



Stadt Bremgarten

# Gestaltungsplan «Bahnhofsareal»

Bericht nach Art. 47 RPV  
Zürich, 17. April 2026

*Stand für die Mitwirkung*



## **Impressum**

### **Auftraggeberinnen**

Aargau Verkehr AG (AVA)  
Hintere Bahnhofstrasse 85, 5001 Aarau

Steiner-Rumi Immobilien Management AG  
Zürcherstrasse 6, 5620 Bremgarten

### **Auftragnehmerin**

Planwerkstadt AG  
Raumplanung · Prozesse · Städtebau  
Binzstrasse 39, CH-8045 Zürich  
[www.planwerkstadt.ch](http://www.planwerkstadt.ch)  
+41 (0)44 456 20 10

Fotos: Juliet Haller, eigene

Titelbild: Visualisierung Siegerprojekt Wettbewerb, Schneider & Schneider Architekten ETH BSA SIA AG

Dokument  
10328.02\_08\_260417\_GP\_Bericht\_Art47\_RPV.docx

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Anlass und Zielsetzung	4
1.2	Projektwettbewerb	5
1.1	Gestaltungsplan	6
1.2	Perimeter, Parzellierung und Eigentümerschaft	6
1.3	Drittprojekte, Schnittstellen, Dienstbarkeiten	7
2	Rahmenbedingungen	10
2.1	Bestehende Bauten und Planungen	10
2.2	Planungsrechtliche Situation	12
2.3	Absichtserklärung	18
2.4	Verkehr	19
2.5	Ver- und Entsorgung	19
2.6	Umwelt	20
3	Richtprojekt	27
3.1	Städtebauliches Konzept	27
3.2	Struktur - Nutzung - Fassade	27
3.3	Umgebungsgestaltung	29
3.4	Verkehrsführung	29
4	Sondernutzungsvorschriften	30
4.1	Allgemeine Bestimmungen	30
4.2	Gestaltung	31
4.3	Nutzung und Bebauung	33
4.4	Freiraum	42
4.5	Erschliessung	45
4.6	Umwelt	52
4.7	Schlussbestimmungen	54
4.8	Weitere Bestimmungen des bestehenden Gestaltungsplans	54
5	Interessenabwägung	55
6	Planungsverfahren	57
6.1	Kantonale Vorprüfung	57
6.2	Städtische Kommissionen	78
6.3	Mitwirkung	78
6.4	Öffentliche Auflage	79
6.5	Beschlussfassung	79
7	Beilagen	80

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass und Zielsetzung

Das Bahnhofsareal in Bremgarten liegt zwischen den Bahngleisen und der Zürcherstrasse, in unmittelbarer Nähe zur Reuss in Bremgarten. Das Areal ist unter anderem im Eigentum der Aargau Verkehr AG (nachfolgend AVA), einem privatrechtlichen, regional verankertem Bahn- und Busunternehmen. Die AVA möchte das bestehende Bahnhofsgebäude durch Neubauten ersetzen. Die Nutzungsplanung der Stadt Bremgarten wurde gesamtrevidiert, die Vorlage wurde am 17. Dezember 2025 vom Regierungsrat teilgenehmigt und bildet die Grundlage für den vorliegenden Gestaltungsplan. Das Bahnhofsareal liegt gemäss dieser in der Kernzone K und ist mit einer Gestaltungsplanpflicht (Gebiet Bahnhofareal/Depot) belegt. Für das Gebiet wurde bereits ein Gestaltungsplan «Bahnhofareal» erarbeitet (Inkraftsetzung 2004), welcher für das im Jahr 2014 realisierte City Center (Eigentum Rumi Generalbau AG) die Basis bildete. Aufgrund der nun geänderten Rahmenbedingungen soll der bestehende Gestaltungsplan aufgehoben werden und mit dem vorliegenden Gestaltungsplan ersetzt werden. Die revidierte Nutzungsplanung bildet zusammen mit dem vorliegenden Gestaltungsplan die planungsrechtliche Voraussetzung für die Realisation der neuen Bahnhofsgebäude auf dem Grundstück der AVA sowie die Umgestaltung der Vorzone auf dem Grundstück von Rumi Generalbau AG.

Abb. 1  
Lage des Areals  
im Stadtgefüge



## 1.2 Projektwettbewerb

Mit dem Ziel, an dieser zentralen Lage ein hochwertiges Projekt zu realisieren, entschied sich die AVA, im Jahr 2020 einen einstufigen, anonymen Projektwettbewerb durchzuführen. Aufgrund einer Bewerbungsrunde mit zehn eingeladenen Architekturbüros wurden sechs Teams, bestehend aus den Fachdisziplinen Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung, für die Teilnahme am Verfahren ausgewählt. Begleitet wurde der Wettbewerb von einem qualifizierten Preisgericht sowie Expertinnen und Experten ohne Stimmrecht. An zwei Beurteilungstagen im September 2020 wurden die eingegangenen Beiträge gesichtet und diskutiert und deren Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen. Schlussendlich wurde das Projekt «DROP BY» vom Team Schneider & Schneider Architekten AG / Hager Partner AG / Basler & Hofmann AG einstimmig zur Weiterbearbeitung empfohlen. Das Projekt «DROP BY» setzt ein durch Höhe und Schmalheit markantes Gebäudevolumen an die nordöstliche Spitze des Perimeters, um zusammen mit dem City Center und den umliegenden Bauten einen Raum aufzuspannen und zu fassen. Dieser neu definierte Raum wird als Gesamtes zum neuen Bus- und Bahnhofplatz, auf dem ein adressbildendes Bahnhofsgebäude zu stehen kommt, das als zweigeschossiges Dach über einem offen gestalteten Erdgeschoss in Erscheinung tritt. *(Auszug aus dem Bericht des Preisgerichts, 14. September 2020)*

Anschliessend an den Projektwettbewerb wurde das Siegerprojekt zum Richtprojekt als Basis für den vorliegenden Gestaltungsplan weiterbearbeitet (siehe Beilage A). Mit der Durchführung des Projektwettbewerbs wird der Forderung nach einer Durchführung eines Varianzverfahrens gemäss § 4 Abs. 4 Bau- und Nutzungsordnung (nachfolgend BNO) entsprochen.

Abb. 2  
Visualisierung Sieger-  
projekt, Schneider &  
Schneider  
Architekten AG



