

710.372

## **Gestaltungsplan Baden Nord - Teilgebiet A2, Planungsbericht**

vom 9. August 2013

---

### **Kurzbezeichnung:**

Gestaltungsplan Baden Nord A2, Bericht

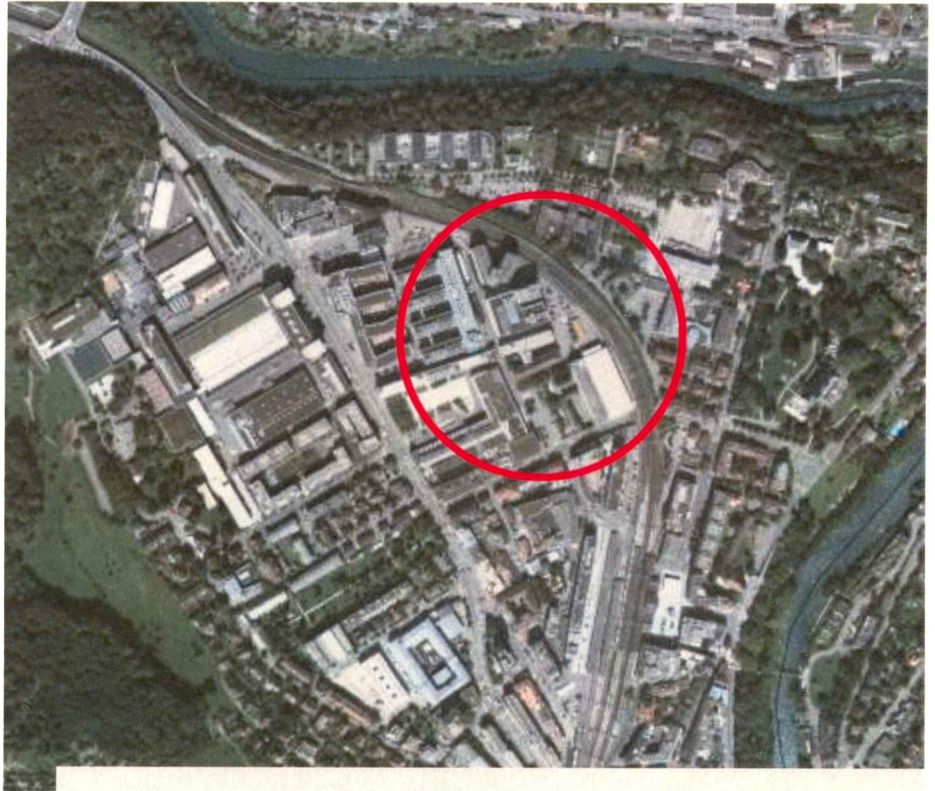
Zuständig:

Planung und Bau

Stand: 9. August 2013

STADT BADEN  
Planung und Bau

07. FEB. 2014



## **Gestaltungsplan Baden Nord - Teilgebiet A2**

*Planungsbericht nach Art. 47 RVP vom 9. August 2013*

**Stadt Baden**

### **Vertreter Bauherrschaft**

*Axel Lehmann, CEO*

*ABB Immobilien AG, Baden*

### **Projekt Hochhaus**

*Matthias Stocker*

*pool Architekten, Zürich*

*Andreas Sonderegger*

*pool Architekten, Zürich*

*Marius Hug*

*Meier und Hug Architekten AG, Zürich*

*Jürg Riedl*

*Meier und Hug Architekten AG, Zürich*

### **Bearbeitung Gestaltungsplan**

*Saša Subak*

*dipl. Kulturingenieur ETH/SIA /*

*MAS ETH in Raumplanung*

*Christoph Brun*

*lic. iur., dipl. Forst-Ing. ETH/SIA*

*Barbara Gloor*

*dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU /*

*MAS FHNW in Business- und Prozess-  
Management*

*Metron Raumentwicklung AG*

*T 056 460 91 11*

*Postfach 480*

*F 056 460 91 00*

*Stahlrain 2*

*info@metron.ch*

*CH 5201 Brugg*

*www.metron.ch*

*Titelbild: Luftbild Baden © AGIS, Kanton Aargau*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Einleitung</b>	<b>2</b>
1.1 Ausgangslage	2
1.2 Perimeter	3
1.3 Heutige Arealnutzung	3
1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen	3
1.5 Arealentwicklung	5
1.6 Spezielles	6
<b>2 Städtebau und Freiraum</b>	<b>12</b>
2.1 Situation	12
2.2 Nutzungs- und Bebauungskonzept	13
2.3 Tragwerkskonzept	14
2.4 Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit	15
2.5 Freiraum	15
<b>3 Verkehr</b>	<b>19</b>
3.1 Heutige Verkehrssituation	19
3.2 Erschliessungskonzept	24
3.3 Parkierungskonzept	27
3.4 Induziertes Verkehrsaufkommen	30
<b>4 Umwelt</b>	<b>32</b>
4.1 Generelle Überlegungen	32
4.2 Umweltbereiche	32
<b>5 Sondernutzungsvorschriften</b>	<b>35</b>
5.1 Allgemeine Bestimmungen	35
5.2 Nutzung	35
5.3 Bau- und Gestaltungsvorschriften	35
5.4 Freiraum	36
5.5 Verkehr und Versorgung	36
5.6 Umwelt	37
5.7 Schlussbestimmungen	38
<b>6 Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV</b>	<b>39</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Seit 1989 wird das ehemalige Industrieareal Baden Nord schrittweise in einen gemischten Stadtteil mit Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen umgewandelt. Freie Bauflächen sind nur noch im östlichen und nördlichen Teil der Innenstadtzone Nord (IN) vorhanden.

2008/2009 wurde mit der Revision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und des Entwicklungsrichtplans (ERP) dem gesteigerten Flächenbedarf ortsansässiger Unternehmen Rechnung getragen und die bauliche Dichte um 46'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) erhöht. Insgesamt beträgt das zulässige Nutzungsmass in Baden Nord 415'500 m<sup>2</sup> BGF, wovon 100'000 m<sup>2</sup> für Wohnen reserviert sind.

Die Nachverdichtung soll über zwei Hochhäuser am östlichen Rand der IN-Zone und über eine Erneuerung/Aufstockung der Trafohallen 36/37/38 umgesetzt werden (vgl. Abbildung 1). Aufgrund der grossen Volumina und der exponierten Lage ist zur Sicherung der Qualität ein Architekturwettbewerb durchzuführen. Zudem besteht eine zwingende Sondernutzungsplanpflicht.

Die architektonische Lösung für die beiden Hochhäuser wurde 2009 in einem Architekturwettbewerb ermittelt, den die Arbeitsgemeinschaft pool Architekten mit Michael Meier und Marius Hug Architekten AG, beide in Zürich, gewannen. Angesichts der wirtschaftlichen Lage wurde die Metron Raumentwicklung von den Architekten beauftragt, vorerst für das Hochhaus im Teilgebiet A2 einen Gestaltungsplan auszuarbeiten.

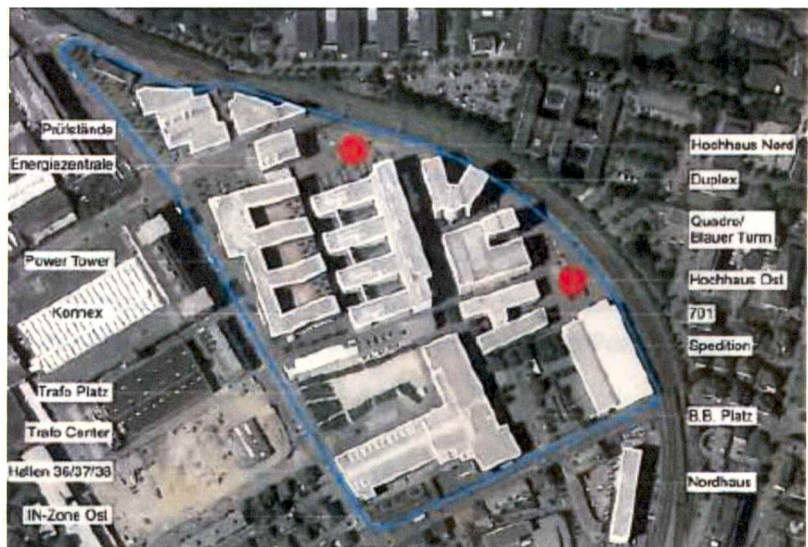


Abbildung 1: Luftbild Baden Nord – Standorte der geplanten Hochhäuser (rote Punkte)

## 1.2 Perimeter

Das Gestaltungsplan-Gebiet wird begrenzt durch die Brown Boveri-Strasse, die Haselstrasse und die SBB-Gleise. Es ist deckungsgleich mit dem im Entwicklungsrichtplan Baden Nord definierten Teilgebiet A2 (Brown Boveri-Platz) und umfasst die Parzellen Nr. 5831, 5762, 5828, 2553, 5883 und 6009.

Der nördliche Teil des Areals (Parzellen Nr. 5831 und 5762) befindet sich im Besitz der AXA Leben AG, der südliche (Parzellen Nr. 5828, 2553, 5883 und 6009) im Besitz der ABB Immobilien AG.

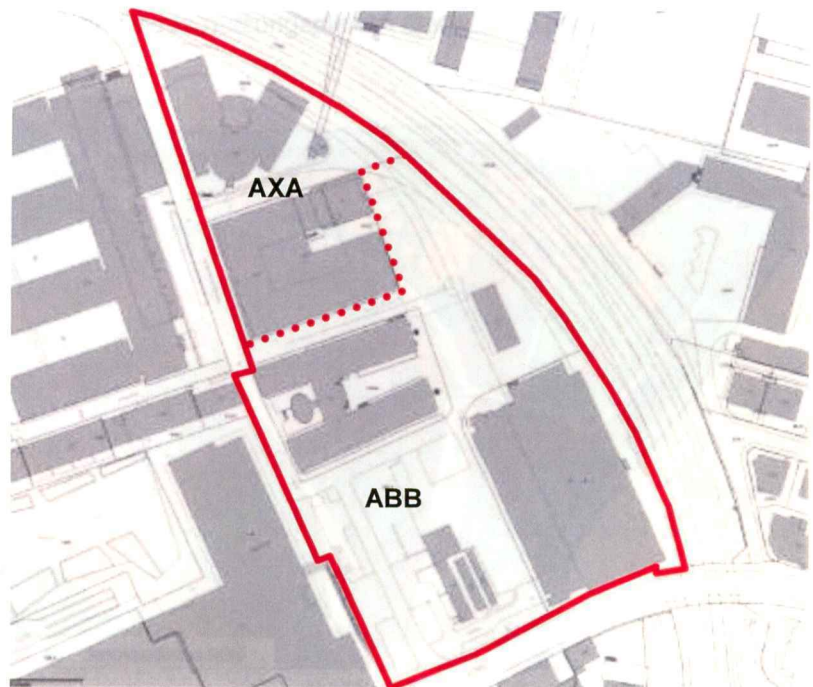


Abbildung 2: Perimeter Gestaltungsplan und Teilgebiet A2

## 1.3 Heutige Arealnutzung

Das Areal wird aktuell von grossvolumigen Dienstleistungs- und Speditionsgebäuden dominiert. Im Süden und Westen befinden sich grosse Freiflächen. Diese dienen hauptsächlich der Anlieferung der bestehenden Bauten und als oberirdische Parkierung.

## 1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

### Kantonaler Richtplan

Im kantonalen Richtplan (Stand 2009) wird das Gebiet Baden Nord als Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Bei den ESP handelt es sich um gut erschlossene Standorte, die weiter entwickelt werden sollen. Die Ansiedlung von

zusätzlichen Arbeitsplätzen ist erwünscht, sofern sie mit den Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes abgestimmt ist.

### **Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden**

Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Baden definiert in den §§ 11 und 17 BNO die wichtigsten Rahmenbedingungen und Ziele der Entwicklung der Innenstadtzone Nord (vgl. Abbildung 3). Dazu gehören Vorgaben zur Nutzungsart, zur Abtretung von öffentlichen Erschliessungs- und Freiflächen und zur Energieversorgung. Mit der BNO wird die Parkplatzzahl in Baden Nord auf 2'720 Abstellplätze beschränkt. Gestützt auf die BNO können in Baden Nord Hochhäuser erstellt werden. Voraussetzung dafür ist ein Architekturwettbewerb und ein Sondernutzungsplan (= Gestaltungsplan).



Abbildung 3: Ausschnitt rechtskräftiger Bauzonenplan

Die BNO Baden befindet sich in Revision. Aktuell läuft das Auflageverfahren. Mit der Revision werden u. a. Baudenkmäler und Inventarobjekte definiert. Die Baudenkmäler dürfen gemäss Entwurf weder beseitigt noch beeinträchtigt werden. Die Inventarobjekte sind in einem behördenverbindlichen Verzeichnis aufgeführt. Bei Bauabsichten an einem Inventarobjekt ist die Stadt zu konsultieren. Diese kann spezifische Anforderungen an die Gestaltung der Objekte festlegen. Das Planungsgebiet umfasst ein Baudenkmal (Speditionsgebäude) und ein Inventarobjekt (Geschäftshaus Blauer Turm).

### **Entwicklungsrichtplan Baden Nord (ERP)**

Der Entwicklungsrichtplan Baden Nord ist ein kommunales Planungsinstrument. Es konkretisiert die Bestimmungen der BNO und enthält örtliche Festlegungen bezüglich Nutzungsverteilung, Baudichte, Gebäudehöhe, Freiraumgestaltung, Erschliessungsanlagen, Mobilitätsmanagement usw.



Abbildung 4: Entwicklungsrichtplan mit Teilgebieten

Der ERP wurde vom Einwohnerrat (= Parlament) der Stadt Baden verabschiedet. Er dokumentiert die Entwicklungsabsichten der Stadt Baden für das Gebiet Baden Nord. Obwohl „nur“ behördenverbindlich kommt ihm eine zentrale Rolle bei der Ausarbeitung des grundeigentümerverbindlichen Gestaltungsplans zu. Der ERP definiert das Mass der Nutzung für die einzelnen Teilgebiete (Bruttogeschossfläche/BGF) und die Verteilung der zulässigen Abstellplätze. Dem Teilgebiet A2 schreibt er eine Nutzung von 73'000 m<sup>2</sup> BGF (wovon 4'000 m<sup>2</sup> für Wohnen) und 410 Parkplätzen zu.

### **Hochhauskonzept Baden**

Im Rahmen der Revision der BNO und des ERP 2008 zeigten die Architekten Diener & Diener, Basel, und Martin Steinmann, Aarau, auf, dass das zusätzliche Bauvolumen in Form zweier einfacher und klar gestalteter Hochhäuser am Rand der IN-Zone realisiert werden kann. Mittlerweile liegt ein Hochhauskonzept für das ganze Stadtgebiet vor<sup>1</sup>. Darin werden zwei Hochhaustypen für die Stadt definiert: Solche, die das Siedlungsgebiet abstecken und solche, die zentrale Orte im Stadtgebiet markieren bzw. aufwerten.

### **1.5 Arealentwicklung**

Der 1989 eingeleitete Umwandlungsprozess von Baden Nord ist noch nicht abgeschlossen. Das Ziel, das einst geschlossene und einseitig genutzte Quartier für die Stadt Baden und ihre Bewohner zu öffnen, ist zum Teil gelungen. Auf dem Areal wird immer noch industriell produziert, es gibt neben den Dienstleistungs- auch Industriearbeitsplätze, die

<sup>1</sup> Hochhauskonzept Baden, Diener & Diener Architekten, Basel, Martin Steinmann, Aarau, 20. Juli 2012



Schulen sorgen für eine gewisse Belebung. Mit den geplanten Hochhäusern und dem Hotel auf den Teilgebieten A2, A4 und A1 strebt der Dienstleistungsbau seinem Höhepunkt entgegen. In den kommenden Jahren wird der Wohnungsbau (Teilgebiete B5, C1 und C2) im Fokus der Entwicklung von Baden Nord liegen (vgl. Abbildung 4).

