der Stadt Baden miteinbezogen werden. Die künftige Parzellierung wird auf die geplanten Bauten ausgerichtet sein. Es wird angestrebt, dass das Landumlegungsverfahren möglichst eigenständige Parzellen namentlich für die privaten Grundeigentümer ergibt.

4.5. Wohnraum- und Arbeitsplatzprognose

Bei einer anrechenbaren oberirdischen Bruttogeschossfläche von 24'500 m² ergibt sich mit einem minimalen Wohnflächenanteil von 30 % eine Wohnnutzung von 7'350 m². Es kann damit gerechnet werden, dass bei einer durchschnittlichen Wohnfläche von rund 50 m² pro Kopf im ganzen Gestaltungsplanperimeter Wohnraum für ca. 150 Personen geschaffen werden kann.

Die zulässige Bruttogeschossfläche für Büros, Läden, Geschäfte und dgl. misst unter Abzug des minimalen Wohnanteils rund 19'150 m² (inkl. 2000 m² unterirdische BGF in Gebäude B2). Der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz beträgt bei Büronutzungen um 20 - 30 m², bei Läden, Geschäften usw. sind Flächen von 70 - 100 m² pro Arbeitsplatz die Regel. Unter Annahme eines Durchschnittes von 50 m² pro Arbeitsplatz ergibt sich eine Arbeitsplatzzahl von ungefähr 380.

5. Regelungen des Gestaltungsplanes

5.1. Vorbemerkung

Die Realisierung der Bauten gemäss Gestaltungsplan kann sich über Jahre erstrecken. Die Entwicklung der Bedürfnisse und Wertvorstellungen sind ungewiss. Die Regelungsdichte des Gestaltungsplans nimmt auf diese Unsicherheiten Rücksicht, indem möglichst viel Spielraum für künftige Investoren bleibt und nur das Minimum geregelt wird, damit die Ziele des Gestaltungsplans erreicht werden können.

Die Gestaltungsfreiheit wird insofern eingeschränkt, als der Gestaltungsplan gemäss § 21 Abs. 2 BauG nicht übermässig von der allgemeinen Nutzungsplanung abweichen darf. Erst vor kurzer Zeit wurden der Bauzonenplan und die zugehörige Bau- und Nutzungsordnung (BNO) gesamthaft überarbeitet. Der Gestaltungsplanperimeter liegt teils in der Zentrumszone 5, teils in der Kernzone 5. Der Gestaltungsplan hat sich im wesentlichen an die Nutzungsvorschriften der BNO zu halten. Dies gilt insbesondere betreffend Nutzungsart und Baukuben. Zudem besteht ein Wettbewerbsprojekt, das seitens der Grundeigentümerinnen des grössten Teils des Planperimeters, der SBB und der Stadt Baden, prämiert und zur Realisierung empfohlen worden ist. Dieses Wettbewerbsprojekt wurde im Anschluss an das öffentliche Mitwirkungsverfahren weiter optimiert. Ergebnis dieser Projektoptimierung bildet das Richtprojekt vom Januar 1996 und davon ausgehend ein Modell im Massstab 1:500. Der Gestaltungsplan stützt sich auf das Grundkonzept dieses Richtprojekts und ermöglicht dessen Realisierung.

5.2. Baufelder, Höhenkoten, Durchgänge (§ 7 SNV)

Der Gestaltungsplan legt Baufelder fest, auf denen Hochbauten sowie Vordächer, Busdächer und die Rampe zur unterirdischen Parkierung erstellt werden können. Bezeichnet ist zudem die maximale Anzahl der zulässigen Vollgeschosse. Es ist zudem definiert, auf welchen Gebäuden Attikageschosse zulässig sind. Die Geschosshöhen richten sich nach den Vorschriften der BNO. Der Gestaltungsplan legt die maximalen Bauhöhen in Metern über Meer fest.

Bei den Gebäuden A1, A2 und B wird eine Zwangsbaulinie bezeichnet. Sie sichert die Anordnung dieser Gebäude gegenüber dem Gleisfeld bzw. der Stadtturmstrasse. Auf der Länge des Kohlenhofs (Liegenschaft an der Dynamostrasse 2, Parzelle 1188) ist im Gestal-

tungsplan eine Baulinie für das Attikageschoss definiert. Dieses ist um mindestens 2 m von der Fassade zurückzusetzen. Erschliessungsbauten (z.B. ein Treppenhaus) sind auf einer Länge von maximal 6 m von der Einhaltung dieser Baulinie befreit.