## 1.1 Gestaltungsplan

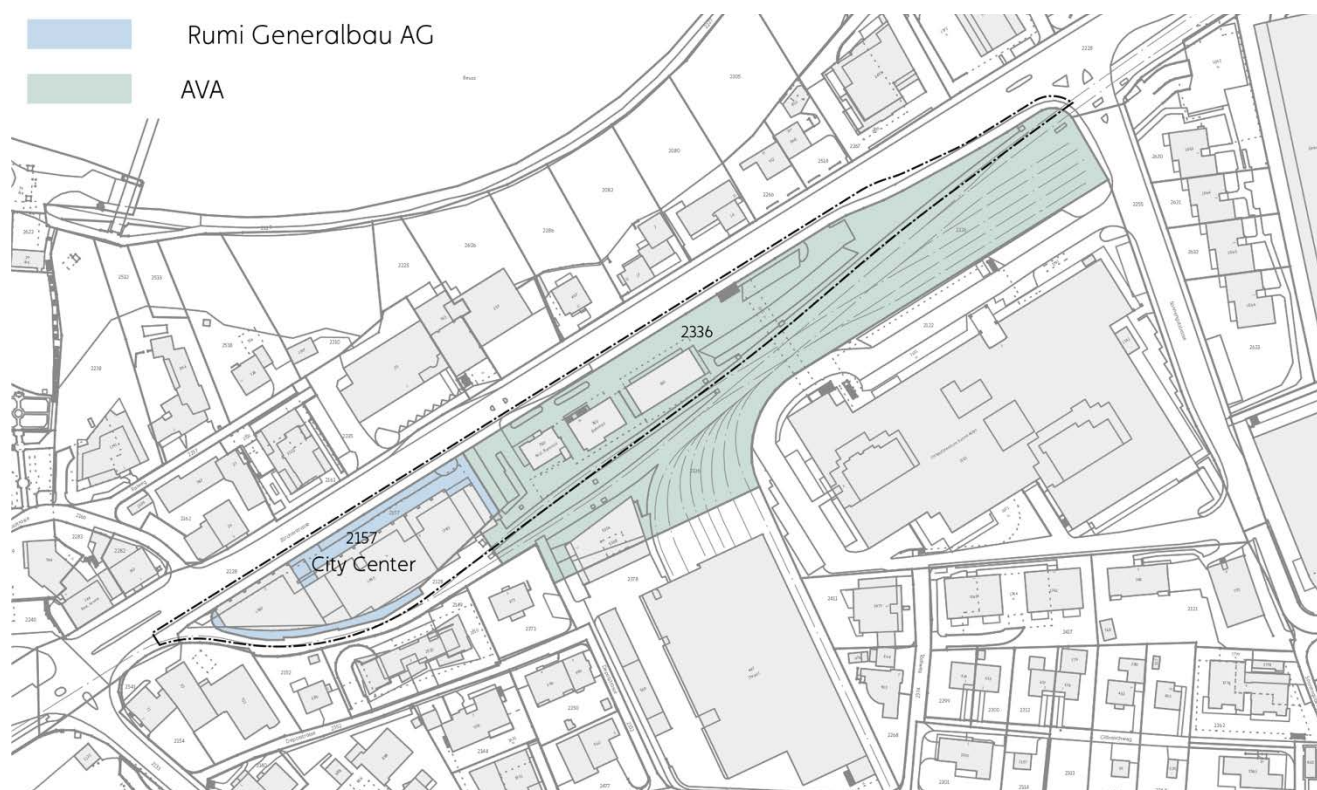
Gemäss § 21 des Gesetzes über die Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, nachfolgend BauG) des Kantons Aargau können Gestaltungspläne erlassen werden, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an der Gestaltung der Überbauung besteht. Gemäss § 21 Abs. 3 BauG können Private den Entwurf zu einem Gestaltungsplan selbst erstellen. Gestaltungspläne können von den allgemeinen Nutzungsplänen abweichen, wenn dadurch ein siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseres Ergebnis erzielt wird, die zonengemässe Nutzungsart nicht übermässig beeinträchtigt wird und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Bei Gestaltungsplänen ist im Bericht nach Art. 47 zu erläutern, in welcher Weise die besonderen qualitativen Anforderungen nach § 21 BauG erreicht werden (architektonisch gute Gestaltung, Abstimmung auf die bauliche und landschaftliche Umgebung, Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, häusliche Nutzung des Bodens und angemessene Ausstattung mit Anlagen für die Erschliessung und Erholung). Der heute rechtskräftige Gestaltungsplan für das Bahnhofsareal wird aufgehoben und durch den vorliegenden Gestaltungsplan ersetzt. Siehe hierzu Kapitel 2.1.

Die Einhaltung der Vorschriften des vorliegenden Gestaltungsplans ist mit dem Baugebrauch aufzuzeigen.

## 1.2 Perimeter, Parzellierung und Eigentümerschaft

Der Gestaltungsplanperimeter (nachfolgend Perimeter) umfasst Teile der Parzellen Nrn. 2336 und 2128 (Eigentum AVA) und die gesamte Parzelle Nr. 2157 (Rumi Generalbau AG, City Center). Die nördliche Abgrenzung des Perimeters verläuft auf dem zukünftigen Fahrbahnrand der Zürcherstrasse, welche im Eigentum des Kantons Aargau ist. Damit wird der Strassenabstand unterschritten (siehe dazu Kapitel 4.3 Abstände). Die südliche Abgrenzung verläuft auf der nördlichen Gleisachse (gemäss Umbauprojekt Bahnhof, siehe dazu Kapitel 2.1). Der Perimeter umfasst das 2014 erstellte City Center und misst 8'012 m<sup>2</sup>.

Abb. 3  
Übersicht  
Perimeter  
(schwarz umrandet), Parzellierung  
und Eigentümerschaft



### 1.3 Drittprojekte, Schnittstellen, Dienstbarkeiten

Im Raum Zürcherstrasse / Bahnhof Bremgarten treffen verschiedene Projekte aufeinander bzw. überlagert der Perimeter des vorliegenden Gestaltungsplans Drittprojekte:

- Kantonsstrassen-Bauprojekt Zürcherstrasse
- Neubau Bushof
- Ausbau Gleis- und Perronanlagen
- Neubauten Gebäude «Gleis 1» (Bahnhofsgebäude) und Gebäude «Reusstor» (Wohngebäude) mit gemeinsamer Tiefgarage

Es sind verschiedene Akteure in die vier Teilprojekte involviert, die eng zusammenarbeiten müssen. Die Planungshoheit für das übergeordnete Gesamtprojekt öV-Drehscheibe liegt bei der Stadt Bremgarten. Für das Kantonsstrassen-Bauprojekt ist die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau verantwortlich. Für den Bushof ist die Stadt federführend, unter Einbezug der Abteilung Verkehr des Kantons. Schliesslich sind bei den beiden Teilprojekten Ausbau der Gleis- und Perronanlagen und Neubauten «Gleis 1» und «Reusstor» die Aargau Verkehr AG (AVA) verantwortlich.

Die vier Teilprojekte sind wie in einem Puzzle voneinander abhängig und aufeinander abgestimmt zu realisieren. Die zwei Hauptprojekte wurden am 27. November 2025 von der Einwohnergemeindeversammlung angenommen. Über die zwei verbleibenden Teilprojekte (Ausbau Gleis- und Perronanlagen und Neubauten) muss die Einwohnergemeinde nicht befinden. Diese beiden Teilprojekte werden durch die AVA und das Bundesamt für Verkehr fremdfinanziert. Die gleichzeitige Umsetzung aller vier Teilprojekte ist die günstigste Lösung für Bremgarten. Einzeln oder zeitversetzt sind die Teilprojekte nicht zu den zu genehmigenden Kosten umsetzbar. Für die beiden Neubauten bildet der vorliegende Gestaltungsplan die planungsrechtliche Grundlage.