## 1.6 Spezielles

### **SBB**

Das Teilgebiet A2 grenzt im Osten an die SBB-Linie Zürich-Baden-Basel/Bern. In der SBB laufen derzeit interne Abklärungen betreffend der zukünftigen Gestaltung der Bahnanlagen im Raum Baden. Zu den zentralen Elementen, die auf ihre Machbarkeit hin geprüft werden, gehören die Verlängerung der Perronkanten zur Aufnahme von langen Fernverkehrszügen (Perronlänge 420 m), die Sicherung von zusätzlichen Perronerschiessungen und die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan betreffend Streckenausbau Brugg-Turgi-Baden. Zur Wahrung ihrer Anliegen hat die SBB eine Interessenlinie definiert. Diese wird im Gestaltungsplan als Orientierungsinhalt dargestellt.

Die geplanten Hochhäuser stehen nicht im Konflikt zu der im Entwurf vorliegenden Gleisgeometrie<sup>2</sup>. Als kritische Schnittstelle erweist sich die Situation bei der Unterführung Haselstrasse und dem bestehenden Anschlussgleis der ABB. Insbesondere die geplante Fusswegverbindung entlang der Gleisachse wird davon tangiert (vgl. Kapitel 3.1).

### **Kapazitätsnachweis Baden Nord / Bäder**

Bereits während der Revision der BNO und des ERP 2008 ist ein Parkplatz- und Mobilitätskonzept erstellt worden, welches die verkehrstechnische Abschätzung der Machbarkeit für die Erschliessung der Parkplätze gemäss Endzustand ERP enthält<sup>3</sup>. Basis war die Zuordnung von je 410 Parkplätzen zu den beiden geplanten Hochhäusern. Das Konzept kam zum Schluss, „dass die Bruggerstrasse die induzierten Fahrströme knapp bewältigen kann“.

Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens ist gemäss § 46 der Bauverordnung zum Baugesetz (BauV) des Kantons Aargau der Nachweis zu erbringen, dass das übergeordnete Strassennetz das durch die geplanten Bauten erzeugte Verkehrsaufkommen aufnehmen kann.

---

<sup>2</sup> Aussage Herr Andreas Wingeier, SBB Infrastruktur - Fahrplan und Netzdesign, vom 2. Dezember 2010

<sup>3</sup> Baden Nord „FIT 2008“: Parkierungs- und Mobilitätskonzept; erstellt von Basler & Hofmann im Auftrag der Entwicklungsplanung der Stadt Baden, 6. Oktober 2008.

PERIMETER	
	Perimeter Stadtteil
	Perimeter Baden Nord / Verenaäcker
	Perimeter Römer- / Bäderquartier
	Perimeter Bäderquartier / Parkstrasse
NUTZUNGEN	
	Hochhaus Ost mit Parkhaus (Gewerbe)
	Hochhaus Nord mit Parkhaus (Gewerbe)
	Wohnüberbauung Martinsberg
	Wohnüberbauung Römerstrasse
	Wohnüberbauung Verenaäcker
	Trafo 2 (Hotel / Wohnen)
	Erweiterung Bäder
1	Baufeld 1 Thermalbad
2	Baufeld 2. Wohnen und Dienstleistungen
3	Baufeld 3. Reha / Hotel
4	Baufeld 4. Wohnen und Dienstleistungen

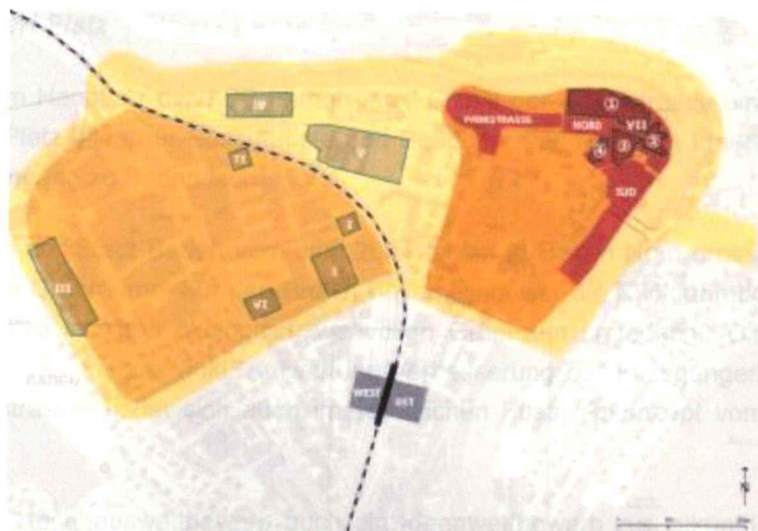


Abbildung 5: Bauprojekte in Baden Nord und im Bäderquartier

Im Römer- und Bäderquartier ist in den kommenden Jahren mit einem Entwicklungsschub zu rechnen. Die daraus resultierenden Verkehrsströme wirken sich auch auf die Erschliessung von Baden Nord (Bruggerstrasse, Knoten Haselstrasse) aus. Ein Erschliessungs- und Verkehrskonzept für das Römer- und Bäderquartier liegt vor<sup>4</sup>. Im Sinne einer Gesamtsicht werden für die geplanten Hochhäuser und für das Bäderquartier nicht separate Nachweise erbracht, sondern in einem koordinierten Kapazitätsnachweis zusammengeführt<sup>5</sup>. In Absprache mit den zuständigen kantonalen Stellen wurden auch weitere Bauvorhaben in Baden Nord berücksichtigt (vgl. Abbildung 5).

Im Vergleich zu 2008 hat sich die Parkplatz- und Erschliessungssituation geändert (vgl. Kapitel 3.2 und 3.3): Die gleichmässige Verteilung der Parkplätze (PP) auf die beiden Parkhäuser Nord und Ost wurde nach dem Hochhauswettbewerb aufgegeben. Im Parkhaus Nord sind zukünftig noch 253 PP vorgesehen, im Parkhaus Ost 498 PP. 69 Abstellplätze verbleiben an der Oberfläche.

Laut Kapazitätsnachweis kommt es auf der kombinierten Geradeaus-Rechtsabbiege Spur (Richtung Turgi) beim Knoten Wiesenstrasse und beim Linksabbieger Richtung Haselstrasse am Knoten Haselstrasse zu kritischen Verkehrsbelastungen. Zur Sicherstellung der Kapazitäten auf der Bruggerstrasse müssen verschiedene Massnahmen ergriffen werden. Diese werden mit dem Gestaltungsplan grundeigentümergebunden festgelegt (vgl. Kapitel 5).

<sup>4</sup> Erschliessungs- und Verkehrskonzept Bäderquartier; erstellt von Metron Verkehrsplanung AG im Auftrag der Stadt Baden und der Verena Hof AG, 1. April 2011

<sup>5</sup> Koordinierter Kapazitätsnachweis Baden Nord / Bäder, Nachweis gemäss § 26b ABauV, erstellt von Basler & Hofmann im Auftrag der Stadt Baden, der ABB Immobilien AG und der Verena Hof AG, 7. Februar 2011

### **Wettbewerb Brown Boveri Platz**

Der vom Trafocenter, dem Hauptsitz der ABB Immobilien AG und der Haselstrasse eingerahmte Brown Boveri Platz bildet für Beschäftigte und Besucher aus Richtung Innenstadt und Bahnhof den Eingang zu Baden Nord.

Gemäss Freiraumkonzept der Stadt Baden vom Juni 2004 fehlen in Baden Nord grosszügige, öffentlich nutzbare Grünräume. Für den Brown Boveri Platz war die Rückführung der bestehenden Parkplätze in einen ökologisch wertvollen Grünraum angedacht. Die Aufwertung des Brown Boveri Platzes (inkl. Aufwertung/Verbesserung der Fussgängerquerung über die Haselstrasse) findet sich auch im städtischen Fusswegkonzept vom Dezember 2007 wieder.

2009 wurde parallel zum Hochhauswettbewerb auch ein Ideenwettbewerb zur zukünftigen Nutzung und Gestaltung des Brown Boveri Platzes durchgeführt. Auf Grund der darin gewonnen Erkenntnisse und der bisherigen Erfahrungen mit dem bestehenden Trafoplatz soll der Brown Boveri Platz als urbaner, verkehrsfreier Platz ohne Parkplätze gestaltet werden, der auch für Events genutzt werden kann. Dagegen soll der Trafoplatz als „ökologische Oase“ aufgewertet werden.

Für die Gestaltung des Platzes wurde ein Wettbewerbsverfahren durchgeführt<sup>6</sup>. Das Siegerprojekt von Schmid Landschaftsarchitekten GmbH sieht ein "lockeres, kranzartiges Raumgerüst aus robusten Bäumen (...)" vor, welches einzelne Durchgänge für die Erschliessung und Anlieferung der Gebäude offenlässt. Die zentrale Platzfläche weist einen festen Belag auf (vgl. Abbildung 6). Die Anbindung für den Fussverkehr Richtung Bahnhof Baden erfolgt mittels Passerelle über die Haselstrasse.

---

<sup>6</sup> Neugestaltung Brown Boveri Platz, Projektwettbewerb, Stadt Baden, Jurybericht vom 18. November 2011

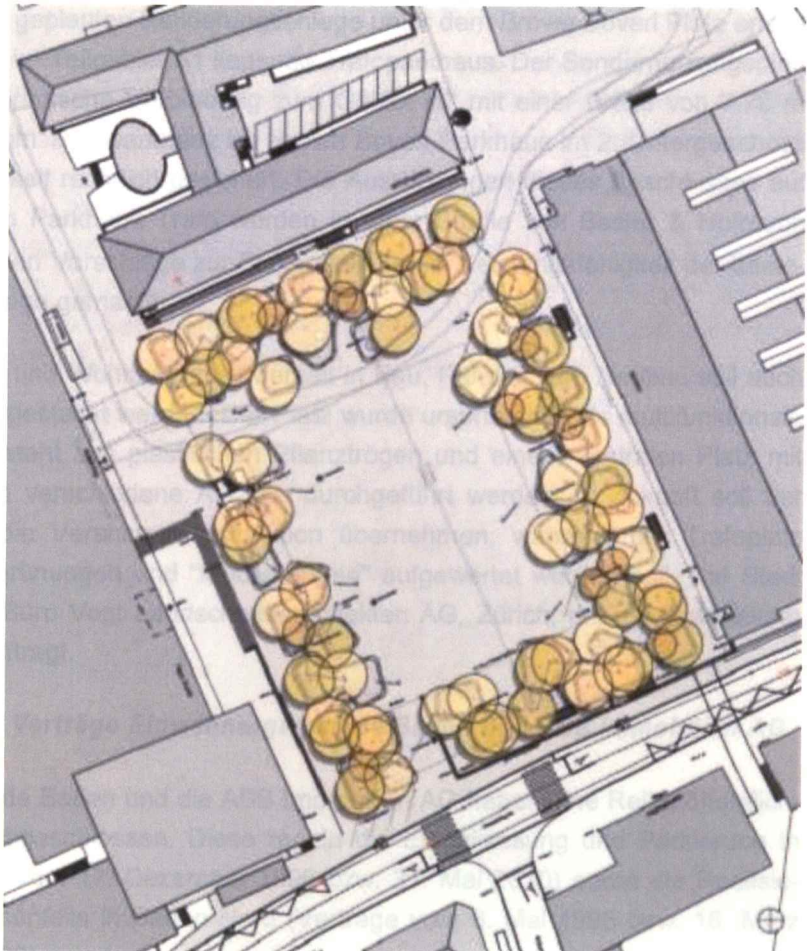


Abbildung 6: Brown Boveri Platz, Entwurf Schmid Landschaftsarchitekten GmbH

### **Umweltverträglichkeitsprüfung**

Für die geplante Tiefgarage unter dem Brown Boveri Platz ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die 498 Parkfelder unterschreiten zwar den gesetzlich vorgegebenen Schwellenwert von 500 Parkfeldern. Da aber zwischen dem Trafo- und dem Brown Boveri Parkhaus ein funktionaler Zusammenhang besteht (die Parkplätze werden bei bestimmten Veranstaltungen gemeinsam öffentlich genutzt), müssen die Parkplätze addiert werden. Damit entsprechen sie dem Anlagentyp 11.4 (Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen) der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV). In Kapitel 4. werden die Schlussfolgerungen des Umweltverträglichkeitsberichts vom 21. März 2012 zusammengefasst.

### **Sondernutzungsplanung Trafo 2**

Im benachbarten Teilgebiet A1 sollen die Industriehallen 36 und 37 einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die Halle 38 wird einem Neubau mit Hotel und Wohnungen weichen (Bauprojekt "Trafo 2"). Als Grundlage für die Planung dient das zur Weiterbearbeitung empfohlene Wettbewerbsprojekt „Matrix“ vom September 2009.

Die Erschliessung der geplanten Parkierungsanlage unter dem Brown Boveri Platz erfolgt über das bestehende, im Teilgebiet A1 liegende Trafoparkhaus. Der Sondernutzungsplan Trafo 2 legt eine unterirdische Verbindung zum Gebiet A2 mit einer Breite von 7.70 m fest. Die Durchfahrt vom Trafoparkhaus ins Brown Boveri Parkhaus im 2. Untergeschoss ist mit einer Dienstbarkeit rechtlich gesichert. Die Auswirkungen dieses Anschlusses auf die Ein-/Ausfahrt beim Parkhaus Trafo wurden in einer Studie von Basler & Hofmann abgeklärt<sup>7</sup>. Darin werden Vorschläge zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Schrankenanlage gemacht.

Der Neubau mit Hotel und Wohnungen ist derzeit in Bau. Parallel zum Neubau soll auch der Trafoplatz neu umgestaltet werden. Der Platz wurde ursprünglich als multifunktionale Fläche gebaut. Er besteht aus plastischen Pflanztrögen und einem zentralen Platz mit Mergelbelag, auf dem verschiedene Anlässe durchgeführt werden. In Zukunft soll der Brown Boveri Platz die Veranstaltungsfunktion übernehmen, während der Trafoplatz durch zusätzliche Begrünungen und "Möblierungen" aufgewertet werden soll. Die Stadt Baden hat dafür das Büro Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich, mit der Erarbeitung von Vorschlägen beauftragt.

### ***Öffentlich-rechtliche Verträge Einwohnergemeinde Baden und ABB Immobilien AG***

Die Einwohnergemeinde Baden und die ABB Immobilien AG haben eine Reihe öffentlich-rechtlicher Verträge abgeschlossen. Diese regeln die Erschliessung und Parkierung in Baden Nord (Verträge vom 17. Dezember 1996 bzw. 31. Mai 2010) sowie die Realisierung des Wohnflächenanteils in Baden Nord (Verträge vom 8. Mai 1995 bzw. 16. März 2006 und 18. März 2009).

Die Verträge stützen sich auf § 17 BNO und auf den ERP. Sie umschreiben die nähere Anwendung der Vorschriften über die Erschliessung, Parkierung und Realisierung des Wohnanteils in der IN-Zone. Einzelne Vereinbarungen wurden zu einem Zeitpunkt geschlossen, als die ABB die alleinige Grundeigentümerin in Baden Nord war. Die ABB hat sich verpflichtet, sämtliche mit der Stadt Baden eingegangenen Verpflichtungen auf allfällige Rechtsnachfolger zu überbinden (inkl. Weiterübertragungspflicht).

Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens zeigte sich der Bedarf für weitere vertragliche Regelungen zwischen den einzelnen Grundeigentümern bzw. zwischen ihnen und der Einwohnergemeinde Baden. Diese Verträge regeln vor allem die arealinterne Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Langsamverkehr (LV), die Zuteilung der Parkplätze im Teilgebiet A2 sowie die Nutzungsrechte am Trafoparkhaus. Zusammen mit den bestehenden öffentlich-rechtlichen Verträgen bilden sie eine unverzichtbare Grundlage für den Gestaltungsplan; bei Bedarf wird in den Sondernutzungsvorschriften auf sie verwiesen (Kapitel 5).

---

<sup>7</sup> Ein-/Ausfahrt Parkhaus Trafo, Abklärungen bezüglich Kapazitätserweiterung / baulicher Anpassungen, verfasst von Basler & Hofmann im Auftrag der Stadt Baden und der ABB Immobilien AG, 26. Januar 2011

***Stellungnahme nach § 8 Abs. 3 BauV***

§ 8 Abs. 3 der Bauverordnung zum Baugesetz (BauV) verlangt eine von einer qualifizierten Fachperson ausgearbeitete Stellungnahme für den Fall, dass im Rahmen des Gestaltungsplans von den allgemeinen Nutzungsplänen abgewichen wird.

Im vorliegenden Fall wird vor allem mit der Aufhebung der Geschosshöhe und -zahl sowie bestimmter Gebäude- und Grenzabstände von der allgemeinen Nutzungsplanung abgewichen. Da sich der Gestaltungsplan auf ein Wettbewerbsprojekt und das Hochhauskonzept der Stadt Baden abstützt, kann auf eine zusätzliche Beurteilung der Planung verzichtet werden.

## 2 Städtebau und Freiraum

### 2.1 Situation

Vom Zentrum Badens flussabwärts bilden die bewaldeten Hügelzüge des Limmattals eine Raumkammer, die den Talboden mit der ABB-Stadt im Westen, die Bäderstadt im Zentrum und Ennetbaden im Osten umfasst. Zusammen mit der kleinteiligen Altstadt-Silhouette setzt dieser feinmassstäbliche landschaftliche Kontext den Dimensionen von Hochhäusern Grenzen, obwohl das ABB-Areal von mächtigen Bauten mit einer beträchtlichen Dichte gekennzeichnet ist.

Der delikaten Problemstellung der landschaftsräumlichen Einpassung wird mit zwei identischen, gut sechzig Meter hohen Solitären zu entsprechen gesucht (vgl. Abbildung 6). In ihrer Materialisierung sind sie dunkel gehalten, um den Kontrast zur grünen Umgebung zu dämpfen, im Grundriss annähernd quadratisch, um eine eindeutige Ausrichtung und allzu mächtige Ansichten zu vermeiden. Diese Setzung entspricht weitgehend der städtebaulichen Studie Diener & Diener / M. Steinmann, die dem Wettbewerb vorangegangen ist<sup>8</sup>.



Abbildung 7: Visualisierung Wettbewerbsprojekt „Tenedor“

Darüber hinaus suchen die beiden Solitäre die Einpassung in den jeweiligen lokalen Kontext. Das Nordhaus tritt in einen Dialog mit dem denkmalgeschützten Heizkraftwerk, über dessen Schulter es von der Bruggerstrasse her gesehen hinauswächst. Das Osthaus spielt sich stadträumlich etwas frei, indem es auf der diagonalen Ankunftsachse zum Brown Boveri-Platz leicht zurückweicht und so einen Vorhof schafft, respektive auf der anderen Seite aus der Gebäudeflucht des Kreuzwegs vorspringt.

Was auf der stadträumlichen Ebene als Zusammenspiel dicht gesetzter Kuben erscheint, versteht sich gleichzeitig als Reaktion auf die Wahrnehmung und Annäherung der Ankommenden. Im Mikrobereich, auf der Ebene und im Bewegungsfluss der Fussgänger,

<sup>8</sup> Hochhauskonzept Baden, Diener & Diener Architekten, Basel, Martin Steinmann, Aarau, 20. Juli 2012

wird die Positionierung mit einer räumlich gegenläufigen Bewegung kontrapunktiert: Die mit dem Zurückweichen der Gebäudeecken generierte, sternförmige Erdgeschossform weitet die lokalen Raumverhältnisse aus und schafft vor den Eingängen baldachinartig überdeckte Vorplätze (vgl. Abbildung 8).

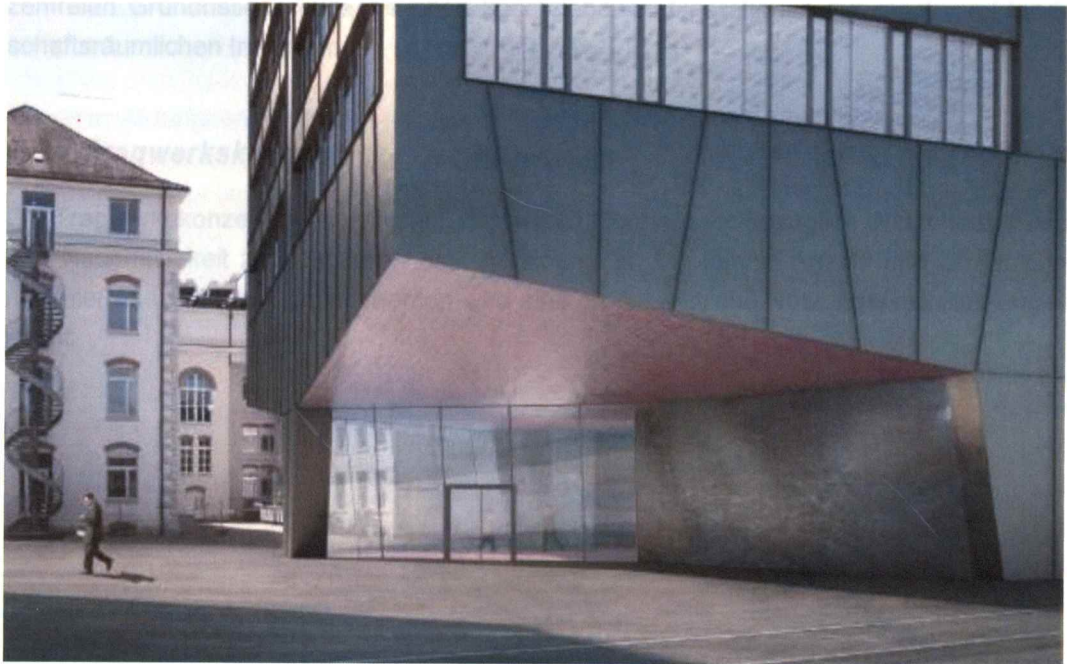


Abbildung 8: Visualisierung Erdgeschossbereich Hochhaus Ost (Stand Wettbewerbsprojekt, Ansicht Südwest)

## 2.2 Nutzungs- und Bebauungskonzept

Die von aussen sichtbare Schichtung der Gebäude lässt die Funktionsweise auf einen Blick erkennen. Im unterirdischen Gebäudesockel befinden sich Einstellhallen, Lager- und Technikräume. Das Erdgeschoss umfasst die Eingangshalle mit dem Empfang, die um die Anlieferung erweiterten Kernbereiche mit den Vertikalverbindungen für sämtliche Medien, aussen zudem grosszügige, gedeckte Vorplätze und die Garagenrampe. Das Zwischengeschoss im aussen geschlossenen Abfangtisch nimmt die Haustechnikzentrale auf. Darüber - und damit bereits in aussichtsreicher Lage - folgen die Büroggeschosse. Einfache Auslassungen im Deckensystem ermöglichen in den obersten Geschossen Spezialnutzungen in doppelstöckigen Räumen.

Tragstruktur und Grundrisslayout sind so konzipiert, dass rund um die Kernbereiche flexible, stützenfreie und gut belichtete Büroflächen entstehen. Aufbauend auf dem vorgegebenen Raster von 1.35 x 1.35 m sind die verbreiteten Bürotypen, aber auch gemischte oder freiere Formen von Arbeitslandschaften denkbar. Die rasche Anpassung an die veränderlichen Bedürfnisse der Nutzer ist unproblematisch, selbst die Position der Nasszellen ist variabel. Je nach Layout der insgesamt 30 Büroebenen kann die Anzahl der zur Verfügung gestellten Arbeitsplätze von ca. 1'200 bis über 2'000 variieren.



Tektonischer Aufbau und Fassadenausdruck sind eng verbunden, einer langen Tradition des Hochhausbaus folgend, die diesen nicht zuletzt als Ingenieurbau begreift. Diese Affinität zur Ausdruckskraft des Technischen ist sowohl Referenz an die Geschichte des Areals als auch an das Selbstverständnis der zukünftigen Nutzer. Die Grundanforderungen an die Tragstruktur werden definiert durch das Nutzerbedürfnis nach flexiblen, stützenfreien Grundrissen sowie die oben beschriebenen Operationen zur stadt- und landschaftsräumlichen Integration.

### 2.3 Tragwerkskonzept

Die Tragwerkskonzeption zielt darauf, die beiden Hochhäuser bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit zu optimieren (vgl. Abbildung 9). Mit den in Anzahl und Dimension minimierten vertikalen Tragelementen wird eine grösstmögliche Nutzungsflexibilität angestrebt.

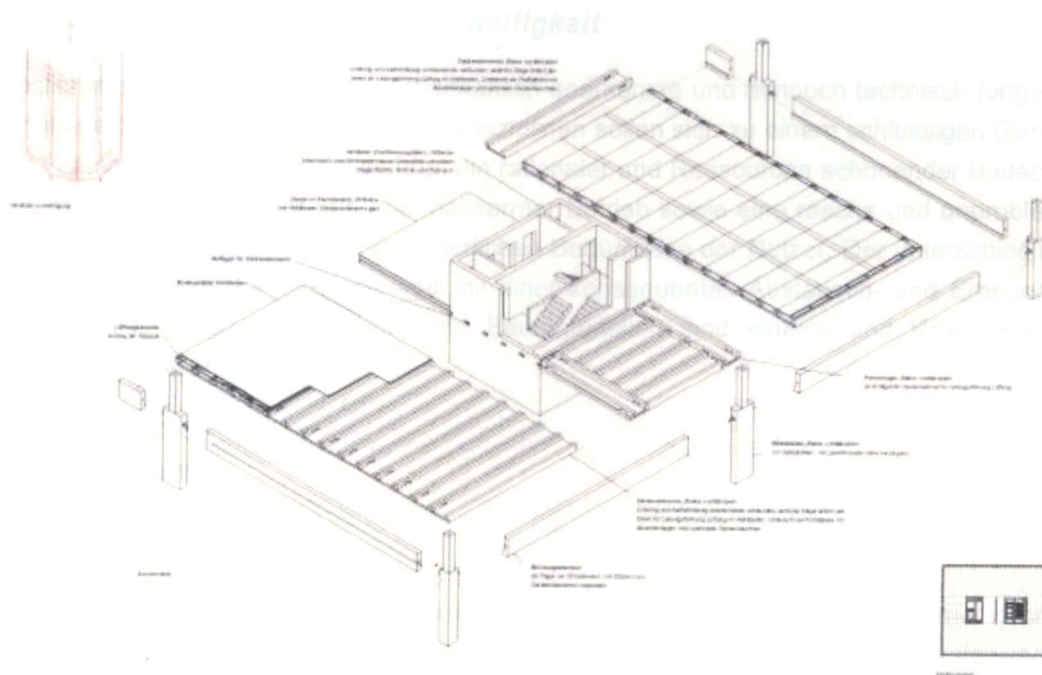


Abbildung 9: Tragwerkskonzept (Stand Wettbewerbsprojekt)

Vorfabrizierte Deckenplatten sind für die geschossweise Verteilung der Medien raumhaltig mit Rippen ausgebildet. Durch die Profilierung wird eine maximale statische Höhe mit minimalem Betonverbrauch und geringem Eigengewicht geschaffen. Dies ermöglicht Einsparungen bei der Dimensionierung von Stützen, Kernwänden und Foundationen. Zudem wird ein rationeller Bauvorgang ohne aufwändige Spriessungen und lange Austrocknungszeiten erzielt. Ein Brüstungsträger entlang den Fassaden umschürt die Deckenkonstruktion und schafft zusammen mit einer kraftschlüssigen Verbindung der Deckenelemente untereinander schubsteife Geschossdecken.

Die beiden Erschliessungskerne übernehmen nebst der vertikalen Lastabtragung die horizontale Stabilisierung des Gebäudes gegenüber Wind und Erdbeben. Sie laufen konsequent bis zur Foundation durch und sind im steifen Ortbeton-Untergeschosskasten eingespannt. Die Kerne in Ortbeton werden mit einer Kletterschalung ausgeführt. Damit werden sie von der Erstellung der Geschossdecken entkoppelt, die Bauabläufe und die Rohbauzeit werden optimiert. Die Foundation der konzentrierten Lasten erfolgt voraussichtlich über lokale Ortbetonbohrpfähle.

Mit einer Abfangkonstruktion im ersten Obergeschoss in Form von geschosshohen, vorgespannten Umfassungswänden und Ortbetondecken werden die vertikalen Lasten im Erdgeschoss auf vier Wandpfeiler konzentriert und so bis auf die Foundation abgetragen. Dadurch wird eine grosszügige Eingangssituation geschaffen, und die Untergeschosse werden für eine optimale Parkierung freigespielt. Zudem bleibt das bestehende unterirdische Rechenzentrum neben dem Ostturm unangetastet.

## **2.4 Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit**

Möglichst einfache, erprobte, als wirtschaftlich anerkannte und dennoch technisch fortgeschrittene Systeme der verschiedenen Disziplinen sollen sich zu einem schlüssigen Ganzen verschmelzen. Angestrebt werden ein rationaler und Ressourcen schonender Bauablauf, ein energiesparender und unterhaltsarmer Betrieb sowie eine rasche und unproblematische Anpassbarkeit an die veränderlichen Bedürfnisse der Nutzer. Der unterschiedlichen Lebensdauer der Systeme wird mit einer konsequenten Austausch- und Erneuerbarkeit entsprochen. Die verwendeten Baumaterialien sind einfach und Ressourcen schonend rezyklierbar.

## **2.5 Freiraum**

### ***Gliederung***

Im ehemaligen Industrie- und Gewerbegebiet Baden Nord wird der Freiraum immer noch durch harte, unversiegelte Flächen geprägt. Mit dem Umstrukturierungsprozess der vergangenen Jahre konnten vereinzelt neue Grünflächen geschaffen werden. Die Erschliessungsanforderungen der Nutzer und die Vorgaben der SBB schränken die Möglichkeiten für grosse Bepflanzungsmassnahmen stark ein.

Im Gestaltungsplangebiet gliedert sich der Freiraum in die öffentliche Freifläche im Umfang von 4'800 m<sup>2</sup> (Brown Boveri Platz), die öffentlichen Erschliessungsflächen (2'480 m<sup>2</sup>) und die privaten Freiräume. Der durchgehende Asphaltbelag ist die vereinende Konstante des Gesamtareals. Eine zweite Ebene bilden die Bäume, die spezifisch auf die einzelnen Standorte reagieren (Allee entlang Brown Boveri Strasse, Baumkranz beim Brown Boveri Platz). Als dritte Ebene kann der Raum entlang der Gleise angesehen werden: Der Gleisraum dient der Anlieferung der bestehenden und geplanten Gebäude, der Erschliessung der oberirdischen Parkplätze und als Bewegungsachse für den Fuss- und Radverkehr (Gleisweg).