An einzelnen Orten wurden für das Erdgeschoss Bereiche bezeichnet, die von Hochbauten freizuhalten sind. Sie können kommerziell genutzt werden und sind als öffentlich zugängliche Arkaden, Galerien u. dgl. zu gestalten. Im Gebäude B2 ist ein Bereich für einen Durchgang Richtung Dynamostrasse bezeichnet. Die genaue Lage des Durchgangs wird im Bauprojekt festgelegt. Für den Fall, dass z.B. als Folge einer Umnutzung des westlich angrenzenden Gebietes der Bedarf für einen zweiten Durchgang im Bereich des Gebäudes B2 entsteht, ist ein entsprechender Durchgangsbereich im Gestaltungsplan gesichert. Solange kein Bedarf besteht, ist die Nutzung dieser Fläche zulässig. Der Stadtrat erteilt die entsprechend befristete Bewilligungen. Bei der Berechnung der anrechenbaren Bruttogeschossfläche fällt diese befristete Nutzung nicht in Betracht. Die maximal zulässige anrechenbare Bruttogeschossfläche von 11'100 m² (vgl. Kap. 5.6) darf um das Mass der befristeten Nutzung im Bereich des nördlichen Durchganges überschritten werden.

Der Gestaltungsplan regelt im weiteren die Zulässigkeit von Dachaufbauten sowie von technisch oder betrieblich bedingten Bauten. Unterirdische Bauten sind im Rahmen des übergeordneten Rechts (Abstände, Gewässerschutzvorschriften usw.) im ganzen Gestaltungsplanperimeter möglich, ausgenommen in den für die Versickerung und die Bepflanzung ausgeschiedenen Bereichen.

5.3. Inhalt des Erschliessungsplanes (§ 8 SNV)

Der Erschliessungsplan bildet einen Bestandteil des Gestaltungsplanes und ist auf diesen abgestimmt. Der Inhalt des Erschliessungsplanes wird in Kap. 6 näher erläutert.

5.4. Nutzungen (§ 9 SNV)

In den oberirdischen Bauten sind folgende Nutzungen zulässig: innenstädtische und publikumsorientierte Nutzungen wie Ladengeschäfte, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnen. Mit Ausnahme des Wohnens sind die gleichen Nutzungen auch in unterirdischen Bauten erlaubt.

5.5. Lärmschutz (§ 10 SNV)

Die Lärmuntersuchungen (vgl. Bericht zur Umweltsituation) haben ergeben, dass der Lärmschutz im Rahmen des Gestaltungsplanes verbindlich zu regeln ist. Trotzdem kann und soll es nicht Aufgabe des Gestaltungsplanes sein, das Bauprojekt vorwegzunehmen. Die Festlegungen in den Sondernutzungsvorschriften beschränken sich daher auf die wichtigen Grundsätze in bezug auf den Lärmschutz. Die Lösungen im einzelnen sind Sache des Bauprojekts und der dann vorzulegenden Lärmschutznachweise, die im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens auf ihre Rechtmässigkeit hin zu beurteilen sind. Die Ergebnisse aus dem Bericht zur Umweltsituation (BUS) sind bei der Projektierung frühzeitig beizuziehen.

5.6. Bruttogeschossfläche (§ 11 SNV)

Der Gestaltungsplan beschränkt die insgesamt zulässige anrechenbare Bruttogeschossfläche (BGF) auf 26'500 m². Die Definition der Anrechenbarkeit richtet sich nach kantonalem Recht.

Pro Gebäude sind oberirdisch folgende BGF zulässig:

A1:	3'700 m ²
A2:	1'800 m ²
B1:	1'600 m ²
B2:	11'100 m ²
C:	<u>6'300 m²</u>
Total:	24'500 m ²

Unterirdisch dürfen zugehörig zu Gebäude B2 zusätzlich maximal 2'000 m² anrechenbare BGF erstellt werden. In den übrigen Gebäuden sind unterirdisch lediglich Nutzungen zulässig, die bei der Bruttogeschossfläche nicht angerechnet werden müssen (Lager, Abstellplätze usw.).