Die Koordination der Teilprojekte und die Klärung der Schnittstellen war für alle Beteiligten seit Beginn der Planung (Rahmenplan, siehe Kapitel 2.2) ein zentrales Anliegen. Das Ziel war und ist es, dass alle Teilprojekte realisiert werden und so der gesamte Mehrwert zu Tragen kommt. Zur Regelung der diversen Schnittstellen sowie der Koordination haben die Projektbeteiligten (Aargau Verkehr AVA, Stadt Bremgarten und Kanton Aargau, Abteilung Tiefbau und Abteilung Verkehr) gemeinsam eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen. Einerseits gilt es, eine enge inhaltliche Abstimmung vorzunehmen, andererseits sind verschiedene Projektakteure in die Erarbeitung der Planungen einzubinden, weiter sind aufgrund der räumlichen Schnittstellen koordinierte Entscheide erforderlich. Die Rahmenvereinbarung hält insbesondere die Zuständigkeiten, die Termine und die Kostenteilung fest. Die Vereinbarung wurde im Herbst 2023 unterzeichnet. Daneben fanden über einen längeren Zeitraum wiederkehrend Sitzungen mit allen Projektbeteiligten statt.



Gesamtprojekt öV-Drehscheibe mit vier Teilprojekten

### Kantonsstrassen-Bauprojekt Zürcherstrasse

Aufgrund der verschiedenen Planungen, welche die Zürcherstrasse tangieren, dem Sanierungsbedarf der Werkleitungen sowie dem Wunsch der Stadt nach einer ortsverträglichen Gestaltung des Strassenraums, soll die Zürcherstrasse neu gestaltet werden. Dazu wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, siehe Kapitel 2.2. Entsprechend der öV- und zentrumsnahen Ausrichtung der Zürcherstrasse wird ein versatiler Strassenquerschnitt mit Mehrzweckstreifen und angrenzenden Misch-Fahrs Spuren geplant. Der Perimeter der Neugestaltung umfasst auch den Bushof und den Vorbereich des City Centers. Der Baustart ist für Sommer 2029 vorgesehen.

### Neubau Bushof (Bauprojekt Bushof)

Der Bahnhof Bremgarten soll zur einer öV-Drehscheibe entwickelt und durch ein neues Bahnhofsgebäude aufgewertet werden. Aufgrund des Eintrags im MJP öV 2020 stellt die AVA ein Teil ihrer Parzelle zur Verfügung, so dass die Busse in Form eines Bushofs konzentriert angeordnet werden können. Der neue Bushof sieht eine grosse Halteinsel vor, an der gleichzeitig fünf Gelenkbusse halten und individuell wegfahren können. Für die Befahrbarkeit und das Wenden ist eine relativ breite Fahrgasse notwendig, welche unmittelbar an das neue Bahn Perron Gleis 1 grenzt. Die Realisierung ist ab ca. 2028 geplant.

Abb. 4  
Ausschnitt Plan  
Neubau Bushof,  
Bauprojekt,  
Gerber + Partner,  
15.10.25



### **Ausbau Gleis- und Perronanlagen**

Der Ausbau des Bahnhofs Bremgarten beinhaltet Aussenperrons (Neubau Perron Gleis 2, bisher Mittelperron), eine Verlängerung der Perronkante Gleis 1, Anpassungen bei den Gleisachsen sowie die Erstellung einer weiteren Personenunterführung (Rampe und Treppen) auf der Höhe des neuen AVA-Betriebsgebäudes. Diese PU West ist Teil des Ausbaus Gleis- und Perronanlagen. Die Unterführung auf Höhe des «Sunnemärt» bleibt bestehen und wird in das Projekt integriert. Zurzeit wird geprüft, ob der Aufgang auf das Bahnhofsbereich verschoben werden kann. Der Baustart ist ab ca. 2028 geplant.

### **Dienstbarkeiten**

Für die Realisierung der Projekte sind diverse Dienstbarkeiten notwendig zugunsten und zulasten von AVA, Stadt, Rumi Generalbau AG und dem Kanton. Dies auf Niveau Obergeschoss, Erdgeschoss sowie 1. und 2. Untergeschoss. Gemäss Praxis der Stadt sind diese vor Baubeginn im Grundbuch einzutragen. Zum jetzigen Zeitpunkt bzw. Planungsstand können diese noch nicht geregelt werden. Im der von allen Beteiligten gemeinsam unterzeichneten Rahmenvereinbarung (vom 8.8.2023) hat man sich die gegenseitigen Durchgangsrechte zugesichert.

# 2 Rahmenbedingungen

## 2.1 Bestehende Bauten und Planungen

### Gestaltungsplan «Bahnhofareal»

Der Gestaltungsplan «Bahnhofareal» wurde durch Metron AG erarbeitet und am 31. März 2004 vom Regierungsrat genehmigt. Der Gestaltungsplan besteht aus den Sondernutzungsvorschriften, dem Situationsplan 1:500 sowie dem Planungs- und Mitbericht. Das City Center wurde bereits nach den Bestimmungen dieses Gestaltungsplans realisiert. Im vorliegenden neuen Gestaltungsplan wird deshalb für diesen Bereich des City Centers (Baubereiche A2, A3, A4, B, C) weitestgehend auf die bestehenden Vorschriften und Planinhalte abgestützt.

### City Center

Das City Center ist ein 4-geschossiger Längsbau mit einem Attikageschoss und einem versetzten Kopfbau. Der ganze Baukörper wird gemäss den Vorgaben des Gestaltungsplans in drei verschiedene Bauten unterteilt. Die Baubereiche A2 und B lassen maximal 2 Geschosse zu, um eine Zäsur zwischen den Hauptbauten zu erreichen. Heute befinden sich im Erdgeschoss sowie in den Obergeschossen Läden und Büros. Das Attikageschoss dient der Wohnnutzung. Die Erschliessung erfolgt heute via Ein- und Ausfahrtsrampe in die Tiefgarage im ersten Untergeschoss. Heute führt diese Situation oft zu Konflikten mit zu Fuss Gehenden und Autos in diesem Bereich. Zukünftig erfolgt die Zufahrt nicht mehr über die heutige Rampe im City Center, sondern über die neue Zu- und Wegfahrt im Baubereich A0. Die heutige Rampe wird zurückgebaut und für die Veloabstellanlage genutzt.

Abb. 5  
Bestehender Gestaltungsplan «Bahnhofareal», Metron AG



Abb. 6  
City Center und heutige Vorzone



Abb. 7  
Heutige Perrons und Gleislagen



Abb. 8  
Blick auf das City Center in  
Richtung Westen



## 2.2 Planungsrechtliche Situation

### Kantonaler Richtplan und Raumkonzept Aargau

Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung im Kanton Aargau werden mit dem Raumkonzept Aargau festgelegt. Das Raumkonzept (Stand März 2015) ist im kantonalen Richtplan festgesetzt und definiert verschiedene Räume, Bremgarten wird als ein ländliches Zentrum bezeichnet. Ländliche Zentren sind gemäss Raumkonzept Stützpunkte regionaler Einrichtungen. Der Perimeter liegt gemäss kantonaalem Richtplan (Richtplangesamtkarte, Stand 7. Januar 2025) im Siedlungsgebiet. Zudem wird auf den Eintrag im Inventar der Ortsbilder der Schweiz ISOS verwiesen, wo das Ortsbild von Bremgarten von nationaler Bedeutung bezeichnet wird. Von weitergehenden Festlegungen ist der vorliegende Gestaltungsplan nicht betroffen. Der westliche Bereich des Perimeters liegt zudem in einem kantonalen Interessengebiet für Grundwassernutzung (in diesen Gebieten sichert der Kanton langfristig die Möglichkeit zur Nutzung des Grundwassers). Gemäss dem Kapitel Siedlung 1.3, Planungsanweisung 3.1, besteht ein kantonales Interesse an Bahnhofsgebieten und deren vielfältigen Nutzungen. Gemäss Planungsanweisung 3.2 sind Bahnhofsgebiete zudem städtebaulich als Orientierungspunkte zu konzipieren und die Verkehrswege sind im Bahnhofsgebiet so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege entstehen. Zu Beginn der Planungsarbeiten der Gesamtrevision der Nutzungsplanung wurden beim Kanton die zu berücksichtigenden Grundlagen und Hinweise eingeholt, gemäss diesen ist eine konsequente Mobilisierung des Innenentwicklungspotenzials und der hochwertigen und wirkungsvollen Nutzung der Bauzonenreserven anzustreben. Aufgrund der sehr guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr weisen Bahnhofsgebiete hohes Potenzial für die Verdichtung nach Innen auf (Auszug aus Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Werkzeugkasten 3, Departement BVU). Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan werden die kantonalen Zielvorgaben berücksichtigt.

### Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung

Bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe nach Art. 2 NHG sind die Erhaltungsziele des ISOS unmittelbar verbindlich. Von der ungeschmälernten Erhaltung im Sinne der Inventare kann nur abgewichen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (Art. 6 Abs. 2 NHG). Das gilt unabhängig davon, ob der Bund selbst oder die Kantone und Gemeinden die Bundesaufgabe erfüllen. Das Bundesgericht hat auch der «Verdichtung» sowie der «Förderung des öffentlichen Verkehrs» nationale Bedeutung zugesprochen. Die Stadt Bremgarten hat im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung ein externes Gutachten in Auftrag gegeben, welches die Verträglichkeit der auf dem Bahnhofsareal Bremgarten projektierten Neubauten mit dem durch das ISOS geschützte Ortsbild der Stadt behandelt. Das Gutachten ist in der Beilage zu finden.

### *ISOS-Einträge zum Bahnhofsgebiet Bremgarten*

Für den Ortsbildbereich um das Bahnhofsareal sind verschiedene Einträge im ISOS beinhaltet, Erläuterungen siehe hierzu Beilage E. Das Bahnhofsareal selbst liegt in der Umgebungsrichtung XVI «Neue Wohnbebauung südöstlich der Oberstadt». Dieser Ortsbildbereich wurde in der Aufnahmekategorie b aufgenommen, was einen empfindlichen Teil des Ortsbildes signalisiert.

### *Fazit*

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass die Verträglichkeit des vorliegenden Projekts mit den ISOS-Erhaltungszielen gewährleistet ist, eine Beeinträchtigung des schützenswerten Ortsbildes ist nicht auszumachen. Da keine Beeinträchtigung der ISOS-Erhaltungsziele zu

erwarten ist, muss auch keine Interessensabwägung vorgenommen werden. Nachfolgend sind die wichtigsten Erkenntnisse aus dem Gutachten aufgeführt, ausführliche Erläuterungen sind im Gutachten selbst zu finden.

Die wesentlichen Eigenschaften des gegenwärtigen Ortsbilds werden durch die geplanten Neubauten nicht grundsätzlich verändert. Das Projekt knüpft an bestehende des Umfelds an und führt vorhandene ortsbauliche Qualitäten fort. Dies geschieht mit der Teilung des Bauprogramms in zwei Einzelbauten, was der offenen Bauweise des Quartiers entspricht. Auch die Differenzierung zwischen einem hohen und einen niedrigen Trakt kommt bereits bei den grösseren benachbarten Baukomplexen vor. Die Ausrichtung der länglichen Bauten längs der Strasse führt das Bebauungsmuster fort.

Als städtebaulicher Höhenakzent wird das Neubauprojekt auf dem Bahnhofsareal eine gewisse Konkurrenz zu den anderen hohen Bauten der Stadt einnehmen. Es besteht aber keine direkte Bezugnahme architektonischer oder auch nur formaler Art zu den mittelalterlichen Turmbauten. Eine direkte Konkurrenzierung der Altstadtsilhouette ist nicht der Fall. Der Erhaltungshinweis im ISOS, «Keinesfalls weitere Hochbauten», ist aufgrund der massiven baulichen Veränderungen seit der Inventaraufnahme (siehe Kapitel 5.4.) längst durch die seither erstellten hohen Bauten überholt worden.

Das Neubauprojekt gesellt sich zu weiteren an der Zürcherstrasse bereits bestehenden Hochhäusern. Damit relativiert sich eine mögliche Konkurrenzierung mit dem am nächsten gelegenen, aber rund 230 Meter entfernten Spittelturm. Von einer Beeinträchtigung kann nicht gesprochen werden. Eine direkte Verdeckung der Sicht durch die geplanten Neubauten auf die Altstadt ist nur von einem wenig relevanten Standort vor dem Einkaufszentrum «Sunnemärt» der Fall. Demgegenüber erfährt die Strassenachse als städtebauliches Element durch die geplanten Neubauten eine Verstärkung ihres geradlinigen Charakters, in gewissem Sinn eine Verstärkung des Ortsbildcharakters.

#### *Exkurs Bundesaufgabe*

Die wesentlichen Eigenschaften des gegenwärtigen Ortsbilds werden gemäss Gutachten von 2022 durch die geplanten Neubauten nicht grundsätzlich verändert. Doch das BVU schreibt in einer Aktennotiz zur Projektentwicklung Bahnhof Bremgarten vom 16. Mai 2022: «Da die Entwicklung am Bahnhof Schnittstellen zu anderen Projekten aufweist (Plangenehmigungsverfahren Bund, Agglomerationsprogramm/Mitfinanzierung durch Bund), liegt die Vermutung nahe, dass vorliegend Bundesaufgaben oder Bundesinteressen betroffen sind, die der Erfüllung von Bundesaufgaben gleichgestellt sind.»

Bei einer Bundesaufgabe wären zunächst die Erhaltungsziele des ISOS unmittelbar verbindlich. Da die Eigenschaften des Ortsbildbereichs durch das Neubauprojekt nicht massgeblich beeinträchtigt werden, kann davon ausgegangen werden, dass die ISOS-Erhaltungsziele eingehalten werden. Das Bauprojekt seinerseits würde das schützenswerte Ortsbild nur geringfügig beeinträchtigen, namentlich würde die Altstadtsilhouette nicht konkurrenziert. Die bei Bundesaufgaben geforderte ungeschmälerte Erhaltung sollte im vorliegenden Fall in Bezug auf das Ortsbild erfüllt werden. Bei der Beurteilung müsste auch die seit der Erhebung des ISOS vor rund 40 Jahren im Umfeld erfolgte Urbanisierung mit grossvolumigen Bauten miteinbezogen werden.

