

710.504

Gestaltungsplan "Im Ifang", Planungsbericht

vom 19. November 2018

Kurzbezeichnung:

Gestaltungsplan "Im Ifang", Bericht

Zuständig:

Planung und Bau

Stand: 19. November 2018



Gestaltungsplan "Im Ifang"

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Stadt Baden

25. Mai 2018

Stadt Baden

*Hugo Aerni
Monika Suter*

*Planung und Bau, Projektleiter
Planung und Bau, Bereichsleiterin*

Bauherrschaft und Projektverfasser

*André Keller
Christoph Bernet*

*Aarinvest AG und Cityland CLA AG
Lägern Wohnen, Gemeinnützige Bau- und
Siedlungsgenossenschaft*

*René Müller
Thomas Endres
Steffen Jesberger
Stefan Zantop*

*Müller Erben
endres architekten ag
endres architekten ag
arcoplan*

Metron Raumentwicklung AG

*Saša Subak
Drita Hasani*

*dipl. Kulturingenieur ETH/SIA,
MAS ETH in Raumplanung
BSc FHO in Raumplanung*

*Metron Raumentwicklung AG
Postfach 480
Stahlrain 2
5201 Brugg*

*T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch
www.metron.ch*

Titelbild: Visualisierung Richtprojekt © endres architekten ag

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Ausgangslage und Ziele</i>	<i>4</i>
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Ziele der Planung	4
1.3 Inhalt der Planung	4
<i>2 Rahmenbedingungen</i>	<i>5</i>
2.1 Planungsgebiet	5
2.2 Kantonaler Richtplan	5
2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen der Stadt Baden	6
2.4 Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)	7
2.5 Weitere Grundlagen	7
2.6 Richtprojekt	8
<i>3 Zentrale Sachthemen</i>	<i>10</i>
3.1 Ortsbild und Städtebau	10
3.2 Verkehr	11
3.3 Freiraum	13
3.4 Umwelt	13
<i>4 Planungsinhalte</i>	<i>17</i>
4.1 Erläuterungen zum Gestaltungsplan	17
4.2 Erläuterungen zu den Sondernutzungsvorschriften	17
<i>5 Organisation und Verfahren</i>	<i>21</i>
5.1 Organisation und Beteiligte	21
5.2 Verfahren	21
<i>6 Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV</i>	<i>22</i>
<i>7 Beilagen</i>	<i>23</i>

1 Ausgangslage und Ziele

1.1 Ausgangslage

Das Areal zwischen der Brugger- und Stockmattstrasse im Stadtquartier Kappelerhof soll neu überbaut werden (vgl. Abbildung 1). Dafür haben die Aarinvest AG und die Cityland CLA AG sowie die Lägern Wohnen, Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft, im Jahr 2014 einen ersten Gestaltungsplanentwurf erarbeitet, auf dessen Grundlage die bestehenden Gebäude durch Neubauten ersetzt werden sollen.

Während der Auflage zur öffentlichen Mitwirkung im Sommer 2014 wurde von den Grundeigentümern der vier südlich angrenzenden Parzellen eine Mitwirkung eingereicht. Nach Gesprächen zwischen der Stadt Baden, den Initiatoren des 1. Gestaltungsplans und den Mitwirkenden wurde entschieden, deren Grundstücke in die Gestaltungsplanung miteinzubeziehen.

Die einzelnen Grundstücke lassen sich wegen der geringen Tiefe, der Grenz- und Strassenabstände sowie rechtskräftiger Baulinien in Regelbauweise zum Teil nur schwer bzw. gar nicht zu überbauen. Die endres architekten ag, Baden, hat im Auftrag der Bauherrschaft verschiedene Bebauungsvarianten für den erweiterten Planungssperimeter überprüft und der Stadtbildkommission vorgestellt. Diese bekräftigte ein öffentliches Interesse an einer sinnvollen Überbauung des Gebiets "Im Ifang" verbunden mit einer massvollen Verdichtung. Der Stadtrat von Baden stimmt der Durchführung eines Gestaltungsplanverfahrens zu.

1.2 Ziele der Planung

Mit dem Gestaltungsplan werden die planungsrechtlichen Grundlagen für eine gestalterisch gut eingepasste Überbauung im Gebiet "Im Ifang" geschaffen.

Die Überbauung soll sich durch gut gestaltete Neubauten, ein vielfältiges Nutzungsangebot (Wohnen, Gewerbe, Quartiersversorgung, Kinderbetreuung), optimierte Flächen für den öffentlichen Verkehr sowie Freiräume von hoher Qualität auszeichnen.

1.3 Inhalt der Planung

Die Gestaltungsplanung "Im Ifang" umfasst den Gestaltungsplan im Massstab 1:500 und die Sondernutzungsvorschriften (SNV) als verbindliche Planungsinhalte.

Der vorliegende Planungsbericht und das Richtprojekt dienen der Erläuterung der Planungsinhalte.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Planungsgebiet

Der Perimeter des Gestaltungsplans umfasst die Parzellen Nr. 1290, 1499, 3117, 3162, 3504, 3891, 5145, 5146 und 5147 und erstreckt sich über eine Fläche von 10'559 m².

Auf der Parzelle Nr. 1290, 1499, 5145, 5146 und 5147 befinden sich heute acht Mehrfamilienhäuser. Die Parzelle Nr. 3117 ist unbebaut, während auf den Parzellen Nr. 3162 und Nr. 3504 ein Einfamilienhaus bzw. ein Lebensmittelgeschäft (Denner) stehen. Auf der öffentlichen Parzelle Nr. 3891 befindet sich der bestehende Anschluss der Stockmattstrasse an die Bruggerstrasse sowie die öffentliche Entsorgungsstelle Stockmattgrabe.

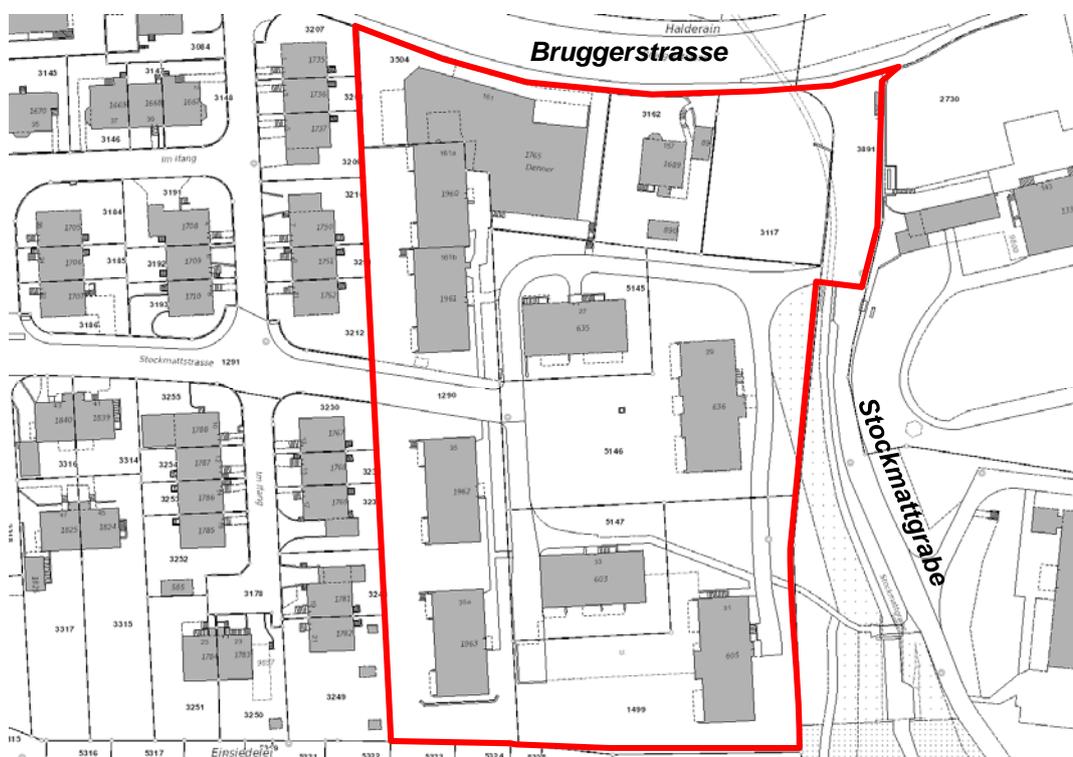


Abbildung 1: Situationsplan mit Perimeter Gestaltungsplan

2.2 Kantonaler Richtplan

Die Stadt Baden ist Teil der Kernstadt Baden/Wettingen. Diese bildet zusammen mit der angrenzenden Agglomeration den Motor der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung im östlichen Teil des Kantons Aargau.