5.7. Minimale Wohnflächenanteile (§ 12 SNV)

Die zonengemässen minimalen Wohnflächenanteile betragen 30 % für die Zentrumszone 5 (Z5; Gebäude B1, B2 und C) und 40 % für die Kernzone 5 (K5; Gebäude A1 und A2).

Der Gestaltungsplan legt einen minimalen Wohnflächenanteil von insgesamt 30 % für den ganzen Perimeter fest. Auf Grund des Wohn-

anteils von 40 % in der K5 würde der zonengemässe, durchschnittliche Wohnflächenanteil für den Gestaltungsplanperimeter bei rund 33 % liegen. Die leichte Reduktion auf 30 % wird vorgenommen, da der flächenmässige Anteil der Kernzone 5 am ganzen Planperimeter nur rund 26 % beträgt und weil die K5 im Bereich des geplanten Südhauses für Wohnnutzung auf Grund der Lärmsituation nicht primär geeignet ist. Die Reduktion des zonengemässen Wohnanteils über den ganzen Planperimeter von ca. 33 % auf 30 % liegt im Rahmen der geringfügigen Abweichungen von der zonengemässen Nutzungsart, die gemäss § 21 Abs. 2 BauG zulässig sind.

Die anrechenbare oberirdische Bruttogeschossfläche von maximal 24'500 m² ergibt eine minimale Wohnfläche von 7'350 m². Um sicherzustellen, dass der minimale Wohnflächenanteil auch bei zeitlich stark unterschiedlicher Realisierung der Bauten stets eingehalten ist, haben auch die einzelnen Gebäude minimale Wohnflächenanteile von 30 % einzuhalten.

Die minimalen Wohnflächenanteile in den einzelnen Gebäuden oder Realisierungsphasen können unterschritten werden, wenn

- mehrere Gebäude gleichzeitig realisiert werden und der minimale Wohnflächenanteil von 30 % für diese Realisierungsphase insgesamt eingehalten ist;
- in bereits erstellten Gebäuden ein höherer Wohnflächenanteil sichergestellt ist und dadurch der Wohnflächenanteil von mindestens 30 % insgesamt eingehalten ist.

Vorbehalten bleibt eine Reduktion des Wohnflächenanteils gemäss § 45 BNO, wonach der minimale Wohnflächenanteil pro Gebäude auf Gesuch hin reduziert werden kann, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Die Bewilligung eines Gesuches nach § 45 BNO soll nicht zulasten der übrigen Gebäude gehen. Um dies zu vermeiden, wird der gesamthaft einzuhaltende Wohnflächenanteil so berechnet, wie wenn das von der Reduktion profitierende Gebäude einen Wohnflächenanteil von 30 % aufweisen würde.

Der minimale Wohnflächenanteil pro Gebäude bzw. pro Realisierungsphase kann also unterschritten werden, wenn andere, gleichzeitig oder vorher realisierte Gebäude durch einen höheren Wohnflächenanteil dafür sorgen, dass der gesamthaft einzuhaltende Wohnflächenanteil von mindestens 30 % gewährleistet ist. Es wird vorausgesetzt, dass die gleichzeitige Realisierung innerhalb einer solchen Realisierungsphase rechtlich, technisch und finanziell sichergestellt ist.

5.8. Erschliessung und Parkierung (§§ 13 und 14 SNV)

Die Sondernutzungsvorschriften enthalten die Grundsätze für die Erschliessung und Parkierung im Gestaltungsplanperimeter. Da die Erschliessung und Anlieferung angrenzender Liegenschaften zum Teil auch über den Gestaltungsplanperimeter erfolgt, enthalten die Sondernutzungsvorschriften entsprechende Bestimmungen. Der vorgesehene Verkehrsablauf wird zudem im Verkehrsflächen- und Verkehrsablaufplan näher erläutert (Orientierungsinhalt).

Die auf Grund der beschränkten Verkehrskapazität des umliegenden Strassennetzes und wegen der Luftsituation erforderliche Begrenzung der zulässigen Parkplatzzahl (vgl. Bericht zur Umweltsituation) ist im Hinblick auf die optimale Erschliessung des Areals mit dem öffentlichen Verkehren zulässig und zweckmässig. Die ober- und unterirdisch gesamthaft zulässige Parkplatzzahl beträgt 280. Oberirdisch sind nur Kurzzeitparkplätze zulässig.