## metron

Der Brown Boveri Platz ist der zentrale Freiraum im Gestaltungsplangebiet und zugleich das Tor zum Stadtquartier Baden Nord. Trotz der vielfältigen Nutzungsansprüche gelingt es dem Entwurf von Schmid Landschaftsarchitekten GmbH, dem Platz eine eigenständige Identität zu verleihen (vgl. Abbildung 10). Die Platzgestaltung umfasst neben dem Baumkranz stapelbare Sitzmöglichkeiten, Hängeleuchten und drei Strahler. Die zentrale Fläche mit Schwarzbelag dient als multifunktionaler Platz. Für die Verbindung Richtung Bahnhof Baden ist eine Passerelle über die Haselstrasse vorgesehen.

Die Platzgestaltung ist abhängig von den umliegenden Projekten (Brown Boveri Parkhaus, Umgestaltung Haselstrasse). Frühester Realisierungszeitpunkt ist 2014.

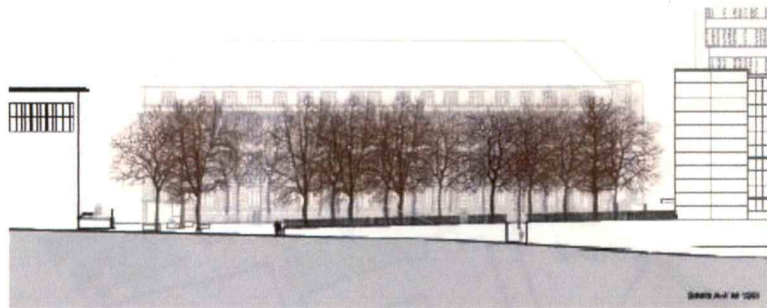
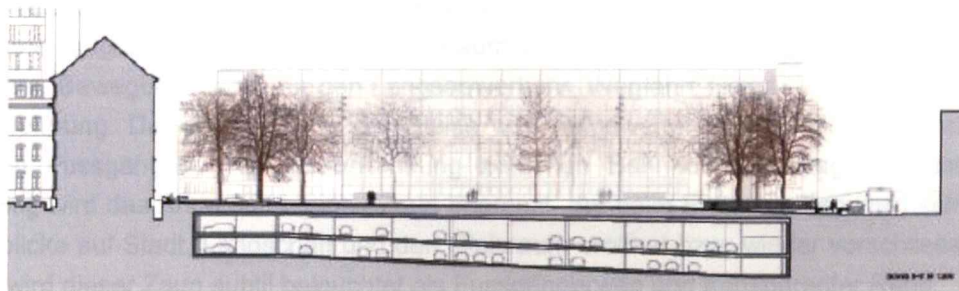


Abbildung 10: Schnitt und Perspektive Brown Boveri Platz

Die öffentlichen Erschliessungsflächen und die privaten Freiräume ermöglichen den Zugang zu den einzelnen Gebäuden, den oberirdischen Parkplätzen und die Ver- und Entsorgung. Der durchgehende Asphaltbelag und die Gleisanlagen ergeben für das ganze Gestaltungsplangebiet ein homogenes Bild.

Der Gleisraum prägt mit seinen lang gestreckten Kurven, den fließenden Asphaltflächen, dem Fernblick die Umgebung der Hochhäuser stark (vgl. Abbildung 11). Auf dem Asphaltbelag hat die industrielle Nutzung im Laufe der Zeit ihre Spuren hinterlassen: Parkplatzfelder, Lagerflächen, Veloständer, Leuchten, Industriegeleise etc. Schon heute liegt die Qualität gerade in der Verschiedenheit zu gewohnteren Formen städtischer Freiräume. Durch ihre Gegensätzlichkeit kontrastieren die ausgesprochen urbanen Hochhäuser deshalb reizvoll mit den arbiträren, beinahe suburbanen Qualitäten des Gleisraums. Viele zusätzliche Aufgaben kommen auf diesen Raum zu: Adressbildung, Aufenthaltsbereich der Nutzer, Bewegungsachse für den Langsamverkehr, Wegfahrt Tiefgarage, Parkierung und Anlieferung. Der Weg entlang der Gleise wird aufgewertet zur öffentlichen, direkt geführten Fussgänger- und Veloverbindung zwischen Bahnhof und Bruggerstrasse. Bahnseitig wird das Areal durch einen Zaun begrenzt, der beim Entlanggehen wechselnde Ausblicke auf Stadt, Landschaft und den Gleisraum eröffnet bzw. wieder verschliesst. Nachts wird dieser Zaun subtil beleuchtet als Fussgängerweg und transparenter Rand.

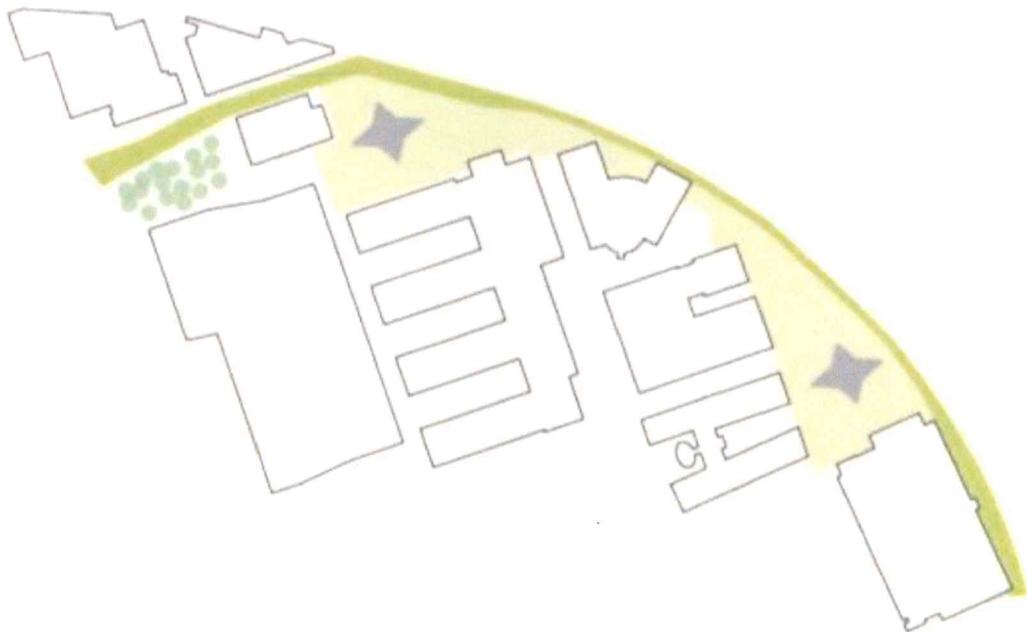


Abbildung 11: Gesamtübersicht Gleisweg und -raum

### ***Ökologischer Ausgleich***

Die Möglichkeiten für den ökologischen Ausgleich im Sinne von Art. 18b des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) bzw. § 40a des Baugesetzes des Kantons Aargau (BauG) sind im Gestaltungsplangebiet begrenzt: Der Freiraum muss auch in Zukunft die hohen Anforderungen an den Verkehr, die Erschliessung, die Parkierung sowie an die Ver- und Entsorgung erfüllen. Zusätzlich verhindern Sicherheitsanliegen der SBB, dass entlang der Gleisanlagen Bäume gepflanzt werden können.

Die verbleibenden Spielräume beschränken sich auf die Pflanzung von Bäumen auf dem Brown Boveri Platz und auf die Begrünung der umfangreichen Flachdächer. Im Gestaltungsplan werden entsprechende Vorgaben festgeschrieben (vgl. Kapitel 5.).

Das Gestaltungsplangebiet umfasst nur einen Teil des Stadtquartiers Baden Nord. Der ökologische Ausgleich ist deshalb einer Gesamtbetrachtung zu unterziehen. Neue bzw. grössere Grünflächen entstehen bzw. sind in Planung in den Teilgebieten A1 (Haselstrasse), B5 (Martinsberg), C1 (Verenaäcker) und C2 (Römerstrasse). Im Teilgebiet A1 soll der bestehende Trafoplatz durch zusätzliche Begrünungen aufgewertet werden. Die geplanten Wohnüberbauungen in den anderen Teilgebieten werden mit ihren durchgrüntten Aussenräumen den Charakter von Baden Nord nachhaltig verändern. Im Gestaltungsplangebiet selbst wird mit der vorgesehenen Umgestaltung des Brown Boveri Platzes eine neue, stark begrünte Fläche geschaffen.

### 3 Verkehr

#### 3.1 Heutige Verkehrssituation

##### *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

Die Erschliessung von Baden Nord für den MIV erfolgt über die Bruggerstrasse, die Römerstrasse und die Haselstrasse (vgl. Abbildung 12). Die Bruggerstrasse hat die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Bei der Brugger- und der Römerstrasse handelt es sich um städtische Sammelstrassen. Gemäss heutigem Verkehrsaufkommen<sup>9</sup> fahren 70% der Beschäftigten das Gebiet aus Richtung Süden (Autobahn), 30% aus Richtung Norden an.

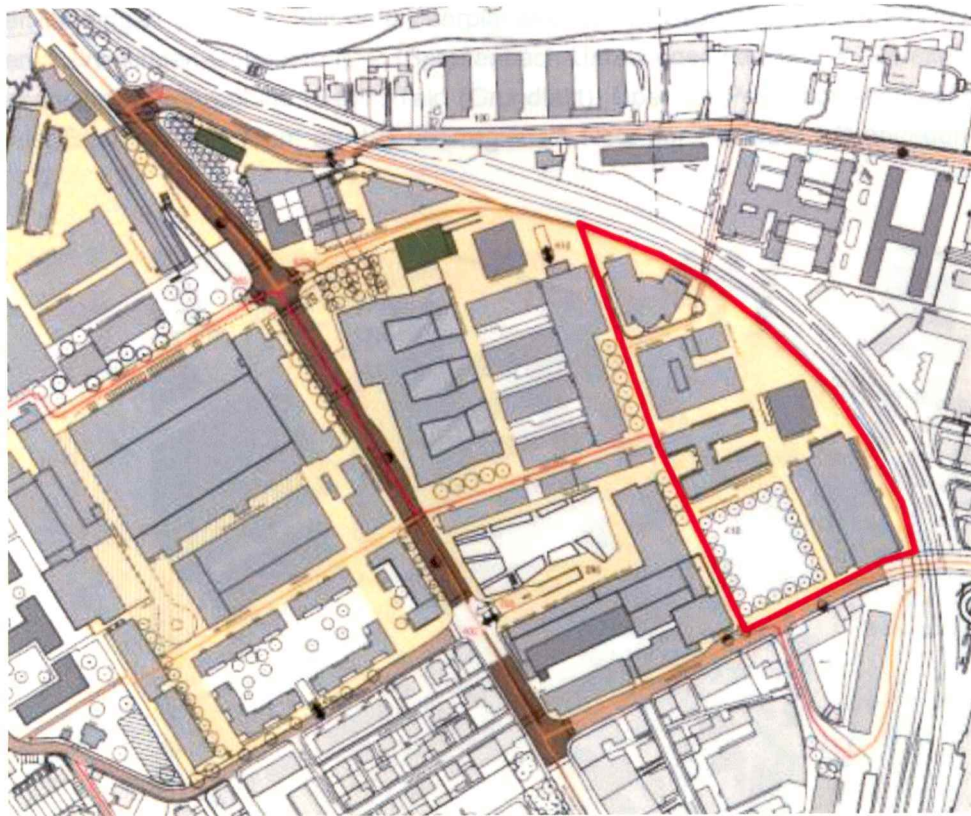


Abbildung 12: Arealerschliessung Baden Nord mit Bruggerstrasse (dunkelbraun), Römer- und Haselstrasse (hellbraun); Planungsgebiet A2 (rot umrandet)

Die Haupterschliessung des Planungsgebiets A2 erfolgt heute noch über 249 oberirdische Abstellplätze (inkl. zwei Mobility-Standorte)<sup>10</sup>. Diese sind über die Brown Boveri Strasse erreichbar. Für die PP auf dem Brown Boveri Platz besteht ein Anschluss über die Haselstrasse. In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet befinden sich zudem die

<sup>9</sup> Koordinierter Kapazitätsnachweis Baden Nord / Bäder, Nachweis gemäss § 26b ABauV, erstellt von Basler & Hofmann im Auftrag der Stadt Baden, der ABB Immobilien AG und der Verena Hof AG, 7. Februar 2011

<sup>10</sup> Stand Februar 2010

beiden Parkhäuser Power Tower (510 PP) und Trafo (295 PP). Diese werden über die Bruggerstrasse-Römerstrasse (Power Tower) bzw. direkt über die Bruggerstrasse (Trafoparkhaus) erschlossen.

Die mit dem Bau der beiden Hochhäuser (inkl. Parkierungsanlagen) einhergehenden Veränderungen der Erschliessungs- und Parkierungssituation in Baden Nord werden in den Kapiteln 3.2 und 3.3 näher beschrieben.

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Quartier Baden Nord liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Baden. Dadurch bestehen sehr gute Bahn- und Busanschlüsse (vgl. Abbildung 13). An den Bushaltestellen Bahnhof Baden West und Ost halten sämtliche Linien der Regionalen Busverkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW). Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 bedienen die Linien 1 (Wettingen-Gebensdorf), 2 (Spreitenbach-Untersiggenthal) und 4 (Spreitenbach-Gebensdorf) das Areal im 15-Min.-Takt (Grundtakt). Über die Postautostation beim Bahnhof ist Baden Nord zudem an das überregionale Netz der Postauto AG angebunden.

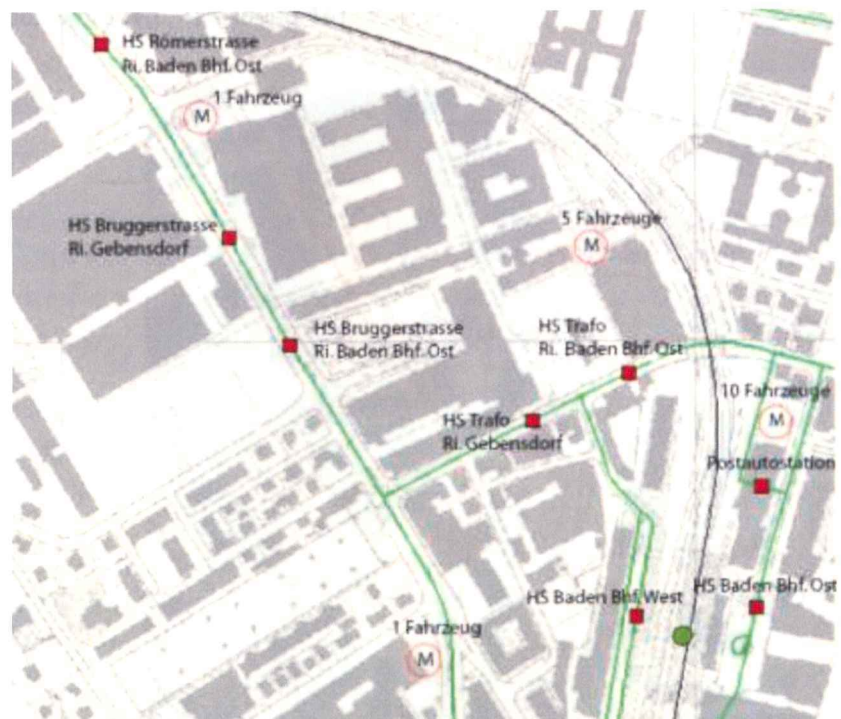


Abbildung 13: ÖV-Haltestellen und Mobility-Stationen im Gebiet Baden Nord/Bahnhof

Weitere Verbesserungen des ÖV in der Stadt/Region Baden sind angedacht oder bereits in Planung:

- Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Aargau-Ost, 1. Generation, hat sich der Bund verpflichtet, insgesamt 20.6 Mio. CHF an das Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen, die Strassenraumgestaltung Mellingerstrasse (K268) und

den Umbau des Schulhausplatzes zu leisten. Der Umbau des Schulhausplatzes, insbesondere die Optimierung des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs ist derzeit in Planung. Für 2011 ist die Volksabstimmung über das Projekt in der Stadt Baden vorgesehen; frühester Baubeginn ist 2014.