Die Kernstädte sollen gemäss Richtplan bis 2040 ein Fünftel des prognostizierten Bevölkerungswachstums des Kantons aufnehmen. Ein Grossteil dieses Wachstums muss durch hochwertige Innenentwicklung an dafür gut geeigneten Lagen geschaffen werden (Richtplankapitel S 1.2, Planungsanweisung 2). Für die Stadt Baden wird bis 2040 ein

Wachstum um 6'000 Einwohner auf rund 25'000 Einwohner prognostiziert (+ 31%). Per 31.12.2017 betrug die Einwohnerzahl 19'095.

Das Planungsgebiet "Im Ifang" ist aufgrund seiner Grösse (rund 1 ha) und seines Standorts ein wichtiges Gebiet für die Innenentwicklung der Stadt Baden. In unmittelbarer Nähe zu einer Bushaltestelle kann zusätzlicher Wohnraum bereitgestellt werden. Mit dem Gestaltungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Erhalt der bestehenden Quartiersversorgung geschaffen. Die mit dem vorliegenden Gestaltungsplan beabsichtigte Entwicklung entspricht damit voll und ganz der vom kantonalen Richtplan vorgegebenen hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen.

2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen der Stadt Baden

Die Gestaltungsplanung stützt sich auf folgende rechtliche Grundlagen:

- Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vom 10. Dezember 2013/2. September 2014
- Nutzungsplan vom 10. Dezember 2013/2. September 2014

Die Liegenschaften zwischen der Brugger- und der Stockmattstrasse befinden sich in der Wohnzone W4. Die zwei Mehrfamilienhäuser südlich der Stockmattstrasse liegen in der Zone W2 (vgl. Abbildung 2). Im Osten stösst das Gebiet an die Zone für öffentliche Bauten (OeB) mit der kantonal geschützten Wallfahrtskapelle Maria Wil (BAD014). Westlich grenzen W2-Zonen mit Reiheneinfamilienhäusern, südöstlich W4-Zonen mit Mehrfamilienhäusern an. Auf der anderen Seite der Bruggerstrasse befinden sich eine Autogarage (G4-Zone) bzw. ein Hotelbetrieb (WG4-Zone).

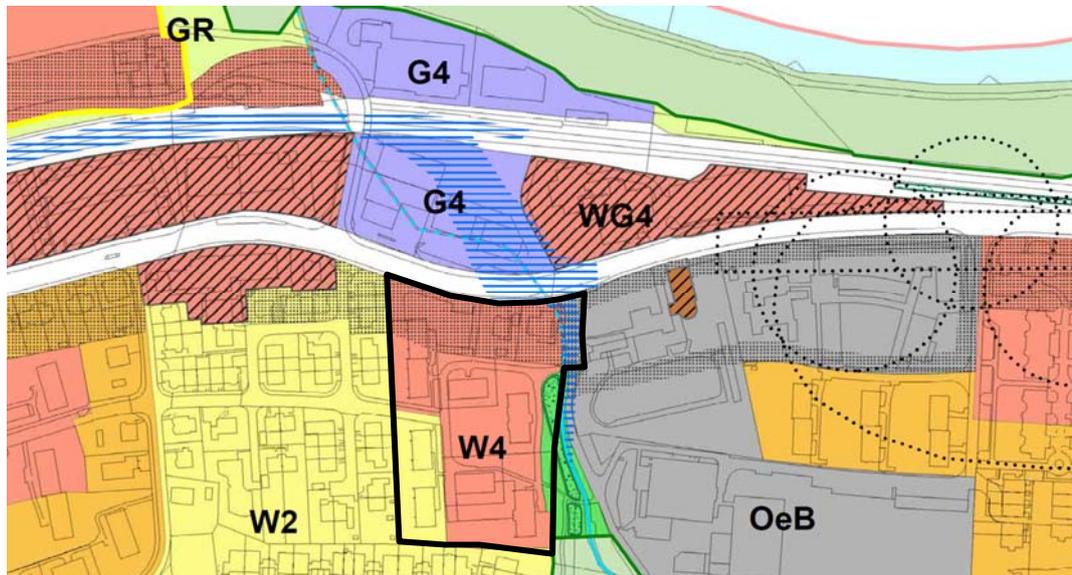


Abbildung 2: Ausschnitt Bauzonenplan Stadt Baden mit Perimeter Gestaltungsplan (schwarz bandiert)

2.4 Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)

Die Stadt Baden verfügt seit dem 3. Dezember 2012 über einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV). Der KGV ist ein Planungsinstrument, welches die verkehrs- und siedlungsorientierten Absichten einer Gemeinde für die nächsten 15 Jahre festhält. Die Stadt Baden stimmt mit dem KGV die Bereiche Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander ab. Im Vergleich zu früheren Verkehrsrichtplänen enthält der KGV Aussagen zu allen Aspekten der Mobilität und des Verkehrs (motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Radverkehr, Parkierung etc.).

Die Stadt Baden strebt mit dem KGV eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Fuss- und Veloverkehr (FV) an. Das Angebot an Fuss- und Veloverbindungen soll verbessert, Lücken in der ÖV-Erschliessung geschlossen werden. Die Zugänglichkeit des Stadtzentrums für Autos soll mit einer konsequenten Zufahrtsdosierung sichergestellt werden. Die Anzahl der Parkfelder und deren Bewirtschaftung werden verstärkt als Mittel zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens genutzt.

Im Rahmen des Gestaltungsplans "Im Ifang" werden einige Vorgaben des KGV grundeigentümergebunden umgesetzt. Dazu gehören einerseits die Limitierung des Parkfelderangebots und andererseits die Schaffung neuer öffentlicher Fusswegverbindungen. Angesichts der guten Anbindung an den ÖV (Standorttyp B) wird das Parkfelderangebot im Gestaltungsplan für die verschiedenen Benutzergruppen (Bewohner, Personal und Besucher/Kunden) auf den Minimalwert gemäss BNO herabgesetzt (vgl. Kapitel 4.2). Zwei neue öffentliche Wege verbinden das angrenzende Quartier und das Gestaltungsplangebiet mit der Schulanlage Kappelerhof bzw. mit der Haltestelle an der Bruggerstrasse.

Obwohl der KGV festhält, dass das Parkieren auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Stadt Baden nicht gratis sein soll, wird im vorliegenden Gestaltungsplan auf eine monetäre Bewirtschaftung der oberirdischen Parkplätze verzichtet. Diese Parkplätze stehen einerseits den Kunden der geplanten Erdgeschossnutzungen zur Verfügung. Sie dürfen andererseits auch von den Bewohnern der bestehenden Wohnüberbauung (Stockmattstrasse 27, 29, 31 und 33) genutzt werden. Dieses Benützungsrecht leitet sich aus einem Abtretungsvertrag ab, den die Grundeigentümer der Wohnbauten mit der Stadt Baden im Jahr 1965 abgeschlossen haben.

2.5 Weitere Grundlagen

Die kantonalen und kommunalen Behörden haben sich bereits zum 1. Gestaltungsplanentwurf, zu den Überbauungsvarianten und den Rahmenbedingungen geäußert. Massgebend für die Gestaltungsplanung sind folgende Stellungnahmen:

- Stadt Baden, Protokoll der Stadtbildkommission vom 20. Mai 2016
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung, fachliche Stellungnahme vom 27. November 2014 (BVURO.13.154-1)

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung, Grundlagen und Hinweise vom 13. September 2013 (BVURO.13.154-1)
- Stadt Baden, vorläufige Stellungnahmen des Stadtrats vom 4. März 2013 bzw. 26. August 2013

2.6 Richtprojekt

Der Gestaltungsplan und die Sondernutzungsvorschriften wurden auf der Basis des Richtprojekts der endres architekten ag, Baden, entwickelt.