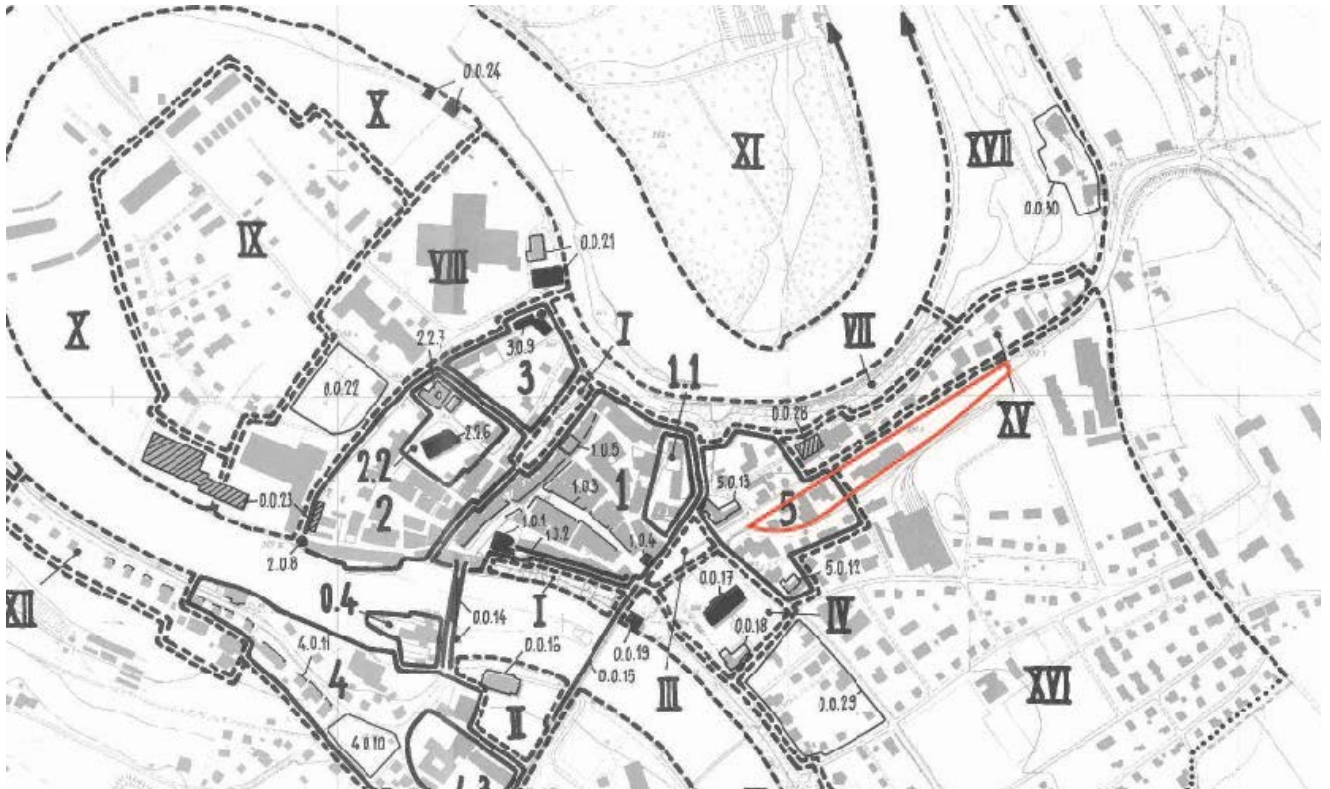


Abb. 9  
Ausschnitt ISOS  
(Quelle: Bundesamt  
für Kultur BAK)

### Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) und Bauverordnung

Die Nutzungsplanung der Stadt Bremgarten wurde im Zuge der Gesamtrevision der Nutzungsplanung an die Baubegriffe und Messweisen der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) vom 22. September 2005 angepasst. Für den vorliegenden Gestaltungsplan gelten entsprechend die neuen Messweisen und Begriffe (§§ 16 – 31 BauV). Kapitel 2.2 der kantonalen Bauverordnung (BauV) regelt die Sondernutzungspläne. Gemäss § 8 BauV kann der Gestaltungsplan zusätzlich zu den Bestandteilen des Erschliessungsplans (Einrichtungen für die Parkierung, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr, Lärmschutzmassnahmen, Freiraum- und Begegnungszonen, Bepflanzung, gestalterische Integration in Landschaft und Ortsbild) weitere Anordnungen erhalten, insbesondere:

- a) über Lage, Grösse, Beschaffenheit und Gestaltung der Bauten und Anlagen, über Abstände, Bepflanzung und Terraingestaltung,
- b) über Art und Mass der Nutzung, über Nebenanlagen und Abstellplätze,
- c) Vorschriften im Interesse des Natur-, Ortsbild-, Denkmal-, Gewässer- und Umweltschutzes sowie der Siedlungsqualität,
- d) Vorschriften über energieeffizientes Bauen.

Wenn die Gemeinden nichts anderes regeln, dürfen Gestaltungspläne von den allgemeinen Nutzungsplänen abweichen bezüglich Bauweise, Baumasse, Gestaltung der Bauten und Abständen, Nutzungsart, soweit überwiegende Schutzinteressen (Lärmschutz, Denkmalschutz usw.) es erfordern, Herabsetzung der Parkfelderzahl und Lärmempfindlichkeitsstufen, wenn es um lärmvorbelastete Flächen gemäss Art. 43 Abs. 2 der Lärmschutz-Verordnung (LSV vom 15. Dezember 1986) geht. Bei Abweichungen vom allgemeinen Nutzungsplan ist aufzuzeigen, wie diese zu einem siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnis führen.

### Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU / Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Der Grosse Rat hat im Jahr 2016 die Strategie mobilitätAARGAU beschlossen. Die Strategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten Jahre auf; dies mit

einem Planungshorizont bis ins Jahr 2040. Die aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen sagen für den Kanton Aargau für die nächsten zwei Jahrzehnte ein weiterhin stark steigendes Bevölkerungswachstum voraus. Dem begegnet der Kanton Aargau mit einer integralen Betrachtung des Bereichs Mobilität und differenzierten Zielen für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen. Die Stadt Bremgarten ist als Raumtyp «Ländliches Zentrum im urbanen Entwicklungsraum» eingestuft, in welchem das Buslinienangebot und das Angebot des Schienenverkehrs gefördert werden soll.

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 des Kantons Aargau (MJP öV 2020), welches vom Grossen Rat im Jahr 2019 verabschiedet wurde, konkretisiert die Infrastrukturmassnahmen für den öffentlichen Verkehr. Das MJP öV 2020 sieht vor, am Bahnhof Bremgarten eine öV-Drehscheibe samt Neugestaltung Bahnhofplatz, einem Busterminal sowie einer Park+Ride- und einer Bike+Ride- Anlage zu realisieren. Der AVK obliegt es, die Mobilitätsangebote kantonsweit zu planen und die Beschlüsse des Grossen Rats umzusetzen. Für eine Neugestaltung der Park+Ride-Anlage muss der Standort als besonders geeignet ausgewiesen werden.

### **Regionalplanungsverband Mutschellen-Reusstal-Kelleramt**

Der Regionalplanungsverband Mutschellen – Reusstal – Kelleramt hat im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung auch zur Entwicklung des Bahnhofsareals Stellung genommen:

- Der Neubau des Bahnhofsgebäudes mit mehrheitlich Wohnen im Obergeschoss und Gewerbeflächen im Erdgeschoss ermöglicht das Wohnen an sehr guter und zentraler Lage in der Stadt.
- Der Wandel des «Bahnhofareal / Depot» zu einer attraktiven Mobilitätsdrehscheibe für Bahn und Bus mit kurzen Umsteigewegen hat aus regionaler Sicht positive Auswirkungen.
- Auch die Etablierung des Bahnhofs Bremgarten West und die Entwicklungen rund um das Bahnhofsgebiet begünstigen die Erreichbarkeit von regionalen Arbeitsplätzen und dienen einer effizienten Abwicklung des Personenverkehrs. Die regionalen Verbindungen nach Wohlen sowie zu weiteren Zentren und zu Anschlussverbindungen ausserhalb der Region (Baden, Dietikon, Zürich etc.) sind von grossem Interesse und helfen der Region vernetzt zu bleiben sowie sich als attraktiver Arbeitsstandort zu etablieren.
- Rund um die Bahnhofsgebiete Bremgarten und Bremgarten West soll eine hohe Dichte beibehalten und gefördert werden. Diese gut erschlossenen Standorte eignen sich aus regionaler Sicht für Wohnungen für ältere Generationen und Räumlichkeiten für eine (Gemeinschafts-)Praxis.