- Mit dem Verkehrsmanagement Grossraum Baden-Wettingen soll der verfügbare Verkehrsraum möglichst effizient genutzt werden. Der Verkehr soll verflüssigt werden, um die Stauzeiten massiv reduzieren zu können. Der Grosse Rat des Kantons Aargau hat den Grosskredit für das Verkehrsmanagement letztes Jahr genehmigt.
- Die Regionalplanungsverbände sehen für die nächsten Jahre weitere Ausbauten vor: Neue Tangentiallinien (Dättwil - Baregg Tunnel - Wettingen/Neuenhof, Würenlos - Neuenhof), schnelle und direkte Busangebote von Bremgarten nach Baden, 15-Min.-Takt für die Gemeinden am Rohrdorferberg und Richtung Ehrendingen.

### Langsamverkehr (LV)

Die wichtigste übergeordnete Fusswegverbindung ist die Achse Güterstrasse - Brown Boveri-Strasse. Sie verbindet die Haltestellen des Bahn- und Busnetzes mit den Arbeitsplatzgebieten in Baden Nord (vgl. Abbildung 14).

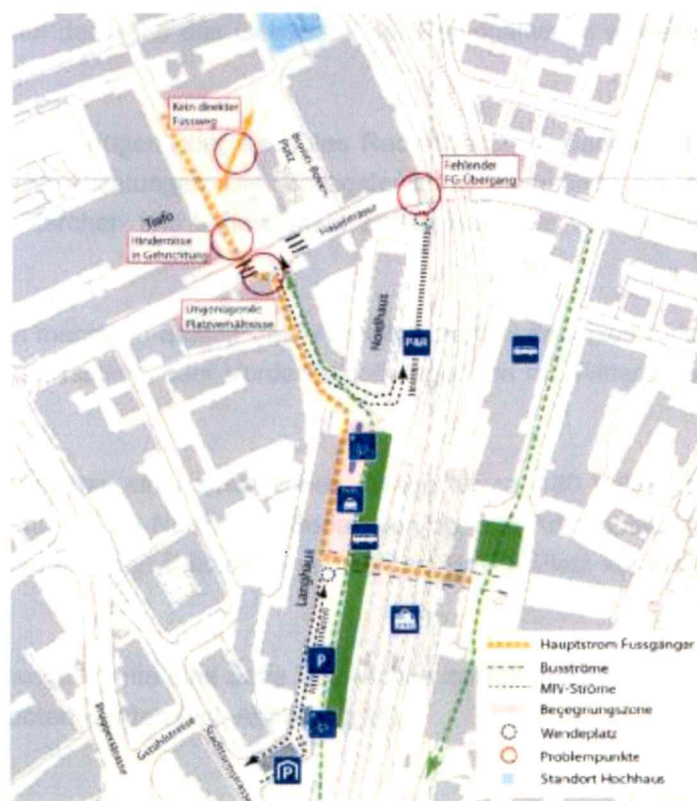


Abbildung 14: Fussgängererschliessung im Gebiet Baden Nord/Bahnhof



Die heutige Fussgängerführung weist mehrere Mängel auf: Das 4 m breite Trottoir im nördlichen Teil der Güterstrasse ist für das Fussgängeraufkommen in Spitzenzeiten zu schmal dimensioniert. Die Platzverhältnisse vor dem Fussgängerstreifen über die Haselstrasse sind zu eng. Auf dem heutigen Brown Boveri-Platz fehlt eine auf die Fussgänger zugeschnittene Gestaltung, die diese auf dem direktesten Weg zu den bestehenden und geplanten Bürobauten führt.

Die Stadt Baden hat im Rahmen der Revision der BNO und des ERP prüfen lassen, ob eine Aufwertung der Verbindung entlang der Güterstrasse sinnvoll ist, oder ob zusätzliche Verbindungen zwischen dem Bahnhof und Baden Nord erstellt werden müssen<sup>11</sup>. Drei Varianten wurden geprüft: Aufwertung der bestehenden Verbindung, Passerelle und Gleisweg. Die bestehende Verbindung und der Gleisweg sind Teil des Fusswegkonzepts der Stadt Baden von 2007. Beim Gleisweg handelt es sich um eine Netzlücke, die gemäss Konzept in 4 bis 8 Jahren geschlossen werden sollte.

Im Rahmen des Wettbewerbs zur Gestaltung des Brown Boveri-Platzes sollen alle drei Varianten nochmals überprüft werden. Der Gestaltungsplan weist dem Freiraum entlang der Gleise, und damit auch dem Gleisweg, eine prominente Rolle zu und legt die entsprechenden Bestimmungen fest (vgl. Kapitel 5). Andererseits muss die Realisierung der Fussgängerquerung entlang der Gleise über die Haselstrasse mit den Ausbauplänen der SBB (vgl. Kapitel 1.6) abgestimmt werden. Gemäss Wettbewerbsprojekt ist eine Passerelle über die Haselstrasse auf der Höhe des Gebäudes der Regionalwerke vorgesehen.

Die Stadt und die Region Baden verfügen über ein gutes Radwegnetz. In Baden Nord bündeln sich die Routen aus allen Richtungen. Die wichtigsten Einfallsachsen in die Innenstadt (Brugger-, Mellinger-, Zürcher- und Landstrasse) weisen separate Velostreifen auf.

In Baden Nord befinden sich an mehreren Stellen Velo-Abstellplätze. Bei den fixen Anlagen handelt es sich meistens um Lenker- oder Vorderradaufhängungen mit Witterungsschutz (vgl. Abbildung 15).

Neben dem Hochhaus Ost ist der Bau einer zusätzlichen Anlage für ca. 180 Velos geplant. Diese Zahl entspricht gemäss VSS-Norm dem Bedarf von ca. 600 Arbeitsplätzen. Zusätzlich können damit die wegfallenden Plätze auf dem Brown Boveri Platz kompensiert werden.

Mit der Realisierung des Gleiswegs könnte eine dritte Velo-Achse zwischen Baden Nord und dem Bahnhof Baden angeboten werden (vgl. Abbildung 15).

---

<sup>11</sup> Baden Nord „FIT 2008“: Variantenstudie Fussgängererschliessung - Variantenvergleich und Empfehlung, verfasst von Basler & Hofmann im Auftrag der Stadt Baden, 30. Juli 2008.

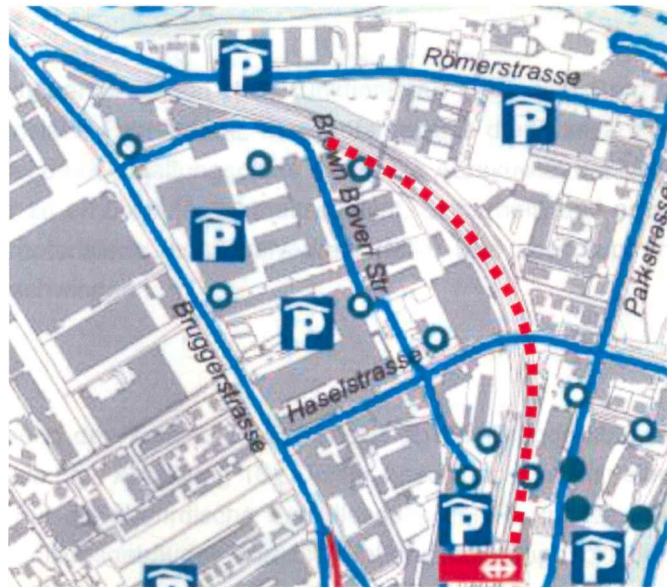


Abbildung 15: Radwegnetz Stadt Baden (rot = möglicher Gleisweg; grün = Veloabstellplätze)

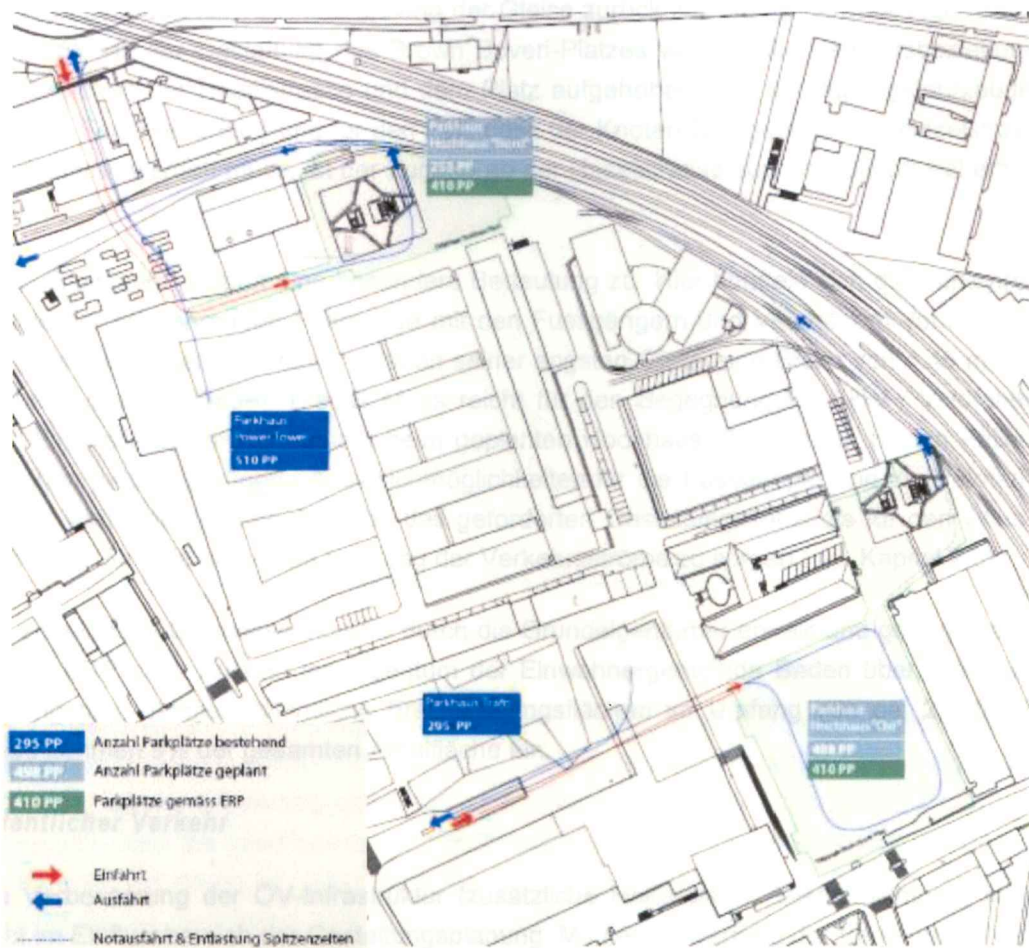


Abbildung 16: Erschliessungskonzept bestehende und geplante Parkhäuser

### **3.2 Erschliessungskonzept**

Die Verkehrsflächen im Innenstadtquartier Baden Nord funktionieren nach dem Prinzip des Mischverkehrs, d.h. der motorisierte Fahrverkehr, die Radfahrer und die Fussgänger teilen sich den gleichen Raum. Ziel des Gestaltungsplans ist es, die Attraktivität der Verkehrsflächen für den Fussverkehr zu erhöhen (Aufenthaltsqualität, Sicherheit) und neue Verbindungen zu schaffen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird aber auch in Zukunft nicht aus Baden Nord verschwinden.

#### ***Motorisierter Individualverkehr***

Die unterirdische Haupterschliessung des Teilgebiets A2 erfolgt ab der Bruggerstrasse über das bestehende Trafoparkhaus (vgl. Abbildung 16). Dieser Anschluss ist durch eine Dienstbarkeit rechtlich gesichert. Für die oberirdische Erschliessung der Parkplätze, die Anlieferung (z. B. Trafohalle, Speditionsgebäude) und die Rettungsfahrzeuge gilt das Einbahnsystem: Die Zufahrt erfolgt ab der Bruggerstrasse über die Brown Boveri Strasse. Die Wegfahrt verläuft zwischen dem geplanten Hochhaus und dem Sitz der ABB Immobilien AG (Gebäude Nr. 701) und entlang der Gleise zurück zur Bruggerstrasse (vgl. Abbildung 16). Mit der Gestaltung des Brown Boveri-Platzes werden alle Verkehrsbeziehungen zwischen der Haselstrasse und dem Platz aufgehoben. Nur für Rettungsfahrzeuge (Sanität, Feuerwehr etc.) und für den Fall, dass der Knoten Bruggerstrasse - Haselstrasse umfahren werden muss, ist der Zugang ab der Haselstrasse auch in Zukunft sicherzustellen.

Dem „Gleisraum“ kommt eine besondere Bedeutung zu: Hier bündeln sich die Verkehrsströme der wegfahrenden Fahrzeuge mit den Fussgängern und Velofahrern vom Bahnhof (Gleisweg). Der Gleisraum weist an seiner engsten Stelle eine Breite von 4.46 m auf (Höhe Duplex-Gebäude). Dieses Mass reicht für den Begegnungsfall LkW / Velofahrer aus. Ein weiteres Engnis besteht beim geplanten Hochhaus (4.35 m). In beiden Fällen bestehen jedoch genügend Ausweichmöglichkeiten für die Fussgänger und die Velofahrer. Es wird eine zentrale Aufgabe des geforderten Gestaltungskonzepts für den Gleisraum sein, für eine natürliche Lenkung der Verkehrsströme zu sorgen (vgl. Kapitel 2.3).

Die arealinterne Erschliessung wird durch die Grundeigentümer erstellt und geht gemäss Art. 24 ERP nach Ausbau ins Eigentum der Einwohnergemeinde Baden über. Der Gestaltungsplan definiert öffentliche Erschliessungsflächen im Umfang von ca. 2'480 m<sup>2</sup>. Diese nehmen 9% der gesamten Arealfläche ein.

#### ***Öffentlicher Verkehr***

Die Verbesserung der ÖV-Infrastruktur (zusätzliche Haltestellen, Taktverdichtung) liegt nicht im Einflussbereich der Gestaltungsplanung. Mit der Aufwertung der Verkehrsflächen verbessert sich jedoch die Zugänglichkeit der bestehenden Haltestellen. Mit der Realisierung des Gleiswegs könnte eine direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof Baden und dem Hochhausbereich Baden Nord realisiert werden. Diese ist jedoch abhängig vom Wettbewerb Brown Boveri-Platz und den Plänen der SBB (Perronausbau).