Die neue Überbauung sieht acht Gebäude vor, die die orthogonale Bebauungsstruktur der bestehenden Wohnsiedlung übernehmen (vgl. Abbildung 3). Das Gebäude A entlang der Bruggerstrasse ist viergeschossig mit Attika und bildet die Adresse des Areals. Die senkrecht dazu angeordneten Gebäude B, C1 und C2 sind vier- bzw. dreigeschossig geplant. Überhohe Erdgeschosse in den Gebäuden A und B sollen publikumsorientierte Nutzungen für die Quartiersversorgung (z. B. Läden, Kinderbetreuungseinrichtungen etc.) ermöglichen. Parallel zum Gestaltungsplanverfahren laufen bereits Gespräche mit möglichen Mietern. In den darüber liegenden Geschossen sind Wohnungen vorgesehen. Die Gebäude C1, C2, E, F, G und H sind als reine Wohnbauten geplant.

Die südlichen Mehrfamilienhäuser dürfen im Rahmen der kantonalen Besitzstandsgarantie unterhalten, zeitgemäss erneuert oder angemessen erweitert werden, sofern ihre Rechtswidrigkeit nicht wesentlich verstärkt wird. Werden die Bestandesbauten ersetzt, so erlaubt der Gestaltungsplan zwei fünfgeschossige Bauten mit Attika am Waldrand gegen Osten (G und H) und zwei viergeschossige Bauten (E und F) parallel zum Hang. Damit ergibt sich ein stimmiges, neues Gesamtbild.

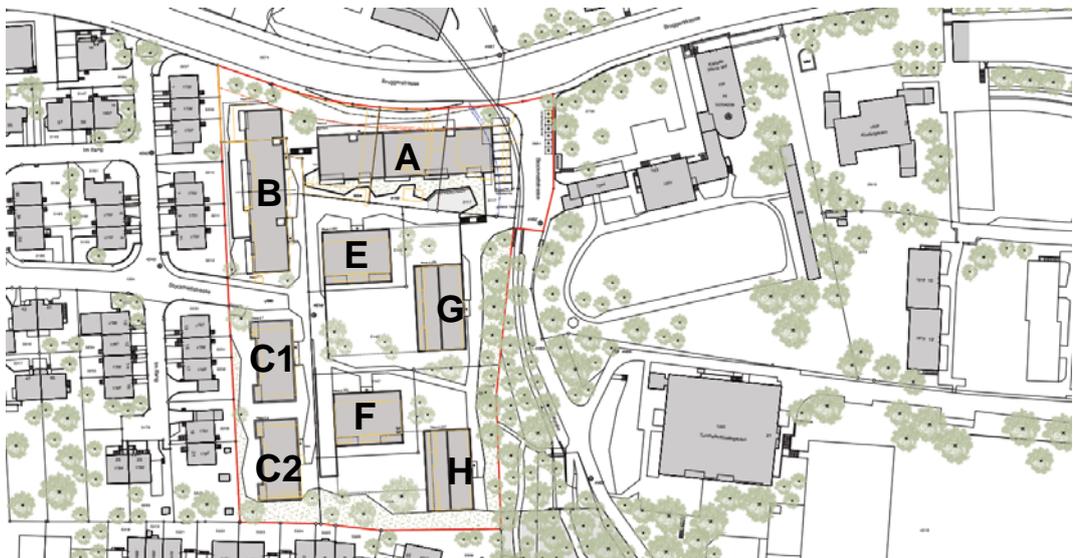


Abbildung 3: Situationsplan Richtprojekt - endres architekten ag

metron

Das südliche Wohngebäude der Lägern Wohnen wurde in der Überarbeitung der Gestaltungsplanung in zwei Volumen aufgeteilt (C1 und C2) und fügt sich jetzt in der Körnigkeit besser in das bestehende Quartier mit den westlich angrenzenden Reiheneinfamilienhäusern im Lfang ein.

Die Bauherrschaften planen, das Planungsgebiet in Etappen zu überbauen. In einer ersten Etappe sollen die Gebäude A, B, C1 und C2 realisiert werden. Die vier Mehrfamilienhäuser (E bis H) sollen erst in ca. 10 bis 20 Jahren erneuert bzw. erweitert werden.

Die Richtprojekte Bebauung und Umgebung sind *keine* verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans. Sie dienen dem Entwurf des Situationsplans und der Sondernutzungsvorschriften und zeigen eine mögliche Überbauungs- und Umgebungsvariante auf. Zudem kann mit Hilfe der Richtprojekte überprüft werden, ob die Qualitätsanforderungen an den Gestaltungsplan erfüllt werden können.

3 Zentrale Sachthemen

3.1 Ortsbild und Städtebau

Das Planungsgebiet befindet sich in einer heterogenen Siedlungsstruktur mit Einfamilienhäusern, der geschützten Kapelle Maria Wil, fünfgeschossigen Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten. Der Strassenraum verfügt über keine herausragende Qualität.

Mit den acht Neubauten wird die städtebauliche Situation markant verbessert: Einerseits wird das vorgegebene orthogonale Bebauungsmuster weitergeführt. Andererseits trägt das Gebäude A zur Fassung des Strassenraums entlang der Bruggerstrasse bei und markiert den Eingang zum zentralen Bereich des Quartiers Kappelerhof.

Die Länge der Gebäudekörper orientiert sich an jüngst erstellte Neubauten mit ähnlicher Gebäudelänge entlang der Bruggerstrasse am Ortseingang und stadteinwärts. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt wird das Quartier Kappelerhof immer urbaner, die Baudichte nimmt zu und der Nutzungsmix verändert sich¹.

Die Stadtbildkommission hat die Geschossigkeit des Gebäudes A (vier Vollgeschosse und ein Attika) als angemessen beurteilt. Mit dem viergeschossigen Gebäude B und dem dreigeschossigen Gebäude C wird eine ruhige Gesamtwirkung erzielt, die sich stimmig in das gegen Süden ansteigende Terrain einfügt. Der Höhenunterschied zwischen dem Niveau der Bruggerstrasse und dem dahinterliegenden Hof wird mit einem Sockelgeschoss überwunden, welches publikumsorientierte Nutzungen aufnehmen soll (z. B. Quartierladen, Kinderhort). Damit wird ein im zentralen Bereich des Kappelerhofs verbreitetes Strassenbild mit kommerziellen Erdgeschossnutzungen (Läden, Garage usw.) Richtung Innenstadt weitergeführt.

Die Neubauten kommen in angemessener Distanz zur Kapelle Maria Will (BAD014) und zum inventarisierten Wohnheim mit Schopf und Halle (I 037) zu liegen (vgl. Abbildung 4). Die Distanz zwischen dem Gebäude A und der Kapelle ist leicht höher als diejenige zwischen der Kapelle und dem stadteinwärts liegenden Schulhaus. Gegenüber früheren Projektständen wurde der Abstand zwischen der Kapelle und dem Gebäude A noch erhöht. Zusammen mit einer zurückhaltenden Gestaltung der Neubauten wird die Gesamtwirkung der Kapelle mit Wohnheim und Garten gewahrt.

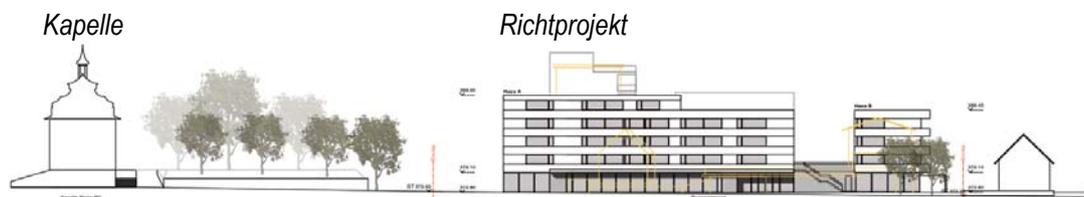


Abbildung 4: Nordansicht Richtprojekt - endres architekten ag

¹ vgl. Planungsbericht 2014, Kapitel 14, Stadt Baden

3.2 Verkehr

Erschliessung für den MIV

Die Erschliessung des Planungsgebiets erfolgt über den bestehenden Anschluss der Stockmattstrasse an die Bruggerstrasse. Da der Mündungsbereich der Stockmattstrasse über die bestehende Bushaltestelle "Kapelle" führt, müssen die Verkehrsbeziehungen des öffentlichen und motorisierten Individualverkehrs entflochten werden, um gefährliche und unnötige Fahrmanöver zu vermeiden. Dies bedingt eine Versetzung der Bushaltestelle weg vom Rand des Planungsgebiets vor das Gebäude A (siehe unten).