### **Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)**

Das räumliche Entwicklungsleitbild (REL) der Stadt Bremgarten vom 4. Juli 2022 definiert fünf Hauptziele. Zur Erreichung des 3. Hauptziels, Ermöglichung einer städtebaulich verträglichen, massvollen und kontinuierlichen Bevölkerungsentwicklung, sollen Bahnhofsnahe Areale erneuert und unter Nutzung ihrer Lagepotenziale entsprechend massvoll verdichtet werden. Als Handlungsanweisungen für nachgelagerte Planungen wird formuliert, dass das Lagepotenzial zu nutzen ist und Erdgeschossnutzungen mit gewerblicher Ausrichtung in Abstimmung mit den Bedürfnissen auf den Bahnhofarealen zu fördern sind. Weiter sind die Umsteigebeziehungen beim öffentlichen Verkehr gezielt zu verbessern.

### **Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)**

Gestützt auf § 54a BauG wurden die verkehrsrelevanten Fragen im Rahmen eines Kommunalen Gesamtplanes Verkehr (KGV) erarbeitet. Der KGV wurde parallel zur der Gesamtrevision der Nutzungsplanung in Koordination mit dem REL (siehe Abschnitt oben) erstellt und am 24. April 2023 vom Stadtrat beschlossen. Der KGV verankert zudem die Forderung

aus dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege einer zweckmässig verbundenes Fusswegnetz. Im KGV werden verschiedene Massnahmen definiert, unter anderem die Neugestaltung der Zürcherstrasse mit dem Ziel der Aufwertung als belebtes Geschäftszentrum und Hauptachse im Siedlungsgebiet und alte Verbindung zwischen Sonnenmarkt und Altstadt herstellen. Auf den dazugehörigen Karten sind folgende Inhalte eingetragen:

- Karte MIV: bestehende Park+Ride-Anlage;
- Karte Fussverkehr: Fussgängerstreifen (bestehend und geplant) über die Zürcherstrasse, bestehende Netzlücke südlich der Gleise (vom Depot bis zur Sonnengutstrasse);
- Karte Veloverkehr: zwei bestehende Bike+Ride-Anlagen (auf dem Areal und beim Depot), bestehende Netzlücke in Nord-Süd-Richtung (vom Sunnemärt bis auf das Bahnhofsareal);
- Karte öV: Aufhebung Bushaltestelle und geplante Fahrbahnhaltestelle, Mobility-/Car-sharing-Standort.

### **Rahmenplan Zürcherstrasse / Betriebs- und Gestaltungskonzept**

Mit dem 2015 erarbeiteten Rahmenplan Zürcherstrasse wurde eine Idee entwickelt, wie der zentrale Bremgarter Stadtraum im Bereich der Zürcherstrasse/Bahnhof in die Zukunft geführt werden kann. Die Stadt und verschiedene Stellen beim Kanton waren eng in die Erarbeitung eingebunden. 2020 wurde das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Zürcherstrasse so weit fertiggestellt, dass für das Bahnhofsareal eine konsolidierte Basis vorliegt. Das BGK diente dem Wettbewerb für die Neubauten auf dem Bahnhofsareal als konsolidierte Basis. Der Rahmenplan ist zusammen mit dem Richtprojekt die Basis für die Neugestaltung der Zürcherstrasse und des Bushofes (siehe Kapitel 1.3).

### **Nutzungsplanung Stadt Bremgarten**

Die Nutzungsplanung der Stadt Bremgarten wurde revidiert. Die Vorlage wurde 24. Oktober 2024 von der Gemeindeversammlung beschlossen. Aktuell läuft das Genehmigungsverfahren beim Kanton Aargau. Für den vorliegenden Gestaltungsplan bildet die revidierte Nutzungsplanung die Grundlage. Die revidierte Nutzungsplanung ist Inkraft.

Das Kapitel 2.2 regelt die Vorgaben für Sondernutzungsplanungen. Das Bahnhofsareal ist weiterhin einer Gestaltungsplanpflicht zugeteilt (§ 4 Abs. 2 BNO). Der Bereich gemäss Bauzonenplan umfasst neben dem Gebiet Bahnhofsareal auch das Gebiet Depot. In § 4 Abs. 4 BNO wird geregelt, dass dem Gestaltungsplan ein Richtprojekt zugrunde liegen muss, welches aufgrund eines Varianzverfahrens erarbeitet worden ist. Zudem ist die Stadt Bremgarten bei der Erarbeitung des Richtprojektes sowie des Gestaltungsplans in angemessener Weise einzubeziehen. Gemäss § 4 Abs. 5 BNO ist bei allen gestaltungsplanpflichtigen Arealen auf eine gute, den klimatischen Verhältnisse ausgerichtete Umgebungsgestaltung und Bauweise insbesondere bezüglich Bepflanzung (umfasst auch die Fassadenbegrünung), Materialisierung und Versiegelung zu achten. Zudem ist mit dem Gestaltungsplan eine energieeffiziente Bauweise und ein hoher Anteil erneuerbarer Energiequellen zu sichern. § 4 Abs. 9 BNO führt dann konkret die Zielsetzungen und Vorgaben für das gestaltungsplanpflichtige Areal «Bahnhofsareal / Depot» auf. Für das Gebiet «Bahnhofsareal» gelten die folgenden Punkte:

- Mit der Setzung und Gestaltung der Baukörper ist städtebaulich auf die spezielle Lage am Osteingang der Stadt und der unmittelbaren Bahnhofslage unter Wahrung der Belange des Ortsbildschutzes (insbesondere ISOS) zu reagieren. Es ist ein Raum mit einer gesamtheitlichen und hochwertigen Ausstrahlung der Bauten, des umgebenden Strassenraums und der Freiräume anzustreben.
- Stärkung der Vorrangfunktion als attraktive Mobilitätsdrehscheibe durch Erstellung und Betrieb einer kombinierten Anlage der Bahnhaltestelle und des Bushofs.
- Der zentralörtlichen, hervorragend erschlossenen Lage entsprechend sind in den unteren Vollgeschossen gewerbliche Nutzungen mit Publikumsverkehr vorzusehen.