Der Bedarf an Parkplätzen für Motorfahrzeuge kann im Zeitpunkt des Erlasses des Gestaltungsplanes nicht genau berechnet werden, da die Nutzungen im einzelnen noch nicht feststehen. Die nachfolgende Schätzung geht von einem durchschnittlichen Bedarf aus. Unter Berücksichtigung des zonengemässen Reduktionsfaktors (§ 11 BNO) ist der reduzierte Bedarf im Rahmen des jeweiligen Baubewilligungsverfahrens zu ermitteln.

Die maximale Parkplatzzahl und die Richtwerte zugunsten der einzelnen Gebäude wurden auf Grund der maximal zulässigen Bruttogeschossfläche und des Bedarfes gemäss § 62 BNO inkl. Reduktionsfaktor (§ 11 BNO) geschätzt. Dabei können die Wohnflächen gemäss § 62 Abs. 1 BNO noch nicht im einzelnen festgestellt werden. Gemäss der allgemeinen Erfahrung entsprechen 80 m² Wohnfläche rund 100 m² BGF Wohnnutzung. Die Schätzung des PP-Bedarfs ergibt folgendes Resultat:

Nutzung und Zone	BGF pro Zone (m ²)	Bedarf (1 PP pro 100 m ² BGF gemäss BNO)	Reduktionsfaktor gemäss BNO	Reduzierter Bedarf PP
Wohnen Z5	5'640	57	-	57
Wohnen K5	1'710	17	-	17
Geschäfte/öff. Nutzung Z5	15'160	152	0.65	99
Geschäfte/öff. Nutzung K5	3'990	40	0.75	30
Total	26'500	266		203

Von der Differenz zwischen den ca. 200 für die Nutzungen der Gebäude erforderlichen Parkplätze gemäss § 14 SNV und den insgesamt 280 erlaubten Parkplätzen sind rund 60 PP für P & R-Parkplätze und öffentliche Parkplätze vorgesehen. Die restlichen 20 PP werden als Kurzzeitparkplätze verwendet. Davon werden ca. 15 PP für die oberirdische Bahnhofsvorfahrt genutzt. Im 1. Untergeschoss sind zugunsten der SBB (Gepäckaufgabe, Behinderte usw.) ca. 5 weitere Parkplätze vorzusehen.

Werden keine bzw. weniger als 60 P & R- oder öffentliche Parkplätze erstellt, können die verbleibenden PP für weitere Nutzungen mit nachgewiesenem höheren Parkplatzbedarf verwendet werden. Im Sinne von Richtwerten, von denen in begründeten Fällen abgewichen werden darf, bzw. im Sinne einer maximalen Anzahl Parkplätze ergibt sich aufgrund der BGF folgende Aufteilung auf die Gebäude:

Gebäude	PP-Richtwert	Maximale Anzahl PP
A1	30	39
A2	14	17
B1	12	15
B2	101	131
C	43	58
Total	200	260

Im Gestaltungsplanareal sind dem mittleren Bedarf entsprechend Abstellplätze für Velos und Mofas zur Verfügung zu stellen. Sie sind an geeigneter Stelle möglichst in der Nähe der Personenunterführungen anzuordnen. Bis Gleis 6 erstellt wird, können Abstellplätze für Velos und Mofas in diesem Bereich bereit gestellt werden.

5.9. Siedlungsökologie und Entwässerung (§ 15 SNV)

Gemäss dem Bericht zur Umweltsituation (Kap. 5 - 7) ist zur Zeit die Bodenoberfläche mehrheitlich versiegelt. Das Gebiet beherbergt, vor allem in den Rand- und Gleisbereichen, einige Ruderalstandorte mit wärme- und trockenheitsliebender Vegetation. Auch in der näheren Umgebung befinden sich nur noch sehr wenige Bäume. Zudem drängt sich auf, das Dachregenwasser nicht der Kanalisation zuzuführen, sondern an Ort und Stelle zu versickern. Im Sinne des ökologischen Ausgleichs und auch einer attraktiven Umgebungs-gestaltung werden Bestimmungen über die Siedlungsökologie und die Entwässerung in die Sondernutzungsvorschriften aufgenommen. Dies entspricht auch den Forderungen der kantonalen Vorprüfung und den Begehren aus der öffentlichen Mitwirkung.