Mit der Verlegung der Bushaltestelle rückt der Anschluss der Stockmattstrasse näher an die Strassenachse. Die Platzverhältnisse reichen aus, um einen normgerechten Anschluss mit einer Fahrbahnbreite von 5.5 m und Auslenkradien von 6.0 m zu gewährleisten. Die Sichtweiten sind sichergestellt.

Bushaltestelle Kapelle

Die Gestaltungsplanung wird zum Anlass genommen, die Bushaltestelle Kapelle zu verlegen. Die Verlegung erfolgt aufgrund der notwendigen Entflechtung der Verkehrsströme (siehe oben). Zu beachten gilt, dass die Haltestelle ohnehin bis Ende 2023 hätte behindertengerecht umgestaltet werden müssen.

Zusammen mit den kantonalen Fachstellen, den Verkehrsbetrieben, der Polizei und Vertretern der Stadt Baden (Tiefbau) wurden verschiedene Standorte geprüft. Die geplante neue Bushaltestelle befindet sich vor dem Gebäude A an zentraler Lage im Planungsgebiet. Im Gestaltungsplan werden die für eine Busbucht notwendigen Flächen grundeigentümerverbindlich gesichert. Der definitive Entscheid über den Haltestellentyp (Busbucht oder Fahrbahnhalt) ist noch nicht gefallen. Ein Fahrbahnhalt wäre von den Verkehrsabläufen her möglich. In diesem Fall würde der stadteinwärts fahrende Bus bei der Lichtsignalanlage Bruggerstrasse-Brigstrasse bevorzugt.

Die Versetzung der Haltestelle muss parallel zur ersten Bauetappe erfolgen (vgl. Kapitel 4.2).

Parkierung

Die Autoabstellplätze werden zum grössten Teil in zwei gemeinsamen Tiefgaragen untergebracht. Für Besucher und Kunden des Gestaltungsplangebiets sind neun oberirdische Parkplätze vorgesehen. Die Zu- und Wegfahrten zu den Tiefgaragen befinden sich am östlichen Rand des Planungsgebiets und sind in das Sockelgeschoss integriert. Die Veloabstellplätze werden in der Nähe der Eingangsbereiche und in den Kellerräumen angeordnet.

Die Berechnung der notwendigen Parkfelder leitet sich aus § 61 BNO der Stadt Baden in Zusammenhang mit Anhang IV der BNO ab. Das Planungsgebiet entspricht dem Standorttyp B. Für diesen Fall sieht die BNO ein minimal und maximal erforderliches Parkfeld-Angebot von 80 bis 100% der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281 für Bewohner vor. Für das Personal und die Kunden gelten Werte von 20 bis 40% respektive 40 bis 60% der Richtwerte. Mit dem Gestaltungsplan werden die Minimalwerte der BNO als massgebend für das Bauen nach dem Gestaltungsplan festgelegt.

Die Projektverfasser haben die Auswirkungen der Nutzungsverteilung auf den Parkplatzbedarf überprüft (vgl. 7 Beilagen). Würden die Erdgeschosse in den Gebäuden A, B1 und D als Gewerbeflächen genutzt (davon drei Viertel als Verkaufsfläche) und die restlichen Geschosse bzw. Gebäude als Wohnungen, ergäbe sich ein Parkplatzbedarf von 108 Parkfeldern. Gemäss Richtprojekt können innerhalb des Baubereichs für unterirdische Bauten 112 Parkfelder erstellt werden (66+27+19). Dazu kommen noch die neun oberirdischen Parkplätze. Der Baubereich ist somit genügend gross dimensioniert, um die notwendigen Parkfelder aufzunehmen.

Aufgrund der Anzahl Parkplätze und des spezifischen Verkehrsaufkommens je Parkplatz (SVP) lässt sich das neue Verkehrsaufkommen aus dem Planungsgebiet abschätzen. Im Endausbau ist mit 284 Fahrten pro Tag zu rechnen (vgl. Tabelle 1). Dies entspricht einer Belastung des Knotens Bruggerstrasse-Stockmattstrasse in den Abendspitzenzeiten von rund 28 Fahrten pro Stunde.

	Anzahl Parkplätze	SVP Fahrten/Tag/Platz	Fahrten pro Tag
Bewohner	72	2.5	180
Personal	4	2.0	8
Besucher	32	3.0	96
Total	108		284

*Tabelle 1:
Verkehrsaufkommen in Fahrten pro Tag*

Fuss- und Radwegnetz

Die Bruggerstrasse verfügt auf beiden Seiten über Trottoirs und Radstreifen. Östlich und westlich des Planungsgebiets befinden sich Fussgängerstreifen. Mit dem Gestaltungsplan werden zwei öffentliche Fusswegverbindungen festgelegt und mittels Grunddienstbarkeiten gesichert. Dies erhöht die Durchlässigkeit und Anbindung des Planungsgebiets für den Fussverkehr.

3.3 Freiraum

Der Freiraum des Planungsgebiets setzt sich aus dem Strassenraum entlang der Bruggerstrasse, den privaten Freiräumen, den Spiel- und Ruheflächen und den ökologischen Ausgleichsflächen zusammen (vgl. Richtprojekt).

Der Strassenraum Bruggerstrasse bildet zusammen mit den Gebäuden A und B die Adresse der neuen Überbauung. Er dient in erster Linie als Durchgangs- und Aufenthaltsbereich für Fussgänger sowie als Vorzone für die Erdgeschossnutzungen. Auf den Flächen entlang der Stockmattstrasse sind die oberirdische Parkierung und die Anlieferung des geplanten Lebensmittelgeschäfts vorgesehen.

Mit den Grünflächen soll die Überbauung mit den angrenzenden Grünräumen verbunden werden. Geplant ist ein hainartiger Freiraum. Die detaillierte Gestaltung der Freiräume erfolgt gestützt auf das Richtprojekt Umgebung im Rahmen des Bauprojekts.

3.4 Umwelt

Gewässer

Das Planungsgebiet wird am östlichen Rand von einem öffentlichen Gewässer durchquert. Der Stockmattgraben verläuft bis zur südlichen Perimetergrenze offen. Danach ist er bis kurz vor der Mündung in die Limmat eingedolt.

Gemäss Bundesrecht sind entlang von Gewässern sogenannte Gewässerräume auszuscheiden (Art. 41a Gewässerschutzverordnung/GSchV). Diese dienen u.a. der Revitalisierung der Gewässer bzw. des Hochwasserschutzes. Soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, kann bei künstlich angelegten Gewässern (z. B. Dolung) auf die Festlegung des Gewässerraums verzichtet werden (Art. 41b Abs. 4 lit. c).

Der Stockmattgraben ist im Eigentum der Stadt Baden und verläuft im Gestaltungsplangebiet auf einer Tiefe von 3.7 m. Eine Bachöffnung nur im Bereich des Gestaltungsplans macht aus Sicht der Stadt Baden keinen Sinn. Laut städtischer Praxis wird für Gewässer bis zu einer Tiefe von 2.0 m eine Öffnung verlangt. Falls zu einem späteren Zeitpunkt ein längerer Bachverlauf (inkl. Unterlauf bis zur Limmat) geöffnet werden soll, wird im Gestaltungsplangebiet ein Streifen von 6 m für die Bachöffnung freigehalten (ober- und unterirdisch) und die oberirdischen Parkfelder mit einem Beseitungsrevers belegt (vgl. Kapitel 4.2).

Im Planungsgebiet sind die Interessen des Gewässerschutzes der haushälterischen Nutzung des Bodens gegenüberzustellen. Auf eine Offenlegung des Gewässers einzig im Bereich des Gestaltungsplanperimeters wird im Sinne einer Ausnahme verzichtet. Für die spätere Bachöffnung wird ein entsprechendes Trasse freigehalten. Die oberirdischen Parkfelder sind in diesem Fall aufzuheben.

Hochwasserschutz

Aufgrund der Nähe des Planungsgebiets zum Stockmattgrabe besteht eine geringe Gefährdung durch Hochwasser. Der betroffene Bereich ist im Situationsplan als orientierende Information dargestellt und tangiert weder die Bereiche für oberirdische noch für unterirdische Bauten. Die Sondernutzungsvorschriften enthalten Vorgaben zum Hochwasserschutz.

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist nachzuweisen, ob allfällige Schutzmassnahmen getroffen werden müssen. Dabei geht es vor allem um den Schutz von Gebäudeöffnungen (z. B. Lichtschächte) und der Garageneinfahrt.