- Es sind übersichtliche, kurze und sichere arealquerende Wege für den Langsamverkehr sicherzustellen und eine einwandfreie Fussweganbindung in die angrenzenden Quartiere ist zu gewährleisten.
- Pflichtparkfelder sind in gemeinschaftlichen Anlagen und unterirdisch anzuordnen.
- In Verbindung mit einem Mobilitätskonzept kann die Anzahl Pflichtparkfelder im Rahmen der Gestaltungsplanung reduziert werden. § 6 BNO beinhaltet die Vorgaben für die Kernzone K
- AZ 0.9 bzw. 0.6 für Wohnen
- Fassadenhöhe 13.5 m
- Gesamthöhe 16.0 m
- Grenzabstand klein 6.0 m, gross 8.0 m
- Empfindlichkeitsstufe III

In § 10 BNO sind die Zonenvorschriften für die Kernzone K aufgeführt:

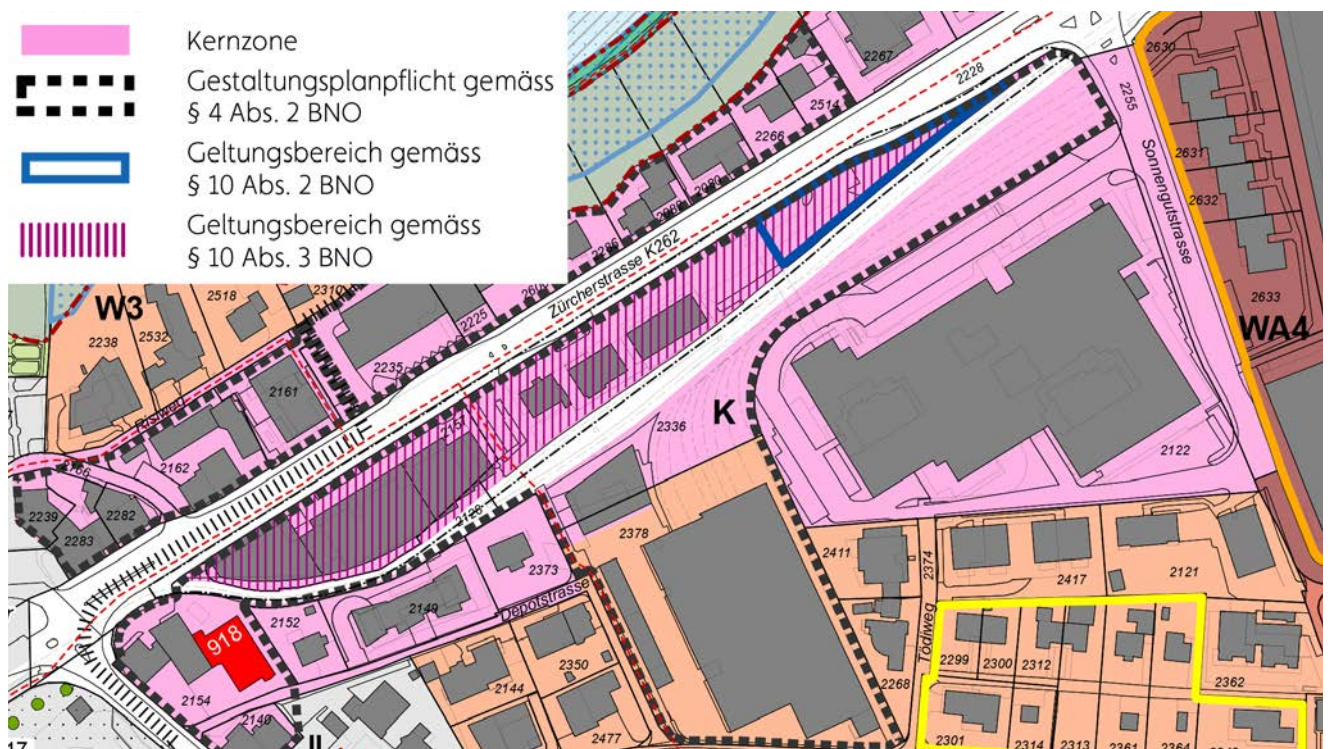
- Abs. 1: Die Kernzone K ist für mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe inkl. Gaststätten sowie Wohnungen bestimmt. Einkaufszentren und Fachmärkte sind zulässig.
- Abs. 2: In den Gestaltungsplangebieten «Zürcherstrasse» und «Bahnhofareal / Depot» können im Rahmen der Gestaltungsplanung gemäss § 4 BNO Höhere Bauten mit einer maximalen Gesamthöhe von 27 m zugelassen werden, wenn dadurch eine städtebaulich einwandfreie Lösung mit entsprechenden Freiflächen von hoher Qualität erreicht wird. Die Nachbargrundstücke dürfen nicht unzumutbar beeinträchtigt werden.

Abs. 3: Innerhalb des dunkelrot schraffiert dargestellten Bereichs gilt eine maximale Ausnutzungsziffer von 2.3 sowie ein minimaler Gewerbeanteil von 15 %.

Weitere für den Gestaltungsplan relevante Vorgaben aus der gesamtrevidierten Nutzungsplanung sind:

- § 3 Planungsgrundsätze (dienen u. a. als Beurteilungsmaßstab bei Sondernutzungsplanungen). Die Bau- und Nutzungsordnung dient:

Abb. 10  
Ausschnitt  
Zonenplan



- der Förderung einer architektonisch, ökologisch und ökonomisch verträglichen Verdichtung und Entwicklung des Siedlungsgebiets mit einer guten Bevölkerungsdurchmischung
- der Erhaltung und der Weiterentwicklung der hohen Standortattraktivität
- der Erhaltung und Stärkung der eigenen Identität, der charakteristischen Eigenschaften der Quartiere und der siedlungsinternen Natur- und Freiräume
- der Förderung einer hohen Freiraumqualität der siedlungsinternen Frei- und Grünräume
- der Abstimmung der Siedlungsentwicklung und der Belange des Verkehrs, insbesondere zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs so- wie des Fuss- und Veloverkehrs
- der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen für die Ansiedlung und/oder Entwicklung von Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben
- der Erhaltung der Erholungs- und Landschaftsqualität, insbesondere der Beibehaltung und Pflege der vielfältigen Naturräume
- der Erhaltung und Verbesserung der siedlungsökologischen Aspekte.
- der Reduktion des Gesamtenergiebedarfs und der Steigerung der Energieeffizienz mit Verwendung erneuerbarer Energien
- der Förderung und Umsetzung einer hitzeangepassten Siedlungsentwicklung

Weiter beinhaltet § 3 BNO folgende Punkte:

- Jede raumwirksame Tätigkeit soll unter Schonung der natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wald und Wasser erfolgen.
- Die Planungsgrundsätze sind als Beurteilungsmaßstab für alle raumwirksamen Tätigkeiten verbindlich, insbesondere bei der Erschliessungs- und Sondernutzungsplanung, beim Abschluss verwaltungs-rechtlicher Verträge sowie im Bewilligungsverfahren.

Die weiteren relevanten Vorgaben der BNO sind jeweils unter den jeweiligen Paragraphen in Kapitel 4 aufgeführt.

## 2.3 Absichtserklärung

Der Planungsmehrwert ist der Vorteil, der durch eine Planungsmassnahme (Einzonung, Umzonung etc.) erzielt wird. Im vorliegenden Fall entsteht für die Eigentümerschaft AVA kein Mehrwert, da sich die Dichte (Ausnützung), welche der vorliegende Gestaltungsplan zulässt, einerseits im Bereich der Dichte bewegt, welche der heutige, rechtskräftige Gestaltungsplan ermöglicht, und andererseits wird die maximale Dichte, welche die BNO gemäss § 10 Abs. 3 für das Bahnhofsareal zulässt, eingehalten.