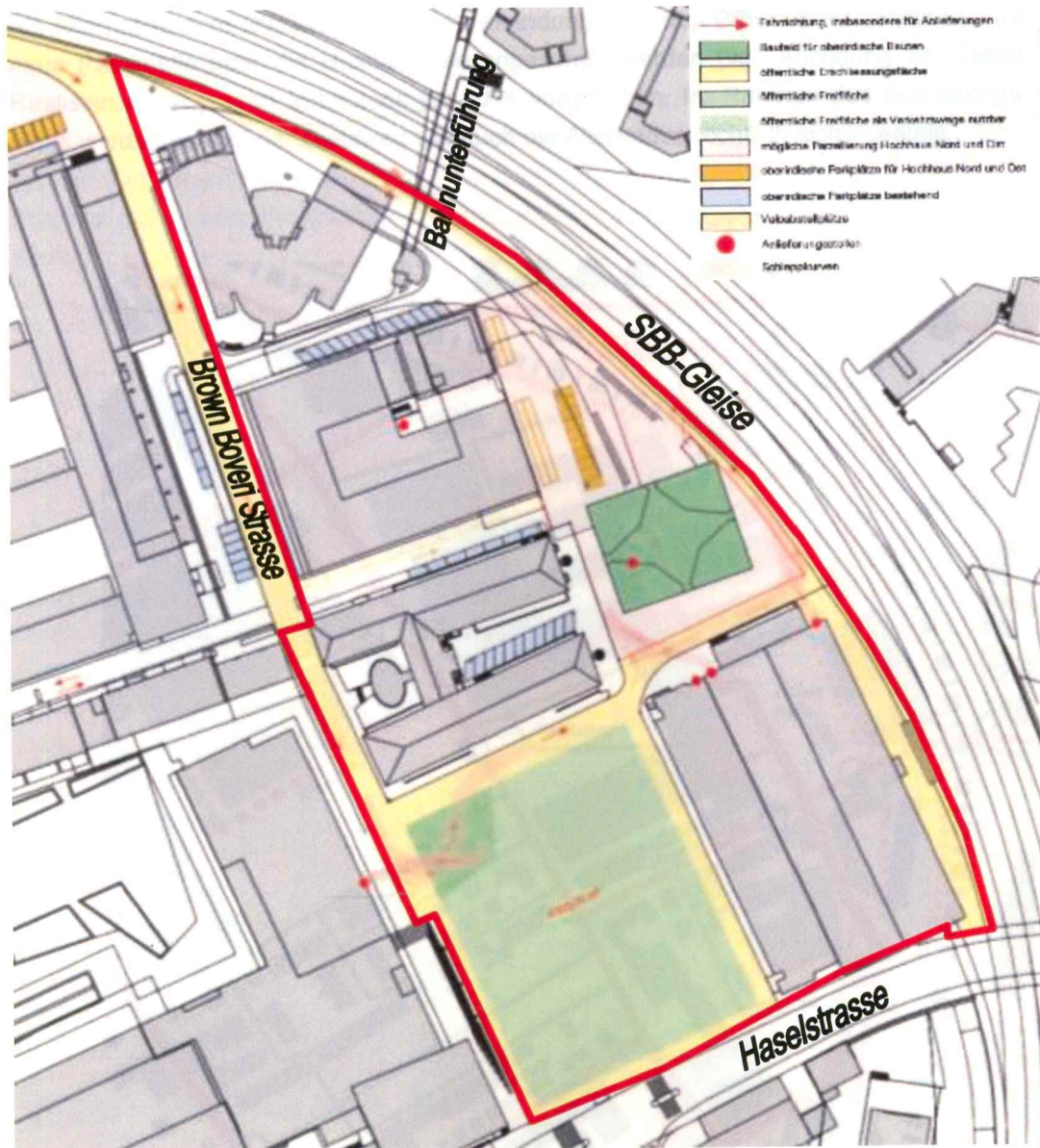
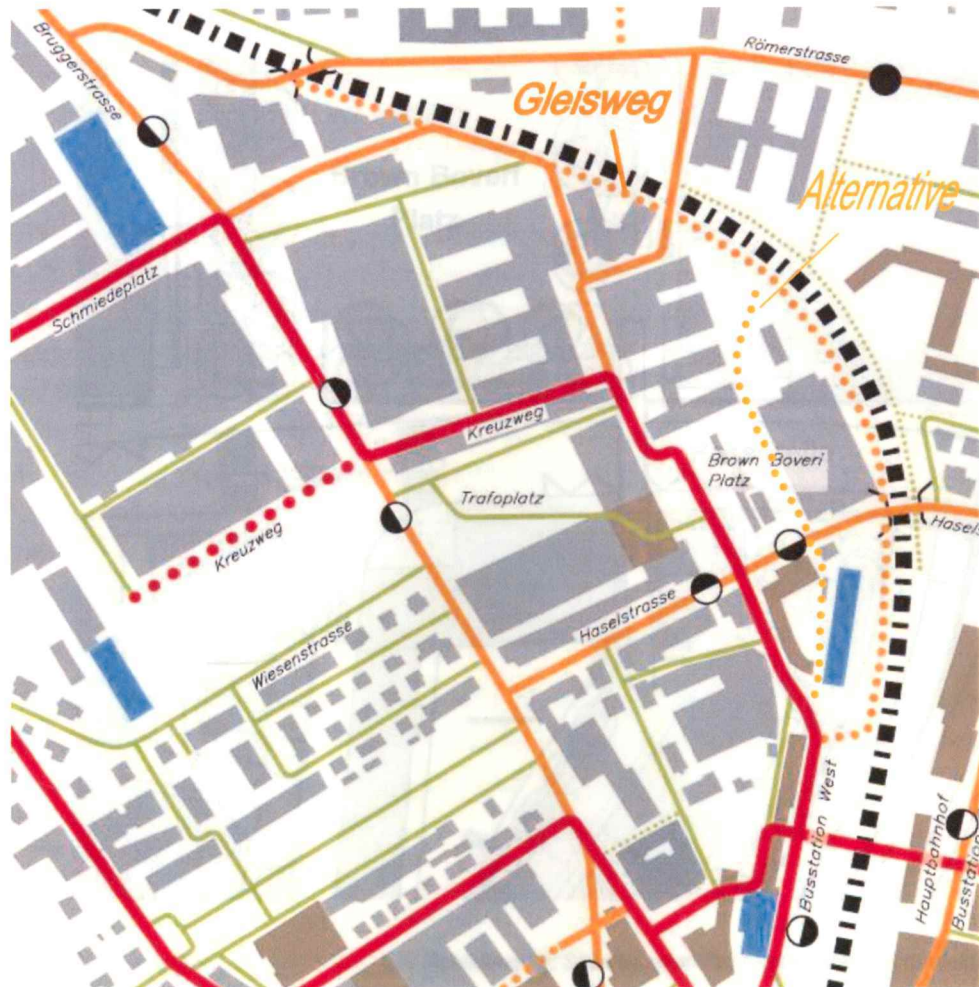


Abbildung 17: Oberirdischer Erschliessungsring mit Fahrtrichtungen, Planungsgebiet (rote Bandierung)

### Langsamverkehr

Der Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer) profitiert einerseits von der Aufwertung der Verkehrsflächen (Brown Boveri-Platz, Gleisraum), andererseits vom geplanten Gleisweg. Mit dem Gleisweg entstünde eine direkte Verbindung zum Bahnhof und zur Innenstadt. Über die bestehende Bahnunterführung auf der Höhe des Duplex-Gebäudes wären auch die geplanten Wohnsiedlungen auf den Teilgebieten C1 und C2 mit dem Bahnhof Baden verbunden. Der Gleisweg schliesse eine wichtige Lücke im städtischen Fussweg- und Radroutennetz (vgl. Abbildung 18). Seine Realisierbarkeit ist jedoch abhängig vom Perronausbau der SBB.

Als Alternative zum Gleisweg kann die Verbindung über den Brown Boveri Platz und die neue Passerelle über die Haselstrasse angesehen werden (vgl. Abbildung 18). Deren Realisierung ist jedoch frühestens für 2014 vorgesehen. Im Rahmen des Gestaltungsplans werden sowohl der Gleisweg wie auch die Alternative rechtlich sichergestellt.



Netzhierarchie

- Hauptroute (übergeordnetes Netz)
- Nebenroute (untergeordnetes Netz)
- Feinerschliessung
- ⋯ Netzlücke auf Hauptroute
- ⋯ Netzlücke auf Nebenroute
- ⋯ Netzlücke in der Feinerschliessung

Ziele

- Schulen
- Einrichtungen mit Publikumsaufkommen
- Bushaltestelle (zweiseitig / einseitig)

Abbildung 18: Ausschnitt Fusswegkonzept Baden

Mit der Passerelle über die Haselstrasse wird eine neue Verbindung von Bahnhof nach Baden Nord geschaffen. Mit einer Breite von 4.2 m soll die Passerelle sowohl vom Fussverkehr wie auch von Radfahrern benutzt werden können. Sie führt mittig zwischen den Gebäuden der Regionalwerke hindurch und kommt auf der gegenüberliegenden Seite parallel zum Speditionsgebäude an (vgl. Abbildung 19). Die Passerelle soll als starkes Zeichen mit grosser Wiedererkennbarkeit auf den neu gestalteten Brown Boveri-Platz führen.

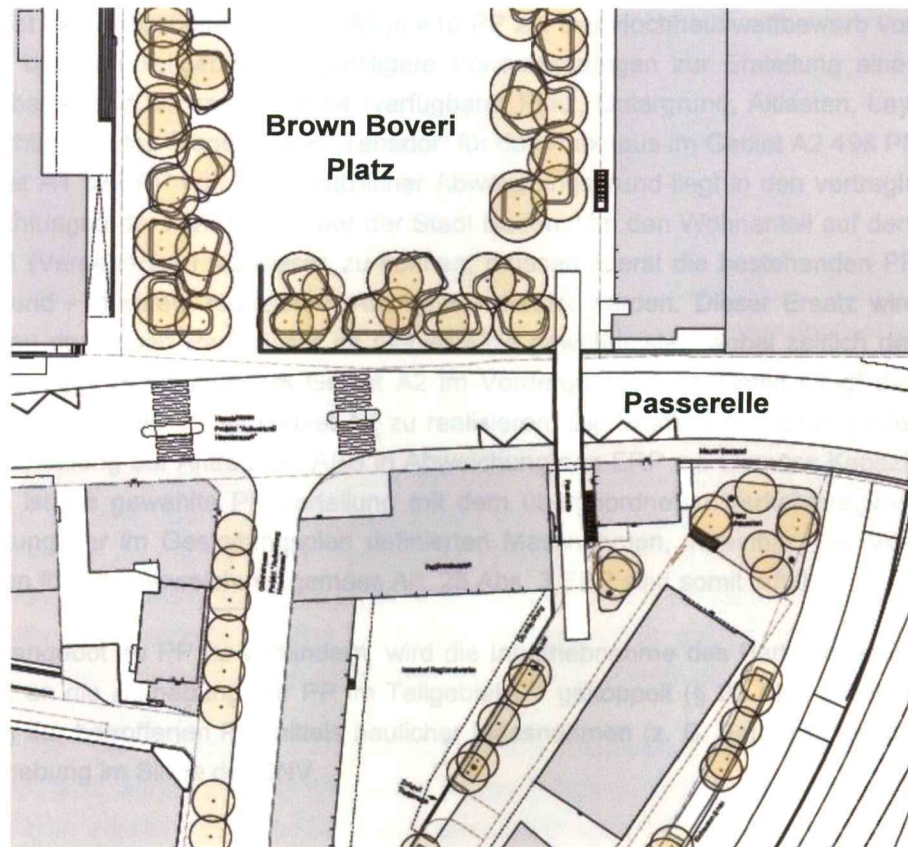


Abbildung 19: Situationsplan Passerelle (Stand Vorprojekt)

### 3.3 Parkierungskonzept

#### Vorbemerkungen

Die Nachverdichtung von Baden Nord und die Realisierung des Wohnanteils führen zu einer Verlagerung von Parkplätzen der Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung auf solche der Wohnnutzung. Damit verbunden ist eine Neukonzeption der Parkieranlagen<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Zur genauen Abfolge der Änderungen vgl. den koordinierten Kapazitätsnachweis von Basler & Hofmann vom 7. Februar 2011, Kapitel 3.2.

Durch die Revision der BNO und des ERP 2008 wurde die Parkplatzzahl in Baden Nord von 2'400 PP auf 2'720 PP erhöht. Von diesen stehen 1'720 PP für öffentliche, gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen zur Verfügung, 1'000 PP für das Wohnen. Die Zuordnung der PP auf die einzelnen Teilgebiete regelt der ERP. In der Summe liegt die PP-Ausstattung von Baden Nord knapp unter dem nach BNO vorgesehenen Minimum. Der ERP verpflichtet deshalb Unternehmen, die neue Arbeitsplätze in Baden Nord ansiedeln, zu einem Mobilitätskonzept (Art. 25 Abs. 1 ERP).

Der ERP weist den Teilgebieten A2 und A4 je 410 PP zu. Der Hochhauswettbewerb von 2009 zeigte, dass im Teilgebiet A2 günstigere Voraussetzungen zur Erstellung eines Parkhauses bestehend als im Gebiet A4 (verfügbarer Platz, Untergrund, Altlasten, Layout). Folgerichtig sah das Siegerprojekt „Tenedor“ für das Parkhaus im Gebiet A2 498 PP und im Gebiet A4 322 PP vor. Ein zusätzlicher Abweichungsgrund liegt in den vertraglichen Verpflichtungen der ABB gegenüber der Stadt Baden: Um den Wohnanteil auf dem Teilgebiet C1 (Verenaäcker) realisieren zu können, müssen zuerst die bestehenden PP aufgehoben und - in einem reduzierten Ausmass - ersetzt werden. Dieser Ersatz wird durch den Bau der neuen Parkhäuser im Gebiet A2/4 gewährleistet, wobei zeitlich der Bau des Hoch- und Parkhauses im Gebiet A2 im Vordergrund steht. Damit steigt das Bedürfnis, möglichst viele PP im Gebiet A2 zu realisieren. Die Stadt stimmt einer Änderung der PP-Zuteilung auf Antrag der ABB in Abweichung des ERP zu. Gemäss Kapazitätsnachweis ist die gewählte PP-Verteilung mit dem übergeordneten Verkehrsregime, unter Einhaltung der im Gestaltungsplan definierten Massnahmen, vereinbar. Die Voraussetzungen für eine Abweichung gemäss Art. 25 Abs. 3 ERP sind somit erfüllt.

Um ein Überangebot an PP zu verhindern, wird die Inbetriebnahme des Parkhauses im Teilgebiet A2 an die Aufhebung der PP im Teilgebiet C1 gekoppelt (§ 20 Abs. 8 SNV). Die Sperrung der betroffenen PP mittels baulicher Massnahmen (z. B. Betonblöcke) gilt auch als Aufhebung im Sinne der SNV.

### **Konzept**

Im Gestaltungsplangebiet A2 sind zukünftig maximal 546 Parkplätze zulässig. Davon sind 498 PP unterirdisch und 48 PP oberirdisch anzuordnen. Die unterirdischen Parkplätze verfügen über keine eigene Einfahrt, sondern werden über das bestehende Trafoparkhaus erschlossen (vgl. Abbildung 16). Die Machbarkeit des Anschlusses ist baulich und rechtlich gesichert. Zusätzlich ist eine Ausfahrt im Bereich des Hochhauses Ost geplant. Die PP stehen sowohl Beschäftigten wie auch Kurzzeitparkierern bei Anlässen am Abend zur Verfügung (Mehrfachnutzung). Die oberirdischen Parkplätze werden über die Brown Boveri Strasse bedient. 28 oberirdische PP stehen der ABB zur Verfügung, 20 PP der AXA (siehe Rahmenvertrag zwischen ABB und AXA).