Lärm

Das Planungsgebiet grenzt unmittelbar an die Bruggerstrasse (K 117) und befindet sich in den Empfindlichkeitsstufen II bzw. III (lärmvorbelastetes Gebiet) gemäss der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV). Weiter nördlich verläuft die Eisenbahnlinie Zürich-Basel der SBB. Das Gebiet "Im Ifang" gilt im Sinne der Raumplanung als erschlossen. Die Einhaltung der Lärmschutzanforderungen von Art. 31 LSV wird deshalb im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft (Einhaltung Immissionsgrenzwerte/IGW).

Auf dem relevanten Abschnitt der K 117 betragen die Emissionspegel 77.7 dB(A) am Tag und 69.1 dB(A)² in der Nacht. Für die Beurteilung der Lärmsituation sind die Verhältnisse vor den lärmempfindlichen Räumen in der Nacht massgebend.

Der Bahnlärm führt zu keinen Grenzwertüberschreitungen. Für den Strassenlärm werden die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) für Wohnnutzungen an den der Bruggerstrasse zugewandten Fassaden auf allen Geschossen überschritten, an allen anderen Fassaden werden sie eingehalten (vgl. Abbildungen 3 bis 5). Für gewerbliche Nutzungen werden die IGW an allen, auch an den strassenzugewandten, Fassaden eingehalten.

Gemäss der kantonalen Stellungnahme vom 27. November 2014 sind die Grundrisse des Richtprojekts grundsätzlich lärmgerecht konzipiert, was auch auf das in der Zwischenzeit leicht angepasste und ergänzte Richtprojekt zutrifft. Aufgrund der Tatsache, dass mit dem geplanten Bauprojekt eine Baulücke geschlossen werden kann, liegen auch überwiegende Interessen vor, womit die nach Art. 31 Abs. 2 LSV notwendige kantonale Zustimmung für das spätere Bauprojekt in Aussicht gestellt werden kann.

Gemäss Lärmgutachten sind die Wohnungsgrundrisse weiter zu optimieren, so dass lärmempfindliche Räume lärmabgewandt angeordnet werden können, oder mindestens über ein zweites unbelastetes Fenster belüftet werden können. Räume ohne lärmabgewandte Lüftungsmöglichkeit sind möglichst zu verhindern, vor allem bei kleinen Wohnungen.

² Quelle: Strassenlärm-Emissionskataster, Bruggerstrasse, Abschnitt 573, 2016

Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens gilt es, mit einem Lärmgutachten die genauen Beurteilungspegel bei den einzelnen Fenstern der lärmempfindlichen Räume auszuweisen und Angaben zur Schalldämmung der Aussenbauteile zu machen (Art. 34 LSV). Bei sämtlichen lärmempfindlichen Räumen, bei denen die IGW nicht eingehalten sind, hat die Schalldämmung der Aussenbauteile den erhöhten Anforderungen der SIA-Norm 181 zu genügen. Zudem sind die lärmempfindlichen Räume, welche über kein Fenster unterhalb der IGW belüftet werden können, mit einer kontrollierten Wohnraumlüftung auszustatten.

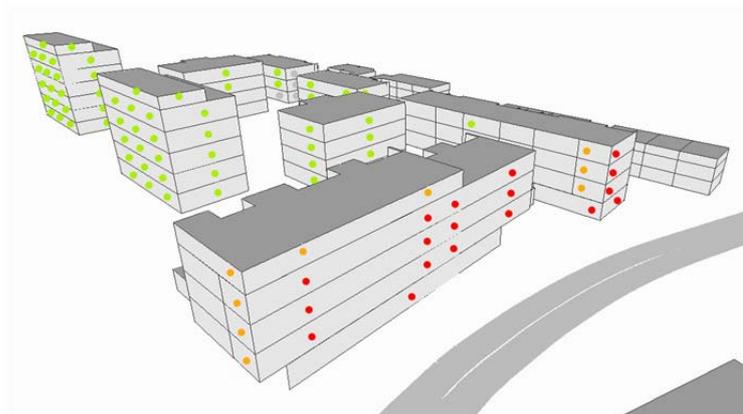


Abbildung 5: Ansicht aus Nordosten

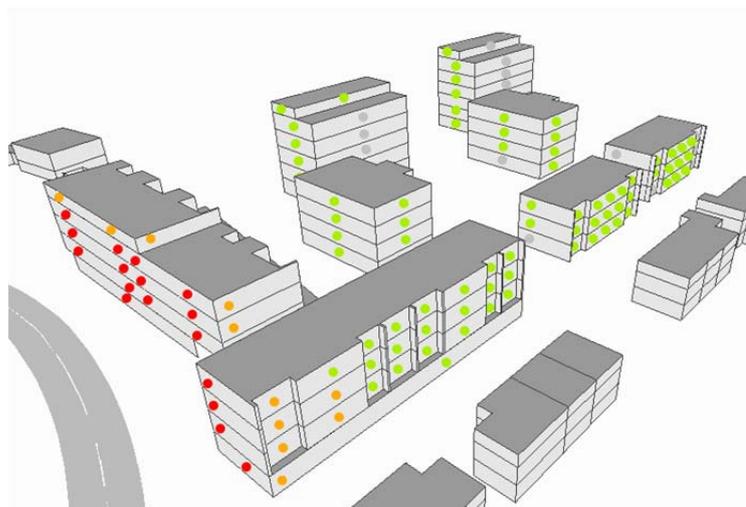


Abbildung 6: Ansicht aus Nordwesten

Legende

	≥ 70.0 dBA Tag oder ≥ 60.0 dBA Nacht	d.h. Überschreitung IGW ES III (gewerbliche Nutzung)
	≥ 65.0 dBA Tag oder ≥ 55.0 dBA Nacht	d.h. Überschreitung IGW ES III (Wohnen)
	≥ 60.0 dBA Tag oder ≥ 50.0 dBA Nacht	d.h. Überschreitung IGW ES II (Wohnen)
	≥ 45.0 dBA Tag oder ≥ 35.0 dBA Nacht	d.h. Keine Überschreitung IGW
	sonst	d.h. Keine Überschreitung IGW

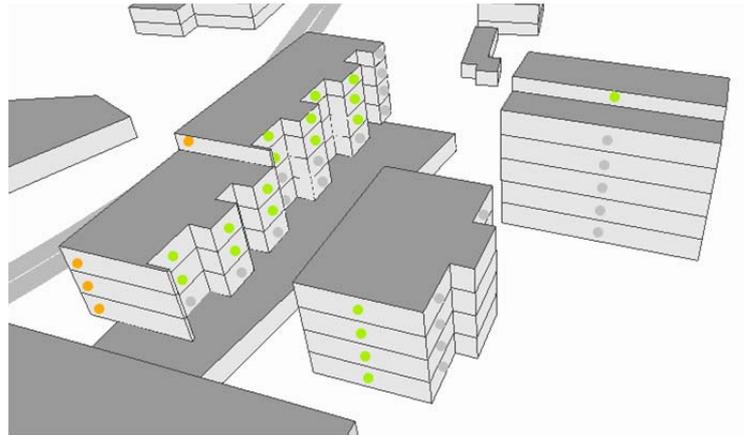


Abbildung 7: Ansicht aus Südwesten

Legende

	≥ 70.0 dBA Tag oder ≥ 60.0 dBA Nacht	d.h. Überschreitung IGW ES III (gewerbliche Nutzung)
	≥ 65.0 dBA Tag oder ≥ 55.0 dBA Nacht	d.h. Überschreitung IGW ES III (Wohnen)
	≥ 60.0 dBA Tag oder ≥ 50.0 dBA Nacht	d.h. Überschreitung IGW ES II (Wohnen)
	≥ 45.0 dBA Tag oder ≥ 35.0 dBA Nacht	d.h. Keine Überschreitung IGW
	sonst	d.h. Keine Überschreitung IGW

4 Planungsinhalte

4.1 Erläuterungen zum Gestaltungsplan

Im Situationsplan werden die Baubereiche für die Gebäude und die Tiefgaragen dargestellt. Die vertikale Ausdehnung der Bauten wird mittels Höhenkosten in Meter über Meer (m ü. M.) festgelegt. Diese sind auf den Ansichten im unteren Teil des Situationsplans erkennbar.