Im Gestaltungsplan sind Bereiche für die Versickerung und Bepflanzung ausgeschieden. In diesen Bereichen sind unversiegelte Böden

vorzusehen und hochstämmige Bäume zu pflanzen. Bauliche Massnahmen sind zulässig, wenn sie der Versickerung dienen oder diese nicht beeinträchtigen (z.B. Sitzgelegenheiten unter den hochstämmigen Bäumen, Signaltafeln, Trinkwasserspender und dgl.).

Die Flächen für die Versickerung und Bepflanzung sind als Bereiche festgelegt. Die Gestaltung der Versickerungs- und Bepflanzungsfläche innerhalb dieser Bereiche erfolgt im Rahmen der Bauprojekte. Die effektiv der Versickerung und Bepflanzung dienenden, unversiegelten Flächen südlich von Gebäude B1 und nördlich von Gebäude B2 haben mindestens je 120 m² zu umfassen. Innerhalb des Baufeldes für das Gebäude A1 sind mindestens 40 m², westlich von Gebäude C und entlang der Güterstrasse je mindestens 200 m² unversiegelte Fläche für die Versickerung und Bepflanzung auszuscheiden. Die Versickerung hat ausserhalb der Fläche zu erfolgen, die gemäss Versickerungskarte der Stadt Baden mit einem Versickerungsverbot belegt ist.

Unterhalb der Bereiche für die Versickerung und Bepflanzung sind unterirdische Bauten wie Tiefgaragen, Keller und dgl. nicht zulässig. Auf Grund dieser Bereiche kann auf weitere Bestimmungen in bezug auf unterirdische Bauten verzichtet werden. Die Bestimmungen des übergeordneten Rechts, namentlich betreffend den Gewässerschutz, bleiben vorbehalten.

Flachdächer sind wenn möglich zu begrünen. Das Dachwasser ist unter Einhaltung der Vorschriften der Gewässerschutzgesetzgebung und des kantonalen Baudepartementes soweit wie möglich versickern zu lassen.

Im gesamten unterirdischen Parkbereich sind Vorkehren zu treffen, damit keine Abwässer oder andere grundwassergefährdende Flüssigkeiten versickern können.

6. Regelungen des Erschliessungsplanes

Gemäss § 17 Abs. 1 BauG bezweckt ein Erschliessungsplan, Lage und Ausdehnung von Erschliessungsanlagen festzulegen und das hiezu erforderliche Land auszuscheiden. Erschliessungspläne können Baulinien, Strassen-, Niveau- und Leitungslinien sowie Sichtzonen enthalten (§ 17 Abs. 2 BauG). Mit der Genehmigung des Erschliessungsplanes wird das Enteignungsrecht für die darin mit genügender Bestimmtheit festgelegten, im öffentlichen Interesse liegenden Werke erteilt (§ 132 Abs. 1 BauG). Die Bestandteile des Erschliessungsplanes sind in § 1 ABauV näher umschrieben.

Im heutigen Zeitpunkt stehen die genaue Lage und Ausdehnung der künftigen Erschliessungsanlagen noch nicht in allen Einzelheiten fest. Zudem wird das erforderliche Land namentlich durch die Festlegung der Baufelder für Hochbauten gesichert. Trotzdem besteht der Bedarf, rechtlich verbindliche Aussagen über die künftigen Erschliessungsanlagen zu treffen. Es geht namentlich um die rechtliche Sicherung der Busachse West, der wichtigen Fussgängerbeziehungen sowie der Erschliessung der an das Gestaltungsplanareal angrenzenden privaten Liegenschaften westlich der Güterstrasse (Parz. Nr. 335, 5438, 2048, 2049).

Der Erschliessungsplan sichert die Verkehrsflächen für die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz und insbesondere für die Busachse West. Der Erschliessungsplan ist auf den Gestaltungsplan abgestimmt. Um die Flexibilität und die künftige Projektierung nicht unnötig einzuschränken, werden anstelle von fixen Baulinien für Strassen, Rampen und dgl. verschiedene Bereiche ausgeschieden. Wo möglich werden nähere Angaben über die maximale Strassenbreite gemacht. Schematisch werden zudem die wichtigen Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger bezeichnet. Die genaue Lage der Erschliessungsanlagen wird im Bauprojekt festgelegt.