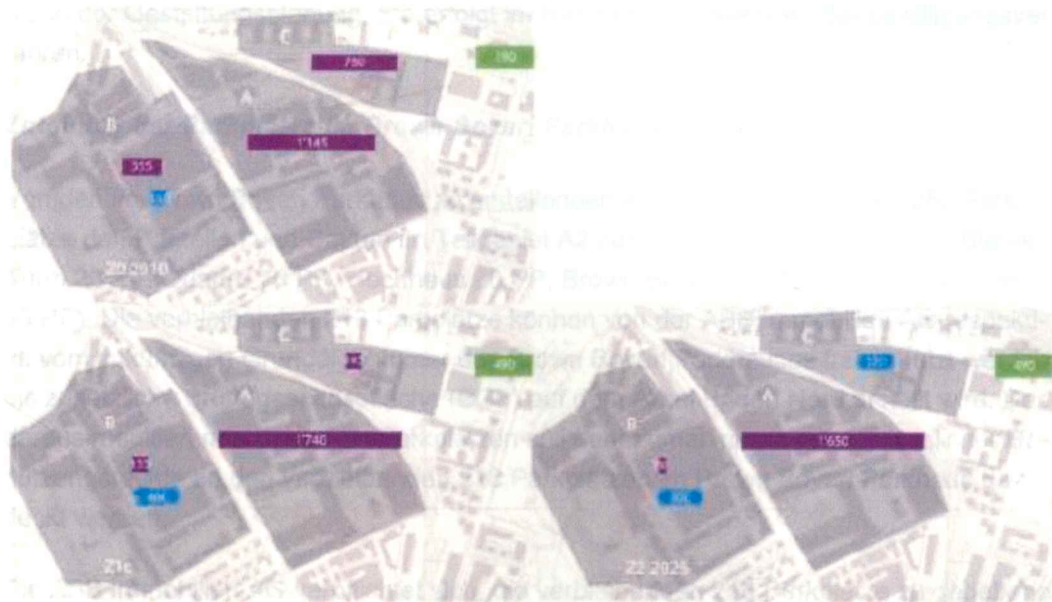


Abbildung 20: Angebot an Parkplätzen nach Arealen (2010 – 2025)

Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes schlägt der Kapazitätsnachweis mehrere Massnahmen vor. Zentrales Element ist ein integrales Verkehrsleitsystem, welches in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung auf der Bruggerstrasse die zeitliche, räumliche und quantitative Verteilung der Zu- und Wegfahrten auf den Teilgebieten A1 bis A5 regelt. Damit diese Flexibilität erreicht werden kann, verfügt das Hochhaus Ost über eine zusätzliche Ausfahrtsrampe. Von dort wird der Verkehr über das erwähnte Ringsystem (Kapitel 3.2) auf die Bruggerstrasse geführt. Die Ausfahrt ist in das Hochhaus integriert und tritt somit kaum negativ in Erscheinung.

Die Auswirkungen der verbundenen Parkhäuser auf die bestehende Schrankenanlage beim Trafoparkhaus wurden in einer Studie von Basler & Hofmann überprüft<sup>13</sup>. Kritische Belastungsspitzen ergeben sich bei Grossanlässen, wenn viele Besucher kurz vor Beginn der Veranstaltung die Parkplätze im Trafoparkhaus und im Parkhaus Brown Boveri-Platz aufsuchen. In der Studie wird empfohlen, im Bedarfsfall die beiden Rampen des Trafoparkhauses nur als Einfahrt zu nutzen. Die Ausfahrt wird in diesem Fall alleine über die Rampe beim Hochhaus Ost erfolgen. Entsprechende Vorgaben sind in den SNP A1 aufgenommen worden (vgl. Kapitel 1.6).

Die Zunahme der PP von heute 249 PP auf 546 PP ist auf die oben geschilderte Verlagerung von PP für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen aus anderen Teilgebieten von Baden Nord in das Gebiet A2 zurückzuführen (vgl. Abbildung 20). Insgesamt verringert sich in Baden Nord die Zahl der PP für Gewerbe und Dienstleistungen von 2'100 auf 1'720 PP, während sie für Wohnnutzungen von 300 auf 1'000 PP zunimmt. Die Regelung der Aufhebung / Zuteilung der alten / neuen Parkplätze auf die Nutzer ist nicht Gegen-

<sup>13</sup> Ein-/Ausfahrt Parkhaus Trafo, Abklärungen bezüglich Kapazitätserweiterung / baulicher Anpassungen, verfasst von Basler & Hofmann im Auftrag der Stadt Baden und der ABB Immobilien AG, 26. Januar 2011



stand der Gestaltungsplanung. Sie erfolgt im Rahmen der jeweiligen Baubewilligungsverfahren.

### **Zuteilung der Parkplätze im Brown Boveri Parkhaus**

Von den im Brown Boveri Parkhaus zu erstellenden 498 Parkplätzen stehen 280 Parkplätze den Parzellen und Bauten im Teilgebiet A2 zur Verfügung (Duplex 52 PP, Blauer Turm 23 PP, Quadro 70 PP, Hochhaus 80 PP, Brown Boveri Hof 12 PP und Spedition 43 PP). Die verbleibenden 218 Parkplätze können von der ABB Immobilien AG respektive vom zukünftigen Grundeigentümer des Brown Boveri Parkhauses frei genutzt werden, bis zusätzliche Bruttogeschossfläche (BGF) auf dem Areal Baden Nord erstellt wird. Der daraus resultierende Bedarf an Parkplätzen soll dann zumal mittels ausschliesslicher Benützungsberechtigungen an den verbleibenden 218 Parkplätzen im Brown Boveri Parkhaus gedeckt werden.

Die ABB Immobilien AG verpflichtet sich, die verbleibenden 218 Parkplätze zu gegebener Zeit mittels entgeltlicher ausschliesslicher Benützungsberechtigungen zu Gunsten der von neu erstellter BGF betroffenen Parzellen sicherzustellen. Die Entschädigung erfolgt zu Marktpreisen. Diese Verpflichtung ist zeitlich limitiert; ein Anspruch auf Einräumung (Eintragung im Grundbuch) entgeltlicher ausschliesslicher Benützungsberechtigungen besteht jeweils nur innerhalb von drei Monaten nach Realisierung der neu erstellten BGF. Nach Ablauf dieser Frist sind die ABB Immobilien AG respektive der zukünftige Grundeigentümer des Brown Boveri Parkhauses befugt, die diesbezüglichen Parkplätze (gemäss der neu erstellten BGF) nach ihrem Ermessen zu verwenden.

### **3.4 Induziertes Verkehrsaufkommen**

Auf Grund des koordinierten Kapazitätsnachweises von Basler & Hofmann lässt sich das induzierte Verkehrsaufkommen errechnen. Dabei wurden alle Teilgebiete von Baden Nord einbezogen.

Die Berechnung für das Gestaltungsplangebiet A2 ergeben für das Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen von 1'992 Fahrten pro Tag (vgl. Tabelle 1). Der durch die Nutzungsverdichtung, die Verlagerung von Parkplätzen ins Gebiet A2 und das höhere spezifische Verkehrsaufkommen pro Parkplatz entstehende Mehrverkehr beträgt 1'245 Fahrten pro Tag.

Im Gebiet Teilgebiet A4 beträgt das gesamthafte Verkehrsaufkommen 2025 1'288 Fahrten pro Tag. Dies entspricht einer Zunahme von 1'207 Fahrten pro Tag. Diese ist analog dem Gebiet A2 vor allem auf die Nutzungsverdichtung und die Verlagerung von Parkplätzen zurückzuführen.

Baufeld	Z0 Induzierte Fahrten	Z1.1 Induzierte Fahrten	Z1.2 Induzierte Fahrten
A1	960	1'280	1'280
<b>A2</b>	<b>747</b>	<b>0</b>	<b>1'992</b>
A3	1'638	2'040	2'040
A4	81	1'288	1'288
A5	9	0	0
B1	750	750	750
B2	150	0	0
B3	45	0	0
B4	60	0	0
B5	600	450	450
BBB	210	280	280
C1	1'620	660	660
C2	720	300	300
<b>Total</b>	<b>7'590</b>	<b>7'048</b>	<b>9'040</b>

Tabella 1: Induzierte Fahrten pro Baufeld und Zustand<sup>14</sup>

Durch die Aufhebung der Geschäftsparkplätze und die Realisierung von Wohnbauten im Gebiet Verenaäcker und Römerstrasse nimmt das Verkehrsaufkommen aus den Teilgebieten C1 und C2 deutlich ab. Insgesamt muss für Baden Nord mit einer Zunahme des Verkehrsaufkommens bis 2025 von 7'590 auf 9'040 Fahrten pro Tag gerechnet werden (+19%).

Auf der Grundlage des induzierten Verkehrsaufkommens lassen sich die Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz in Baden Nord wie folgt zusammenfassen:

Die Gesamtzahl der Parkplätze in Baden Nord bleibt in der Zukunft im Vergleich zu heute in etwa gleich. Die veränderte Nutzungsanordnung führt jedoch zu einer Zunahme der Anzahl Fahrten. Das Strassennetz befindet sich bereits heute an seiner Leistungsgrenze. Die zusätzlichen Fahrten verschärfen die bereits kritischen Abschnitte auf der Brugerstrasse (Knoten Wiesenstrasse, Haselstrasse). Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes in Baden Nord sind zwingend Massnahmen zu ergreifen. Diese sind im Kapitel 6. des Kapazitätsnachweises aufgelistet. Mit dem Gestaltungsplan für das Teilgebiet A2 werden sie grundeigentümergebunden festgelegt (vgl. Kapitel 5).

<sup>14</sup> Der Zustand Z1.2 entspricht dem Zustand Z2, 2025, Variante 2 des koordinierten Kapazitätsnachweises Baden Nord / Bäderquartier vom 7. Februar 2011.

## 4 Umwelt

### 4.1 Generelle Überlegungen

Die Umweltschutzgesetzgebung sieht vor, dass Anlagen einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen sind, wenn sie gewisse Schwellenwerte überschreiten. Im Bereich „Verkehr, Strassenverkehr“ sieht die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vor, dass für „Parkhäuser und -plätze für mehr als 500 Motorwagen“ eine UVP durchzuführen ist (Anlagetyp Nr. 11.4).

Konkret lässt der Gestaltungsplan im gesamten Teilgebiet A2 546 PP zu. Es ist vorgesehen, 498 dieser Parkplätze in einem einzigen Parkhaus zu erstellen. Der Schwellenwert des UVPV-Anhanges von 500 PP wird nicht erreicht. Die Anlage wäre für sich allein also nicht UVP-pflichtig. Aufgrund betrieblicher Überlegungen und Optimierungen (Mehrfachnutzung) steht das im Teilgebiet A2 vorgesehene Parkhaus funktionell einen Zusammenhang mit dem bestehenden Trafo-Parkhaus. Damit liegt eine Anlage vor, die den Schwellenwert für die UVP-Pflicht übersteigt. Daher wurde im Laufe der Planungsschritte im Bereich Umwelt eine formelle Hauptuntersuchung durchgeführt.

Die nachfolgenden Kapitel geben summarisch Auskunft über einzelne Umweltbereiche. Für nähere Informationen wird auf den Bericht zur Umweltsituation vom 9. Februar 2011 verwiesen.

### 4.2 Umweltbereiche

Beim Umweltbereich *Luft* führen die Projektauswirkungen im Betriebszustand insgesamt zu etwas höheren Schadstoffemissionen. Eine Verbesserung der Luftqualität, wie sie der Massnahmenplan Luft verlangt, ist durch den Gestaltungsplan nicht zu erwarten. Für die Baustelle gilt die Massnahmenstufe B.

Beim Umweltbereich *Lärm* wird der Immissionsgrenzwert durch den induzierten Verkehr nicht im wahrnehmbaren Bereich (> als 1dB) überschritten. Es treten auch keine neuen Immissionsgrenzwertüberschreitungen auf. Die rechtlichen Voraussetzungen werden somit im Bereich Lärm eingehalten. Zusätzliche Massnahmen sind nicht nötig. Bei einer künftigen Wohnnutzung entlang der Haselstrasse oder dem Bahngleis sind zwingend Massnahmen zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes sowie eine vertiefte Abklärung bezüglich Industrie- und Gewerbelärm notwendig. Bei einer Gewerbe- oder Büronutzung werden die Grenzwerte eingehalten. Für die Baustelle gilt die Massnahmenstufe B.

Beim Umweltbereich *Erschütterungen* sollen die zu erwartenden Erschütterungen am Hochhausstandort im Sinne der Vorsorge mittels Prognose ermittelt werden. Gegebenenfalls sind für das Bauprojekt die entsprechenden Massnahmen vorzusehen.

Beim Umweltbereich *Freiraum / Natur / ökologischer Ausgleich* sind die Freiflächen aus ökologischer Sicht von besonderer Bedeutung. Durch ihre Bezeichnung im Entwicklungs-

richtplan werden 10 % der Arealfläche der Zone IN als Freiflächen definiert. Der Brown Boveri Platz im Gebiet A2 ist eine dieser Freiflächen, welche soweit möglich als ökologische Ausgleichsflächen mit standortgerechter und artenreicher Vegetation sowie mit schattenspendender Bepflanzung ausgestaltet werden sollen. Die örtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der ökologischen Ausgleichsmassnahmen sind sehr ungünstig bzw. einengend. Daher entsteht ein Widerspruch zur Vorgabe des ERP. Zur Kompensation des verbleibenden Defizites wird vorgeschlagen, den - zwar kleinen, aber bestehenden - Handlungsspielraum im Rahmen der Baubewilligungsverfahren dahingehend zu nutzen, um primär die Umgebungsgestaltung entsprechend zu optimieren. Für das verbleibende Defizit soll - ebenfalls im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens - eine Lösung im Sinne von § 40a Abs. 3 BauG gefunden werden.

Beim Umweltbereich *Grundwasser* wird festgestellt, dass das Teilgebiet A2 deutlich über dem Grundwasserstrom liegt. Ein Teil des Gebietes A2 liegt in der weiteren Schutzzone S3. Die restlichen Gebiete sind dem Gewässerschutzbereich A<sub>u</sub> zugeordnet. Für bauliche Eingriffe ist ein Baustellenentwässerungskonzept zu erstellen.

Beim Umweltbereich *Abwasser und Entwässerung* gilt der Grundsatz, dass bei Neu- und Umbauten unverschmutztes Abwasser nach Möglichkeit versickern zu lassen ist. Je nach Arealbereich sind die Vorschriften der Zone S3 einzuhalten bzw. des Grundwasserschutzbereiches A<sub>u</sub>. Die Sondernutzungsvorschriften und die Vorgaben bzw. die Umsetzung des Wettbewerbsprojektes reagieren entsprechend auf die gewässerschutzrechtlichen Vorgaben und halten sie ein.

Soweit (Ober-) *Boden* betroffen ist und dieser entfernt, zwischengelagert oder zur Rekultivierung wiederverwendet werden soll, ist vorgängig abzuklären, ob Schadstoffmessungen notwendig sind.

Zur *Altlastenthematik* wurden bereits in früheren Jahren umfangreiche Untersuchungen durchgeführt, die für einzelne Standorte eine abschliessende Beurteilung erlauben. Die Freifläche des Brown Boveri Platzes muss gemäss den Sondernutzungsvorschriften vor der Abtretung an die Stadt Baden saniert werden. Die Eigentumsübertragung und die Weiterhaftung des früheren Grundeigentümers für Schäden durch Altlasten, die im Zeitpunkt der Übernahme nicht absehbar sind, werden in den Sondernutzungsvorschriften im Grundsatz grundeigentümergebunden festgehalten und ergänzend in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt. Beim Standort Spediplatz sind - im Rahmen des Baugesuchsverfahrens - allfällige Auflagen formuliert und gegebenenfalls zusätzliche Abklärungen einzufordern.