Die Haupteinschliessung des Gestaltungsplangebiets erfolgt für den motorisierten Verkehr (MIV) vom Stockmattgraben und der Stockmattstrasse her. Die Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind im Plan dargestellt. Vor dem Gebäude A erstreckt sich der Freihaltebereich für die neue Bushaltestelle. Öffentliche und private Fusswege führen von der Bruggerstrasse und der Stockmattstrasse ins Innere der Überbauung bzw. zur angrenzenden Schulanlage.

Im Plan werden die unterschiedlichen Freiflächen durch verschiedene Farbtöne und Schraffuren schematisch dargestellt. Die definitive Gestaltung des Freiraums erfolgt im Rahmen des Bauprojekts, ebenso die Anordnung der privaten Container- bzw. Veloabstellplätze. Für Letztere sind mögliche Standorte im Situationsplan aufgeführt.

4.2 Erläuterungen zu den Sondernutzungsvorschriften

Präambel

- In der Präambel wird auf die gesetzlichen Grundlagen des Gestaltungsplans verwiesen.

Allgemeine Bestimmungen

- § 1 SNV nennt die verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans (Sondernutzungsvorschriften und Situationsplan 1:500). Der Planungsbericht und das Richtprojekt sind *nicht* verbindlich. Sie dienen lediglich der Erläuterung der Planungsabsichten.
- In § 2 SNV wird der Bereich definiert, für welchen die Festlegungen des Gestaltungsplans gelten.
- § 3 SNV definiert die Richtprojekte Bebauung und Umgebung vom [Datum] als Beurteilungsgrundlage für die Neubauten und die Freiraumgestaltung. Aus dem Richtprojekt lassen sich keine Vorgaben für die Bauprojekte ableiten. Es soll jedoch der Stadt Baden als Vollzugshilfe bei der Beurteilung der Bauprojekte und dem Vollzug der Gestaltungsplanvorschriften dienen.

metron

- § 4 SNV hält fest, dass die gültige Bau- und Zonenordnung (BNO) der Stadt Baden in jenen Bereichen gilt, in denen der Gestaltungsplan nicht explizit etwas anderes festhält. Weiter wird auf die übergeordneten kantonalen und nationalen Gesetzgebungen verwiesen.
- § 5 SNV definiert den Zweck der Planung und zählt die Ziele des Gestaltungsplans auf.

Nutzung

- In § 6 SNV werden die zulässigen Nutzungen definiert. Diese richten sich nach § 7 Abs. 1 BNO und werden um den Zusatz "Kinderbetreuungseinrichtungen" ergänzt. Damit soll eine allfällige Krippe im Baubereich B ermöglicht werden.

Bauvorschriften

- § 7 SNV legt die Lage und Ausdehnung des bebaubaren Bereichs fest. Gegenüber dem eingedolten Gewässer gilt für alle Geschosse des Bereichs A ein Abstand von 6 m. Ausserhalb der Baubereiche sind Elemente der Freiraumgestaltung (z. B. Mauern, Treppen, Sitzgelegenheiten), Klein- und Anbauten, unterirdische Bauten und ein Vordach beim Bereich A (vgl. auch § 8 SNV) zulässig. Das Vordach darf nur in Verbindung mit der Bushaltestelle realisiert werden. Die Fläche unter dem Vordach ist für die Buskunden reserviert und darf nicht anderweitig belegt werden. Unterirdische Bauten sind nur in eigens dafür definierten Baubereich zulässig (vgl. § 9 SNV).
- Mit § 10 SNV wird die Höhenausdehnung der Bauten gemäss Situationsplan begrenzt (maximale Höhenkoten in Meter über Meer). Technisch bedingte Dachaufbauten dürfen diese Höhenkoten überschreiten.
- § 11 SNV definiert die zulässige Geschosshöhe in den Baubereichen A bis C. Für die Erdgeschossnutzungen (z. B. Läden) wird die zulässige Geschosshöhe auf maximal 4.5 m angehoben. Bei der Anordnung des Attikageschosses im Baubereich A ist auf die denkmalgeschützte Wallfahrtskapelle Rücksicht zu nehmen.

Gestaltungsvorschriften

- Gemäss § 12 SNV sind nur Flachdächer zulässig. Diese sind, sofern sie nicht als Terrassen genutzt werden, oder durch technische Aufbauten belegt sind, extensiv zu begrünen. Dachaufbauten wie Kamine, Solaranlagen, Liftüberfahrten usw. dürfen die maximale Höhenkote überschreiten.

Freiraum

- § 13 SNV enthält Vorgaben zur Gestaltung der Freiräume und der geplanten Bushaltestelle. Die im Situationsplan dargestellten Spiel- und Ruheflächen dienen einzig den Bewohnern im Gestaltungsplangebiet. Gemäss Richtprojekt ist von einer Bruttogeschossfläche (BGF) von 11'800 m² auszugehen. Dafür sind laut der BNO in der Regel 15% der BGF, d.h. 1'770 m², als Spiel- und Ruhefläche anzubieten. Die Spiel- und Ruheflächen werden aufgrund unterschiedlicher Bauabsichten der Grundeigentümer in Etappen erstellt. Die Anforderungen der BNO können erst im Vollausbau erreicht werden. Zwischentappen, die die Anforderungen von § 67 BNO bezüglich Spiel- und Ruheflächen nicht erfüllen, sind gestützt auf den Gestaltungsplan möglich (vgl. § 13 Abs. 5 SNV).
- § 14 SNV macht Vorgaben zur Bepflanzung. Der Schwerpunkt liegt auf einheimischen bzw. standortgerechten Bäumen und Sträuchern. Im Bereich der unterirdischen Bauten ist eine ausreichende Überdeckung zur Verfügung zu stellen.

Erschliessung

- Die Erschliessung des Planungsgebiets mit dem Auto erfolgt einerseits über den Stockmattgraben und andererseits über die Stockmattstrasse. Zusammen mit den ersten Neubauten muss auch die bestehende Bushaltestelle verlegt werden (vgl. § 15 Abs. 2 SNV).
- § 16 SNV regelt die Erschliessung für den Langsamverkehr. Es wird zwischen öffentlichen und privaten Verbindungen unterschieden. Die öffentlichen Verbindungen haben Mindestbreiten von 2.5 m aufzuweisen und sind, wo möglich, rollstuhlgängig auszugestalten. Sie sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mittels Dienstbarkeiten zu sichern. Der Bau der Fusswege erfolgt zusammen mit den jeweiligen Bauetappen.
- Die Parkierung erfolgt gemäss § 17 SNV grundsätzlich in unterirdischen Einstellhallen. Die Zahl der oberirdischen Parkplätze wird auf neun begrenzt. Diese stehen für sämtliche Besucher und Kunden des Planungsgebiets zur Verfügung. Je nach Benutzergruppen wird folgendes Parkfelderangebot in Prozent der Richtwerte gemäss VSS-Norm festgelegt: 80% für Bewohner, 20% für Personal und 40% für Besucher/Kunden (vgl. Anhang IV BNO Stadt Baden). Die effektive Anzahl der Parkplätze wird erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ersichtlich sein, da sie abhängig ist von der genauen Nutzungsverteilung. Basierend auf dem Richtprojekt wären 108 Parkfelder anzubieten. Mit der Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkfelder wird die Forderung aus dem KGV, wonach das Parkieren bei öffentlichen Parkfeldern nicht gratis sein soll, umgesetzt.
- Für Velofahrer stehen sowohl ober- wie auch unterirdische Abstellplätze zur Verfügung (vgl. § 18 SNV). Die oberirdischen Parkierungsmöglichkeiten sind im Situa-

onsplan festgehalten und befinden sich in der Nähe der Hauseingänge. Weitere Abstellmöglichkeiten sind gemäss Richtprojekt neben der Garageneinfahrt im Baubereich A vorgesehen. Auf die Erstellung von durchgehenden Velowegen innerhalb des Gestaltungsplangebiets wird aus topografischen Gründen verzichtet (u. a. Graben beim Bach, schmale Brücke). Beidseits der Bruggerstrasse bestehen Velostreifen.

Umwelt

- Der Gestaltungsplan verzichtet auf Vorgaben zum Lärmschutz. Das Planungsgebiet ist erschlossen. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) ist somit im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen. Erste Lärmberechnungen zeigen, dass mit punktuellen Überschreitungen der IGW zu rechnen ist³.
- § 19 SNV stellt sicher, dass die Neubauten vor Hochwasser geschützt werden.
- Neubauten haben gemäss § 22 SNV mindestens den MINERGIE-Standard oder eine vergleichbare Lösung einzuhalten und müssen ihren Energiebedarf mit einem möglichst hohen Anteil an erneuerbarer Energie decken.