Im Sinne einer Klärung wird in § 8 SNV festgehalten, dass der Erschliessungsplan im Bereich der Busrampe lediglich den für die Busrampe erforderlichen Raum sichert. Für die unter der Busrampe liegenden Flächen, namentlich für die Stadtturmstrasse, hat der Erschliessungsplan nur soweit eine rechtliche Wirkung, als die Funktion der Busrampe gewährleistet sein muss. Soweit keine Beeinträchtigung der Busrampe erfolgt, gelten für diese Flächen die Vorschriften der BNO bzw. eines Erschliessungsplanes.

Der Erschliessungsplan hebt alle dem Gestaltungsplan widersprechenden Bau- und Strassenlinien innerhalb des auch für den Erschliessungsplan geltenden Gestaltungsplanperimeters auf (vgl. die Legende zum Erschliessungsplan).

7. Auswirkungen des Gestaltungsplanes auf die Umwelt und das Ortsbild

7.1. Auswirkungen auf die Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt (Luft, Lärm, Boden, Grundwasser, Klima, Natur usw.) werden im Bericht zur Umweltsituation (BUS) näher untersucht und erläutert. Da die künftigen Nutzungen im einzelnen noch offen sind, können allerdings erst grobe Abschätzungen getroffen werden. Wo möglich und sinnvoll sind die Ergebnisse des BUS als Vorschriften im Gestaltungsplan und in den Sondernutzungsvorschriften berücksichtigt worden.

7.2. Auswirkungen auf das Ortsbild

Die schmale, langgezogene Form des Areals Bahnhof West ist ein typisches Merkmal eines Bahnhofareals. Bei der Neunutzung und Einbindung in das bestehende Stadtgefüge galt es, die umliegende Stadtstruktur (Ausrichtung, Massstäblichkeit, Dichte) zu berücksichtigen und die Stadtbegrenzung gegenüber dem Gleisfeld neu zu definieren. Weitere Ziele bei der Planung waren, eine gute Orientierbarkeit zu gewährleisten, kurze, direkte und vielfältige Verbindungen zu den umliegenden Quartieren zu schaffen und die Wahrnehmbarkeit der neuen unterirdischen Stadtverbindung Ost-West erkennbar zu machen.

Das Projekt geht von einem straffen Bahn- und Busfeld aus, bei dem die Busse auf der Westseite, analog einem weiteren Gleis, hintereinander an der äusseren Bahnperonkante anlegen. Der Ort des Bahnhofes wird deutlich mit einem langgestreckten Gebäude (Langhaus bzw. Gebäude B1/B2) parallel zur Bahnanlage markiert. Dieses bildet mit der offenen Arkade die Front der ganzen Anlage. Das Südhaus und ein markanter Kopfbau im Norden fassen den neuen Bahnhofplatz West.

In bezug auf die Begrünung des Areals sind vier grössere Grünbereiche ausgeschieden. Nördlich und südlich des Gebäudes B1/B2, zwischen den Gebäuden A1 und A2 sowie als Zäsur zwischen dem Gebäude C und der Liegenschaft der Städtischen Werke sind unversiegelte Böden vorzusehen, die auch das Pflanzen von hochstämmigen Bäumen ermöglichen müssen. Auf diese Weise ist in diesem urbanen, dicht überbauten Raum eine Aufwertung des Umfeldes der Gebäude möglich.