Beim Umweltbereich *Kulturgüter* ergibt die Untersuchung, dass die in der BNO bezeichneten Kulturobjekte durch die geplanten Vorhaben nicht tangiert werden.

Beim Umweltbereich *nichtionisierende Strahlung* besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf, da die Eisenbahnlinie als alte und sanierte Anlage gilt und da das Vorhaben nicht auf der Schaffung einer neuen Bauzone basiert. Es gilt aber das umweltrechtliche Vor-

sorgeprinzip. Sollten neue NIS-Emittenten errichtet werden, ist bei deren Anordnung darauf zu achten, dass sie den Anlagegrenzwert einhalten.

Beim Umweltbereich *Unfälle und Betriebsstörungen* ist festzustellen, dass die im Teilgebiet A2 geplanten Anlagen und Nutzungen nicht unter den Geltungsbereich der StfV fallen. Im Sinne der Planungshilfe des ARE ist das Teilgebiet A2 mit den vorgesehenen Nutzungen als risikorelevant einzustufen. Auf planerischer Ebene ist aufgrund des fortgeschrittenen Verfahrensstandes kaum mehr Handlungsspielraum vorhanden. Es verbleibt noch die Möglichkeit einer gewissen Optimierung des Ausführungsprojektes des Hochhauses. Entsprechende Auflagen müssten in der Baubewilligung verfügt werden. Zusammen mit diesen kann eine abschliessende Beurteilung erfolgen

Auf Grund Erkenntnisse aus der Hauptuntersuchung können die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Umweltbereiche in der Errichtungs- und Betriebsphase beurteilt werden. Im Ergebnis ist grundsätzlich festzustellen, dass die Vorschriften zum Schutze der Umwelt eingehalten werden. Da die Sondernutzungsplanung als Leitverfahren mit der UVP gekoppelt ist, hängt diese Schlussfolgerung in einzelnen Bereichen noch von einer entsprechend konsequenten Umsetzung im Rahmen von zukünftigen Baubewilligungsverfahren ab.

## **5 Sondernutzungsvorschriften**

### **5.1 Allgemeine Bestimmungen**

- § 1 bezeichnet den Geltungsbereich sowie die beiden verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans (Situationsplan + Sondernutzungsvorschriften). Es weist darauf hin, dass der Planungsbericht lediglich der näheren Erläuterung der Planinhalte dient.
- § 2 hält fest, dass die BNO der Stadt Baden in jenen Aspekten ihre Gültigkeit behält, in denen der Gestaltungsplan nicht explizit etwas anderes bestimmt. Bei Unklarheiten ist auf die Bestimmungen des ERP abzustellen.
- § 3 weist darauf hin, dass der Gestaltungsplan die planungsrechtlichen Vorgaben gemäss ERP und BNO enthält. Diese sichern die zweckmässige Erschliessung und Überbauung des Gestaltungsplanperimeters.
- § 4 definiert das Planungsziel. Mit dem Gestaltungsplan wird die räumliche Situation an der Schnittstelle zwischen Baden Nord und den angrenzenden Quartieren Bahnhof und Verenaäcker geklärt.

### **5.2 Nutzung**

- § 5 regelt das Mass und die Art der zulässigen Nutzungen. Insgesamt können mit dem Gestaltungsplan 73'000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) realisiert werden. Davon sind 4'000 m<sup>2</sup> BGF für Wohnen reserviert. Eine Verschiebung des Wohnteils im Umfang von maximal 15% (600 m<sup>2</sup>) in andere Teilgebiete des ERP ist zulässig. Zudem wird der Umgang mit der Nutzungsreserve von 13'404 m<sup>2</sup> geregelt.

### **5.3 Bau- und Gestaltungsvorschriften**

- § 6 definiert für das geplante Hochhaus Ost ein oberirdisches Baufeld und weist ihm eine zulässige BGF zu. Die Einschränkungen für das Erdgeschoss (Abs. 2 und 3) ergeben sich aus dem Hochhausprojekt.
- Die Pflichtbaulinien gemäss § 7 dienen der räumlichen Fassung des Brown Boveri Platzes.
- § 8 legt ein unterirdisches Baufeld für die geplante Parkieranlage fest. Diese muss vollständig unter das neu gestaltete Terrain zu liegen kommen.
- § 9 regelt die maximale Gebäudehöhe für das Hochhaus in Meter über Meer und hebt die Geschoss-Bestimmungen nach § 11 BNO und Anhang 3 Bauverordnung zum Baugesetz (BauV) auf.

- § 10 enthält Gestaltungsvorschriften für Neubauten und bestehende Bauten. Angestrebt wird eine besonders gute Gesamtwirkung für Baden Nord. Zur Qualitätssicherung muss für Neubauten ein Konkurrenzverfahren (Wettbewerb oder Studienauftrag) durchgeführt werden. Für die Gestaltung des Hochhauses wird ein zurückhaltender Ausdruck verlangt. Untergeordnete Gebäudeteile können teilweise über die unter- und oberirdischen Baufelder hinausragen. Die Ausfahrtsrampen müssen sich in das Hochhaus integrieren.
- § 11 macht Vorgaben zur Gestaltung der Dachaufbauten. Diese dürfen nicht störend in Erscheinung treten und haben sich in das Hochhaus zu integrieren. Im Sinne einer gewissen Flexibilität für die Projektierung darf die Gebäudehöhe gemäss § 9 um maximal 2.5 m überschritten werden.

## **5.4 Freiraum**

- § 12 definiert die oberirdische öffentliche Freifläche, die gemäss ERP unentgeltlich an die Stadt Baden abgetreten werden muss (Brown Boveri Platz). Unter der Freifläche kann eine Tiefgarage erstellt werden, die in privatem Eigentum steht. Die Herrichtung der Freifläche obliegt der Einwohnergemeinde Baden.
- § 13 regelt die Gestaltung der öffentlichen Freiflächen und der privaten Freiräume (Umgebungsflächen und Innenhöfe). Für den Brown Boveri Platz ist ein Konkurrenzverfahren durchzuführen. In Abs. 3 werden die zu befolgenden Kriterien genannt. Das Konkurrenzverfahren wurde in der Zwischenzeit durchgeführt. Die Gestaltung der privaten Freiräume obliegt den jeweiligen Grundeigentümern. Sie wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mit dem Umgebungsplan festgelegt. Die privaten Freiräume sind mit der Gestaltung der öffentlichen Freiflächen abzustimmen (Abs. 5).
- § 14 beschreibt den Zweck des Gleisraums und nennt die gestalterischen Elemente, die weiterentwickelt werden sollen (Abs. 3). Die Gestaltung des Gleisraums wird von den betroffenen Grundeigentümern gemeinsam mit der Einwohnergemeinde Baden festgelegt und ist spätestens mit der Gestaltung des Brown Boveri Platzes auszuführen (Abs. 2).
- § 15 legt Sicherheitsgrundsätze für das Areal fest. Unbeleuchtete und unübersichtliche Räume sind zu vermeiden.

## **5.5 Verkehr und Versorgung**

- § 16 definiert die Hauptschliessung. Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz erfolgt über die bestehende Zufahrt zum Trafoparkhaus ab der Bruggerstrasse. Der unterirdische Anschluss im 2. UG ist mittels Dienstbarkeitsvertrag rechtlich gesichert. Die oberirdische Erschliessung erfolgt ab der Bruggerstrasse über

die Brown Boveri Strasse. Sie dient der Erschliessung/Anlieferung der bestehenden und neuen Gebäude, der Erschliessung der oberirdischen Parkplätze sowie als Zufahrt für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge.

- § 17 erläutert das Verkehrsregime. Die arealinterne Erschliessung erfolgt im Einbahnsystem. Mit der Realisierung des Brown Boveri Platzes sind sämtliche Verkehrsbeziehungen, ausgenommen die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge und im Falle einer notwendigen Umfahrung des Knotens Bruggerstrasse - Haselstrasse, zwischen dem Brown Boveri Platz und der Haselstrasse für den MIV aufzuheben.
- Der Gestaltungsplan definiert in § 18 öffentliche Erschliessungsflächen im Umfang von ca. 2'480 m<sup>2</sup>, die an die Stadt Baden abzutreten sind.
- § 19 legt das Hauptnetz für die Fussgänger und Radfahrer fest. Das Hauptnetz ist öffentlich zugänglich. Gestützt auf dem Rahmenvertrag zwischen den betroffenen Grundeigentümern und der Einwohnergemeinde Baden wird eine öffentliche Verbindung zwischen der Bruggerstrasse und dem Bahnhof Baden definiert ("Gleisweg").
- § 20 beschränkt die maximale Anzahl der Parkplätze auf 546. Davon sind maximal 48 PP oberirdisch anzuordnen. Die überzähligen oberirdischen Abstellplätze sind aufzuheben. Die Zuordnung der Abstellplätze erfolgt gemäss den Abs. 3 und 4. Die Mehrfachnutzung der Parkplätze ist erlaubt. Zur Sicherstellung des übergeordneten Verkehrsregimes ist ein integrales Verkehrsleitsystem vorzusehen. Dieses regelt die Ein- und Ausfahrten aus dem Gebiet A2. Die betrieblichen und/oder baulichen Anpassungen an der Ein-/Ausfahrt zum Trafoparkhaus sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mittels Dienstbarkeiten sicherzustellen. Das Parkhaus im Gebiet A2 darf erst in Betrieb genommen werden, wenn die Parkplätze auf dem Gebiet C1 des ERP aufgehoben worden sind. Für die Beschäftigten-, Besucher- und Kundenparkplätze ist eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen.
- § 21 schreibt bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen ein Mobilitätskonzept vor (ab 50 Mitarbeitern). In Abs. 2 werden die Ziele des Konzepts und mögliche Massnahmen definiert. Angestrebt wird eine bestmögliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs.

## 5.6 Umwelt

- In § 22 wird das Vorgehen zum Schutz vor Erschütterungen und anderen Beeinträchtigungen von benachbarten Gebäuden bei Bautätigkeit und von bestehenden Bauten geregelt. Durch die Bautätigkeit ist vor allem das unterirdische Rechenzentrum (Gebäudenummer Nr. 3103u.) betroffen. Das Rechenzentrum, welches das Herzstück der EDV-Anlagen der Alstom beherbergt sowie EDV-Anlagen anderer Unternehmen, ist aufgrund seiner wichtigen Funktion sowie der Anfälligkeit auf Erschütte-



rungen und allenfalls Wassereintritte besonders zu schützen.

Zu diesem Zweck wurde eine Gefährdungsanalyse<sup>15</sup> erstellt. Diese wird mittels Vereinbarung zwischen den Beteiligten als verbindlich erklärt. Im vorliegenden Fall sind die ABB Immobilien AG (Grundeigentümerin), der Überbauberechtigte (AXA Leben AG), die Mieterin des Rechenzentrums (ALSTOM (Switzerland) LTD) und die Betreiberin des Rechenzentrums (CSC Switzerland GmbH) an der Vereinbarung beteiligt. Mit der Baubewilligung werden die technischen Massnahmen, welche sich aus der Gefährdungsanalyse ergeben, als Auflagen für die Bauherrschaft des Hochhauses festgelegt.

- § 23 legt Vorgaben zum Schutz des Grundwassers fest.
- § 24 regelt den Umgang mit den Altlasten. Belastete Standorte müssen saniert werden. Spätestens vor der Realisierung von Bauvorhaben sind Abklärungen vorzunehmen. Gegebenenfalls ist der Untergrund im Umfeld von konkreten Bau- und Umnutzungsprojekten vorgängig zu sanieren.
- § 25 enthält Vorgaben zum ökologischen Ausgleich. Dachbegrünung und die Pflanzung von Bäumen stehen dabei im Vordergrund.
- § 26 definiert die Anforderungen an die Energieversorgung. Als Minimalanforderung gilt der Minergie-Standard oder eine gleichwertige Lösung. Grundsätzlich ist der Energieverbrauch durch bauliche Massnahmen zu reduzieren.
- § 27 beschreibt die Entsorgung von Abfällen und Abwasser. Sämtliches Meteorwasser ist in die Schmutzwasserkanalisation abzuleiten.
- § 28 macht Vorgaben zur Lufthygiene. Die bestehenden Zwischenräume sind zu erhalten. Einzelfeuerungen werden verboten. Die Parkieranlage darf nicht direkt über den Brown Boveri Platz entlüftet werden. Die genaue Führung der Abluft wird mit dem Hochhausprojekt festgelegt.
- § 29 formuliert den Umgang mit den Baustoffen. Durch eine geeignete Wahl der Baumaterialien sollen die natürlichen Ressourcen geschont werden.

## **5.7 Schlussbestimmungen**

- § 30 regelt, unter welchen Umständen der Gestaltungsplan gültig wird. Die Änderung des Gestaltungsplans bedarf des gleichen Verfahrens wie der Erlass.

---

<sup>15</sup> Entwurf zur Gefährdungsanalyse von Ernst Basler + Partner AG vom 16. April 2013

## 6 Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV

Auf Grund der oben stehenden Ausführungen lassen sich für die Entwicklung des Teilgebiets A2 von Baden Nord folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Der Gestaltungsplan entspricht in der vorliegenden Form der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere der Umweltgesetzgebung sowie der Planungs- und Baugesetzgebung von Bund und Kanton Aargau.
- Der Gestaltungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG). Er trägt zur haushälterischen Nutzung des Bodens bei, indem er ein innerstädtisches, gut erschlossenes Gebiet verdichtet und eine qualitätsvolle Weiterentwicklung der bestehenden Stadtstruktur ermöglicht.
- Der Gestaltungsplan berücksichtigt die verbindlichen Vorgaben von kantonalen und kommunalen Richtplänen (Art. 8 RPG, § 21 BauG, Art. 28 ERP), indem er namentlich
  - eine für das gut erschlossene Gebiet Baden Nord dichte Nutzung ermöglicht,
  - die Voraussetzungen für eine Realisierung der Wohnnutzungen in benachbarten Gebieten schafft,
  - qualitätssichernde Verfahren zur Pflicht macht und
  - die Aufwertung öffentlicher und privater Freiräume vorsieht.
- Der Gestaltungsplan berücksichtigt die Bedürfnisse des übergeordneten Strassennetzes, indem er
  - zwingend ein belastungsabhängiges Verkehrsleitsystem vorsieht,
  - arealintern die baulichen Voraussetzungen dafür schafft und
  - für Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen ein Mobilitätskonzept (inkl. monetärer Parkplatzbewirtschaftung) vorschreibt.
- Den Anliegen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird Rechnung getragen, indem der Gestaltungsplan namentlich
  - die Interessenlinie SBB einhält,
  - die Voraussetzungen zur Schliessung von Netzlücken schafft und die Grundlagen für eine Aufwertung der öffentlichen Räume bereitstellt.
- Den besonderen Anforderungen des Umweltschutzes (USG, LRV, LSV etc.) im dicht bebauten Innenstadtquartier trägt der Gestaltungsplan Rechnung, indem er trotz Verdichtung
  - eine übermässige Lärm- und Luftbelastung vermeidet,
  - die Voraussetzungen für eine Entlastung von Wohnquartieren vor Verkehr schafft,
  - besondere Vorkehrungen zur Minimierung des Ressourcenverbrauchs trifft.
- Die Bevölkerung soll durch über die Medien (Zeitung) über den Stand der Planung informiert werden. Parallel zur kantonalen Vorprüfung fand im Februar/März 2011 das Mitwirkungsverfahren statt.