Etappierung und Schlussbestimmung

- § 23 SNV gestattet die Realisierung der Bauten in Etappen. Die Etappierung darf das Gesamtkonzept nicht beeinträchtigen. Die bau- und umweltrechtlichen Anforderungen müssen jederzeit erfüllt sein.
- § 24 SNV regelt, unter welchen Umständen der Gestaltungsplan in Kraft tritt und wie er geändert werden kann.

³ siehe Lärmbericht Metron Verkehrsplanung AG vom 16. November 2016

5 Organisation und Verfahren

5.1 Organisation und Beteiligte

Name	Funktion	Zuständigkeit
Stadt Baden	Beschlussbehörde	Verfahrensleitung Gestaltungsplan
Aarinvest AG und Cityland CLA AG	Bauherrschaft Planungsträgerin Grundeigentümerin Parzellen Nr. 3162	Gesamtverantwortung Richtprojekt
Lägern Wohnen Gemeinnützige Bau- und Sied- lungsgenossenschaft	Bauherrschaft Planungsträgerin Grundeigentümerin Parzelle Nr. 1290	Gesamtverantwortung Richtprojekt
Müller Erben	Bauherrschaft Planungsträgerin Grundeigentümerin Parzellen Nr. 1499, 5145, 5146 und 5147	Gesamtverantwortung Richtprojekt
endres architekten ag	Projektverfasser	Richtprojekt Bebauung Mitarbeit am Gestaltungsplan
arcoplan	Projektverfasser	Richtprojekt Umgebung Mitarbeit am Gestaltungsplan
Metron Raumentwicklung AG	Raumplaner	Inhaltliche Festlegungen Gestaltungsplan

5.2 Verfahren

Phase	Terminplan (voraussichtlich)
Planungsbeginn	Die Arbeiten am Gestaltungsplan wurden im Herbst 2013 aufgenommen.
1. Mitwirkung	6. Oktober 2014 - 5. November 2014
2. Mitwirkung	20. März - 18. April 2017
Vorprüfungsbericht	14. Mai 2018
öffentliche Auflage	offen
Beschluss Stadtrat	offen
Genehmigung Departement BVU	nach Stadtratsbeschluss

6 Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV

Aufgrund der vorhergehenden Ausführungen lassen sich für das Gestaltungsplangebiet "Im Ifang" folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Der Gestaltungsplan "Ifang" entspricht der übergeordneten Gesetzgebung, vor allem der Planungs- und Baugesetzgebung des Bundes und des Kantons 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 gut erschlossenes Gebiet verdichtet und damit die Grundlage für dringend benötigten Wohnraum in der Stadt Baden schafft.
- Der Gestaltungsplan berücksichtigt die verbindlichen Vorgaben des Kantons und der Stadt Baden (Art. 8 RPG, § 21 BauG, § 12 BNO) indem er namentlich
 - die Voraussetzungen für die Realisierung von dringend benötigtem Wohnraum schafft,
 - publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss ermöglicht,
 - die Aufwertung von Strassen- und Grünräumen vorsieht und
 - die Flächen für eine Versetzung der Bushaltestelle Kapelle sichert.
- Den Anliegen des Langsamverkehrs wird Rechnung getragen, indem der Gestaltungsplan die Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität des Areals für die zukünftigen Nutzer verbessert.
- Die Bevölkerung soll in geeigneter Weise (Mitwirkung, öffentliche Auflage) über den aktuellen Stand der Planung informiert werden.

metron

7 Beilagen

Richtprojekt Bebauung, endres architekten ag, Stand 9. Februar 2018

siehe separaten Plan

metron

Richtprojekt Umgebung, arcoplan, Stand 30. November 2017

siehe separaten Plan

metron

Parkplatzberechnung, endres architekten ag, Stand 9. Februar 2018

131 Gestaltungsplan "Im Ifang", Baden
Ermittlung Stellplatzanzahl mit Reduktion

Stand Richtprojekt III
Stand 09.02.2018

Flächen		Stellplätze gem. VSS/BNO				Reduktion gem. Standorttyp B				Total	
aBGF Gesamt m2	aBGF Wohnen m2	aBGF Gewerbe m2	Anteil Verkaufsf./ m2 75%	(vgl. S.6) Variante	Besucher/ Kunden	Personal/ Bewohner	Total gerundet 100%	(vgl. S.6) Besucher %	Personal/Bew. %	PP	Total Gesamt PP
Dienstleistung / Verkauf											
Haus A, B.1											
EG	1'323.66	1'259.17	944.38	Var. D_KI	12.6	25.2	38.0	min. 40%	5 20%	5	10
				Var. D_KN	6.3	25.2	31.0	min. 40%	8 40%	8	18
				Var. V_KI	75.55	18.89	94.0	min. 40%	3 20%	5	8
				Var. V_KN	33.05	14.17	47.0	max. 60%	4 40%	10	14
								min. 40%	30 20%	4	34
								max. 60%	45 40%	8	53
								min. 40%	13 20%	3	16
								max. 60%	20 40%	6	26
Wohnen (Baufeld A-D)											
Haus A											
1. OG	595.99	538.66	5	Var. W_WE	1.8	18.00	20.0	min. 40%	1 80%	14	15
2. OG	595.99	538.66	5				max. 60%	1 100%	1 100%	18	19
3. OG	595.99	538.66	5	Var. W_BGF	1.94	19.38	21.00	min. 40%	1 80%	15	16
Attika	350.56	322.13	3	gerundet	2	19	21	max. 60%	1 100%	19	20
Total	2'138.53	1'938.11	18								
Haus B.1											
EG	bei Haus A		3	Var. W_WE	0.9	9.00	10.0	min. 40%	0 80%	7	7
1. OG	243.77	213.77	3				max. 60%	1 100%	1 100%	9	10
2. OG	246.38	224.06	3	Var. W_BGF	1.00	6.62	8.00	min. 40%	0 80%	6	6
3. OG	246.38	224.06	3	gerundet	1	7	8	max. 60%	1 100%	7	8
Total	736.53	661.89	9								

131 Gestaltungsplan "Im Ifang", Baden

Ermittlung Stellplatzanzahl mit Reduktion

Stand Richtprojekt III
Stand 09.02.2018

Haus B.2

EG	-	-	
1. OG	243.87	213.87	
2. OG	246.48	224.16	
3. OG	246.48	224.16	
Total	736.83	662.19	

	Var. W_WE	0.9	9.00	10.0	min.	40%	0	80%	7	7
3				max.		60%	1	100%	9	10
3	Var. W_BGF	1.00	6.62	8.00	min.	40%	0	80%	6	6
3	gerundet	1	7	8	max.	60%	1	100%	7	8
9										

Haus C.1

EG	-	-	
1. OG	248.76	218.76	
2. OG	251.32	229.00	
2. OG	251.32	229.00	
Total	751.40	676.76	

	Var. W_WE	0.6	6.00	7.0	min.	40%	0	80%	5	5
2				max.		60%	0	100%	6	6
2	Var. W_BGF	0.7	6.77	7.0	min.	40%	0	80%	6	6
2	gerundet	1	7	8	max.	60%	1	100%	7	8
6										

Haus C.2

EG	-	-	
EG	248.76	218.76	
1. OG	251.32	229.00	
2. OG	251.32	229.00	
Total	751.40	676.76	

	Var. W_WE	0.60	6.00	7.0	min.	40%	0	80%	5	5
2				max.		60%	0	100%	6	6
2	Var. W_BGF	0.68	6.77	7.0	min.	40%	0	80%	6	6
2	gerundet	1	7	8	max.	60%	1	100%	7	8
6										

Flächen

aBGF	aBGF	aBGF
Gesamt	Wohnen	Gewerbe
m2	m2	m2

Stellplätze gem. VSS/BNO

(vgl. S.6)	PP	Personal/
Variante	Besucher/	Bewohner
	Kunden	

Reduktion gem. Standorttyp B

Total	Besucher	Personal/Bew.	Total
(vgl. S.6)	%	%	Gesamt
gerundet	100%	PP	PP

Wohnen (Baufeld A-D)