Die Stadtbildkommission hat an ihrer Sitzung im Dezember 1991 vom geplanten, ursprünglich maximal 14 Geschosse zählenden Südhaus unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte (Grösse bzw. Höhe und Ausrichtung) zustimmend Kenntnis genommen. Auf Grund der Stellungnahme der kantonalen Denkmalpflege und unter Berücksichtigung zahlreicher Anregungen aus der öffentlichen Mitwirkung wurde jedoch die Anzahl der oberirdischen Geschosse von 14 auf 9 (im nördlichen Teil) bzw. 7 (im südlichen Teil) reduziert. Auch nach dieser Reduktion bildet das Südhaus (Gebäude A1) einen wichtigen Bestandteil des Gesamtkonzepts. Es hat einerseits die Funktion des südlichen Abschlusses des Bahnhofplatzes West, andererseits stellt es die aktive Reaktion auf die vorhandene umliegende Stadtstruktur dar. Mit seiner Höhe schafft es einen aktiven, markanten und trotzdem ausgewogenen Übergang zwischen den in der unmittelbaren Nähe vorhandenen Hochhäusern und der Massstäblichkeit der Vorstadt und der anschliessenden Altstadt und stellt selbst einen klar erkennbaren Orientierungspunkt dar. Die zwischen verschiedenen Bauhöhen vermittelnde städtebauliche Funktion ist durch die Staffelung der Höhe in einen maximal neugeschossigen nördlichen und einen maximal siebengeschossigen südlichen Teil auch an der Gestaltung des Südhauses erkennbar. Die volle Ausschöpfung der zulässigen Geschoszahl wird gemäss § 7 Abs. 5 SNV nur dann bewilligt, wenn eine städtebaulich einwandfreie Lösung erreicht wird. Mit seiner Abdrehung übernimmt das Gebäude die Richtung des orthogonal organisierten Quartiers. Mit der Übernahme der Häuserflucht an der Bruggerstrasse wahrt es die Blickrichtung der historischen Achse, und gleichzeitig leitet es zum Bahnhofplatz ein.

Das Nordhaus (Gebäude C) ist gegliedert in einen höheren Kopfteil, der den nördlichen Abschluss des neuen Bahnhofplatzes bildet, und in einen niedrigeren, zurückversetzten Längsteil. Die Abstufung des Längsteils ist die aktive Reaktion auf das nahegelegene Gebäude der Städtischen Werke.

Das Bauvorhaben Hemmi (Gebäude A2) übernimmt die Flucht und die Geschossigkeit des bestehenden Nachbargebäudes und kann unabhängig am bestehenden Ort geplant und realisiert werden. Die künftige Liegenschaft Plüss (Gebäude B1) bildet einen separat erschlossenen Teil des Gebäudes B.

Abb. 12: Standorte 1 - 4 für die Fotomontagen



Abb. 13: Fotomontage aus der Sicht von Standort 1

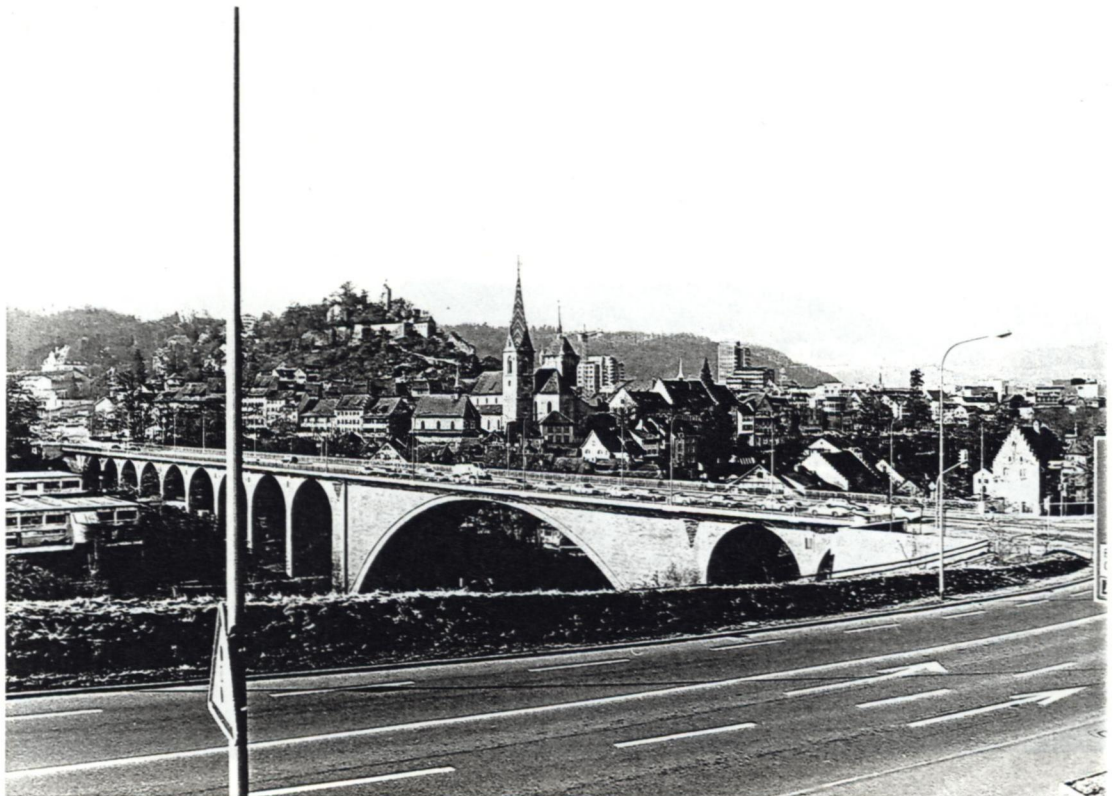


Abb. 14: Fotomontage aus der Sicht von Standort 2



Abb. 15: Fotomontage aus der Sicht von Standort 3

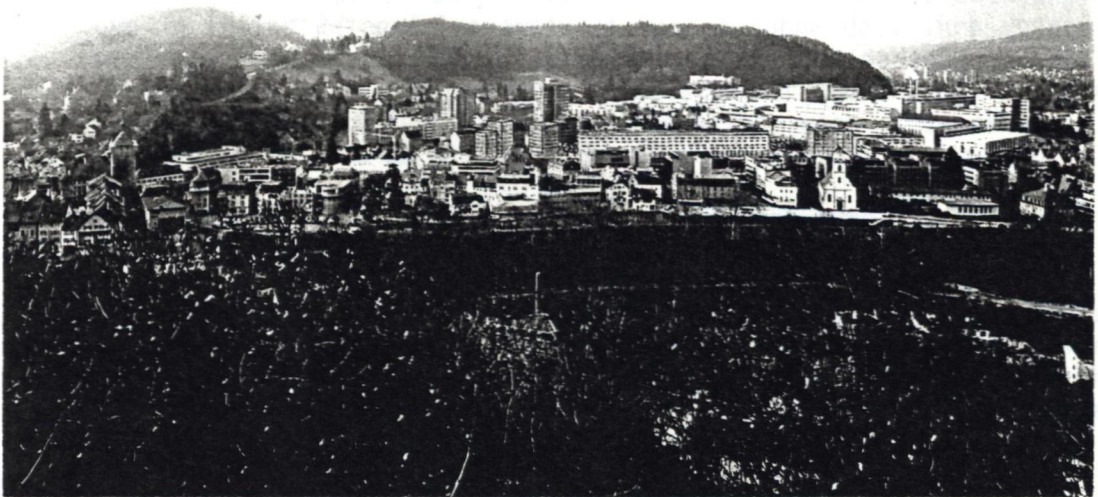


Abb. 16: Fotomontage aus der Sicht von Standort 4



8. Realisierung, provisorische Bauten und Übergangsbestimmungen (§§ 16 und 17 SNV)

Die einzelnen Bauten und Anlagen können grundsätzlich unabhängig und in freier Reihenfolge erstellt werden, ohne dass ihre städtebauliche Wirkung mit den allgemeinen Zielen in Widerspruch steht. Erforderlich sind nur minimale Vorleistungen insbesondere an die Erschliessung. Städtebaulich und bautechnisch wäre es zweckmässig, die Gebäude B1 und B2 gleichzeitig zu planen und zu realisieren.

Die zeitlich gestaffelte Realisierung von Hoch- und Tiefbauten ist möglich.

Während der Zeit der Realisierung kann der Stadtrat oberirdische Parkplätze, Provisorien, z.B. in bezug auf die Erschliessung von Gebäuden, sowie andere Bauten befristet bewilligen. Wenn dadurch die Realisierung des Gestaltungsplanes nicht behindert wird sowie keine überwiegenden öffentliche oder private Interessen entgegenstehen, dürfen diese Bauten auch gegen Bestimmungen des Gestaltungsplanes verstossen.

Schliesslich wird im Sinne der SBB als Übergangsbestimmung in den Sondernutzungsvorschriften (§ 17 SNV) festgehalten, dass Abbruch- und Baubewilligungen für die Realisierung einzelner Bauetappen gemäss Gestaltungsplan die Einstellung des Güterverkehrs in der jeweils betroffenen Etappen voraussetzen und nur bei Erfüllung dieser Bedingung erteilt werden dürfen.