Gesamt	5'114.69	4'615.71	48	Var. W_WE	4.80	48.00	53.0	min.	40%	2	80%	38	40
							max.		60%	3	100%	48	51
				Var. W_BGF			min.		40%	1	80%	33	34
							max.		60%	4	100%	40	44

131 Gestaltungsplan "Im Ifang", Baden
Ermittlung Stellplatzanzahl mit Reduktion

Stand Richtprojekt III
Stand 09.02.2018

Flächen		Stellplätze gem. VSS/BNO				Reduktion gem. Standorttyp B				Total	
aBGF	aBGF	aBGF	PP	Personal/	Total	(vgl. S.6)	Besucher	Personal/Bew.	Personal/Bew.	Personal/Bew.	Total
Gesamt	Wohnen	Gewerbe	Besucher/	Bewohner	gerundet	%	%	%	%	PP	Gesamt
m2	m2	m2	Kunden		100%					PP	PP
Wohnen (Baufeld E-H)											
Haus E											
EG	270.60	240.60									
1. OG	270.60	250.60									
2. OG	270.60	250.60	0.99	9.92	10.9	min.	40%	0	80%	8	8
3. OG	270.60	250.60	1	10	11	max.	60%	1	100%	10	11
Total	1'082.40	992.40									
Haus G											
EG	297.50	267.50									
1. OG	297.50	277.50									
2. OG	297.50	277.50									
3. OG	297.50	277.50									
4. OG	297.50	277.50	1.54	15.36	16.9	min.	40%	1	80%	12	13
AG	178.50	158.50	2	15	17	max.	60%	1	100%	15	16
Total	1'666.00	1'536.00									
Haus F											
EG	271.40	241.40									
1. OG	271.40	251.40									
2. OG	271.40	251.40	1.00	9.96	11.0	min.	40%	0	80%	8	8
3. OG	271.40	251.40	1	10	11	max.	60%	1	100%	10	11
Total	1'085.60	995.60									
Haus H											
EG	272.50	242.50									
1. OG	272.50	252.50									
2. OG	272.50	252.50									
3. OG	272.50	252.50									
4. OG	272.50	252.50	1.40	13.97	15.4	min.	40%	0	80%	11	11
AG	164.50	144.50	1	14	15	max.	60%	1	100%	14	15
Total	982.00	1'397.00									

131 Gestaltungsplan "Im Ifang", Baden

Ermittlung Stellplatzanzahl mit Reduktion

Stand Richtprojekt III
Stand 09.02.2018

Flächen	Stellplätze gem. VSS/BNO			Reduktion gem. Standorttyp B			Total Gesamt PP
	(vgl. S.6) Variante	Besucher/ Kunden	PP	Total (vgl. S.6) gerundet 100%	Besucher %	Personal/Bew. %	
aBGF	aBGF	aBGF					
Gesamt m2	Wohnen m2	Gewerbe m2					
Wohnen (Baufeld E-H)							
Gesamt	4'816.00	4'921.00		54 min. max.	40% 60%	80% 100%	40 53
	Var. W_BGF						

Erläuterung Verkauf- und Dienstleistungsflächen

Stellplatzanzahl der Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungsseben zu erhalten ist die ausschliessliche Nutzung als *Verkaufsnutzung kundenintensiv* gemäss VSS Norm SN 640 281 massgebend (siehe Seite 6). Von der aBGF wurde ein Anteil als Verkaufsfläche angenommen, da Nebenräume und Personalräume nicht zählen; diese Zahl ist variabel. Dieses Modell wird gewählt, weil zum heutigen Zeitpunkt die genaue Nutzung der Fläche unbekannt ist.

Erläuterung Parkplatzreduktion nach Standort-Typen

Die neue BNO von Baden sieht verschiedene Standort-Typen gemäss VSS-Norm SN 640 281 vor, wonach die Stellplatzanzahl entsprechend reduziert werden kann. Das Planungsgebiet befindet sich im Standort B (siehe Seite 6). Die ermittelten Zahlen werden um die Faktoren reduziert aufgeführt.

Relevante Stellplatzanzahl

Wohnen (Baufeld A-D)

Die relevante Stellplatzanzahl ergibt inkl. Reduktion 34 Stellplätze minimal und 51 Stellplätze maximal.

Wohnen (Baufeld E-H)

Die relevante Stellplatzanzahl ergibt inkl. Reduktion 40 Stellplätze minimal und 53 Stellplätze maximal.

Verkauf- und Dienstleistungsflächen

Die relevante Stellplatzanzahl ergibt inkl. Reduktion 34 Stellplätze minimal und 53 Stellplätze maximal für eine reine Verkaufsnutzung kundenintensiv.

Fazit

Für die Berechnung der minimalen Stellplatzanzahl ist die Nutzung der Verkauf- und Dienstleistungsflächen massgebend, da dort die meisten Stellplätze generiert werden. Die Stellplatzanzahl für das Wohnen ist relativ variabel und kann auf die Bedürfnisse von Stockwerkeigentum und Vermietung angepasst werden. Für den Bereich Baufeld E-H basiert die Stellplatzberechnung lediglich auf dem BGF Modell, weil die Zahl der Wohneinheiten derzeit nicht feststeht.

131 Gestaltungsplan "Im Ifang", Baden
Ermittlung Stellplatzanzahl mit Reduktion

Stand Richtprojekt III
Stand 09.02.2018

Zusammenfassung

Die minimale Stellplatzanzahl	Nutzung	Variante	PP
	Wohnen (Baufeld A-D)	Var. W_BGF	34
	Wohnen (Baufeld E-H)	Var. W_BGF	40
	Verkauf-/und Dienstleistungsflächen	Var. V_KI	34
	Total min.		108
Die maximale Stellplatzanzahl	Nutzung	Variante	PP
	Wohnen (Baufeld A-D)	Var. W_WE	51
	Wohnen (Baufeld E-H)	Var. W_BGF	53
	Verkauf-/und Dienstleistungsflächen	Var. V_KI	53
	Total max.		157

131 Gestaltungsplan "Im Ifang", Baden

Ermittlung Stellplatzanzahl mit Reduktion

Stand Richtprojekt III
Stand 09.02.2018

Stellplatzbedarf gemäss VSS

Varianten	Wohnnutzung	Faktor
Var. W_BGF		
Var. W_BGF_Bew	1 PP pro 100 m ² Bruttogeschossfläche (BGF)	1.0 PP pro 100m ² BGF
Var. W_BGF_Bes	1 PP pro 0.1 Bewohner PP	0.1 PP
Var. W_WE		
Var. W_WE_Bew	1 Parkfeld pro Wohnung	1.0 PP pro WE
Var. W_WE_Bes	Besucher, zusätzlich 10 % der Bewohner-Pf für Besucher;	0.1 PP
	Dienstleistungsbetriebe	
Var. D_KI	Dienstleistungsbetrieb nicht kundenintensiv	
Var. D_KI_P	2 PP pro 100 m ² BGF für Personal,	2.0 pro 100m ² BGF
Var. D_KI_B	1 PP pro 100 m ² BGF für Besucher	1.0 pro 100m ² BGF
Var. D_KN	Dienstleistungsbetrieb nicht kundenintensiv	
Var. D_KN_P	2 PP pro 100 m ² BGF für Personal	2.0 PP pro 100m ² BGF
Var. D_KN_B	0.5 PP pro 100 m ² BGF für Besucher;	0.5 PP pro 100m ² BGF
	Verkaufsgeschäfte	
Var. V_KI	Verkaufsgeschäft kundenintensiv	
Var. V_KI_P	2PP pro 100 m ² Verkaufsfläche für Personal	2.0 PP pro 100m ² VF
Var. V_KI_B	8 PP pro 100 m ² Verkaufsfläche für Kunden	8.0 PP pro 100m ² VF
Var. V_KI	Verkaufsgeschäft nicht kundenintensiv	
Var. V_KN_P	1.5 PP pro 100 m ² Verkaufsfläche für Personal	1.5 PP pro 100m ² VF
Var. V_KN_B	3.5 PP pro 100 m ² Verkaufsfläche für Kunden	3.5 PP pro 100m ² VF

Parkplatzreduktion : Standort-Typen gemäss VSS-Norm SN 640 281 BNO Baden

Typ	Besucher		Personal		Besucher/Kunden	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.
A	70%	100%	5%	25%	20%	40%
B	80%	100%	20%	40%	40%	60%
C	90%	100%	35%	55%	50%	80%