Die Realisierung des Bushofes im Erdgeschoss geschieht auf Kosten der (kommerziell nutzbaren) Erdgeschossnutzung. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Gesamtrevision der minimale Gewerbeanteil reduziert bzw. der zulässige Wohnanteil erhöht. Auch hier erfolgt durch die Planungsmassnahme entsprechend kein Mehrwert zugunsten der AVA. Die EG-Ebene wird als Verkehrsfläche für den Bushof zur Verfügung gestellt, da das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr vom Kanton Aargau (MJP öV 2020) am Bahnhof Bremgarten eine öV-Drehscheibe samt einem Busterminal vorsieht. Das City Center ist bereits erstellt. Der neue Gestaltungsplan lässt keine Mehrausnutzung gegenüber dem Gestaltungsplan 2004 zu, weshalb auch hier kein Mehrwert resultiert. Die Stadt hat mit der Grundeigentümerschaft (AVA und Rumi Generalbau AG) parallel zum Gestaltungsplan eine Absichtserklärung erarbeitet, in welcher die grundsätzlichen Absichten und Leistungen hinsichtlich der öV-Drehscheibe und der Zusammenarbeit festgelegt wurden. Die Absichtserklärung ist im Vorfeld der Einwohnergemeindeversammlung im November 2025 öffentlich aufzulegen. Konkret wurden folgende Punkte geregelt:

- Anschlusspflicht City Center, Durchfahrtsrecht, zusätzliche Parkplätze
- Betriebskonzept Anlieferung
- Nutzungsrecht für P+R- und B+R-Parkplätze
- Betriebskonzept und Bewirtschaftung Kurzzeitparkplätze und P+R-Parkplätze
- Unterhalt Bushof und Personenunterführung West, B+R-Anlage City Center
- Dienstbarkeiten für die Öffentlichkeit
- Reglement zur Regelung der Dienstbarkeiten, des Unterhalts sowie der Kostenteilung
- Öffentliche WC-Anlage
- Seniorengerechte Wohnungen

## 2.4 Verkehr

### Bestehende Erschliessung, Parkierung und Anlieferung

Die Erschliessung des motorisierten Individualverkehrs sowie die Anlieferung erfolgen heute über die Zürcherstrasse. Ebenso wird die Tiefgarage beim City Center von der Zürcherstrasse her über den Vorbereich erschlossen, die Ein- und Ausfahrt im Einbahnverkehr befindet sich auf der Parzelle Nr. 2157. In der Umgebung des City Centers und vor dem bestehenden Bahnhofsgebäude sind oberirdische Kundenparkfelder für die Geschäfte im City Center sowie Parkfelder für Taxis und die Polizei angeordnet. Heute kommt es vor dem City Center oft zu Konfliktsituationen aufgrund der knappen Platzverhältnisse und der nicht ausreichenden Entflechtung der Verkehrsströme. Zur heutigen Anzahl Parkfelder siehe Kapitel 4.5.

### Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet liegt in der öV-Gütekategorie B. Mit Haltestellen für Bus und Bahn ist der Perimeter eine Umsteigebeziehung des öffentlichen Verkehrs in Bremgarten. Am Bahnhof Bremgarten hält die Bremgarten-Dietikon Bahn, welche Dietikon und Wohlen als S17 des Zürcher S-Bahn-Netztes verbindet. Bushaltestellen befinden sich heute beidseitig an der Zürcherstrasse. Die heutige Bushaltestelle entspricht nicht den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und bietet für die Wartenden wenig Komfort (Schutz vor Regen und Sonne). Zudem sind die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus weit.

### Fuss- und Veloverkehr

Die Fussgängerführung vom Obertorplatz bis zum Knoten Sonnengutstrasse verläuft auf dem Trottoir entlang der Zürcherstrasse sowie im Bereich des City Centers zusätzlich entlang des Gebäudes unter der Arkade. Querungsmöglichkeiten bieten heute die Unterführung beim «Sunnemärt» und der oberirdische Übergang auf der Höhe des neuen AVA-Betriebsgebäude. Vor dem heutigen Bahnhofsgebäude befinden sich einzelne oberirdische Veloabstellplätze.

## 2.5 Ver- und Entsorgung

### Energieversorgung

Gemäss der kantonalen Eignungskarte für Erdwärmennutzung (<https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>) liegt der Perimeter im Gebiet, wo Erdwärmesonden möglich sind. Zudem bietet der Wärmeverbund Bremgarten die Möglichkeit, die Liegenschaft mit Fernwärme zu versorgen.

## Schutzräume

Grundsätzlich gilt, dass für jeden Einwohner bzw. jede Einwohnerin (ständige Wohnbevölkerung) ein Schutzraum in der Nähe seines bzw. ihres Wohnorts zur Verfügung stehen muss (Art. 60 Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetz, BZG). Bei der Berechnung der ständigen Wohnbevölkerung kann jedoch auch die künftige Bau- und Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt werden. Für die Ermittlung des Deckungsgrads einer Gemeinde berücksichtigt der Kanton (Abteilung Militär und Bevölkerungsschutz) gemäss den geltenden Rechtsgrundlagen die zudem bereits verfügbaren Ersatzbeiträge, Schutzräume mit kritischen Mängeln aus periodischen Schutzraumkontrollen (Art. 74 Zivilschutzverordnung, ZSV) und das Bevölkerungswachstum (Ziff. 23 Abs. 2 der Weisungen des BABS über die Steuerung des Schutzraumbaus und die Zuweisungsplanung). Insofern kann für eine genügende Schutzraumabdeckung ein Deckungsgrad verlangt werden, der über einem 100% Deckungsgrad für die aktuelle Wohnbevölkerung liegt.

Gemäss Wachstumsprognose steigt die Bevölkerung im Kanton Aargau stark. Hinzu kommt, dass per 01.01.2026 das Werterhaltungskonzept des Bundesamts für Bevölkerungsschutz eingetreten ist und bei einer Schutzbaute, die vierzig oder mehr Jahre alt ist, sämtliche Schutzbaukomponenten sowie die Ausrüstung ersetzt werden müssen. Da sich ein solch grosser Werterhalt für Kleinstschutzräume mit 5 Schutzplätzen wirtschaftlich und kostentechnisch nicht anbietet, so werden diese aufgehoben.

Unter der Berücksichtigung obiger Angaben weist der Deckungsgrad der Gemeinde Bremgarten 100.4 % auf, dies entspricht noch einer Reserve von 40 Schutzplätzen. Ohne die Erstellung des Schutzraums für das vorliegende Bauvorhaben (Baubereiche A0 und A1) mit über 38 Zimmer würde die Gemeinde Bremgarten in kurzer Zeit in eine Unterdeckung rutschen. Aus diesen Gründen ist die Erstellung von Schutzplätzen in der geplanten Überbauung Pflicht und es kann keine Ersatzabgabe geleistet werden. Die Anordnung und Dimensionierung sind spätestens im Bauprojekt zu klären.

## Entsorgung

Gemäss Abfallreglement der Stadt Bremgarten sind für die Entsorgung des Siedlungsabfalls an geeigneten Stellen Container vorzusehen. Bei Gebäuden mit mehr als sechs Wohnungen müssen die Abfälle in 800 Liter-Normcontainer bereitgestellt werden. Das System (herkömmliche Container, Unter- und/oder Halbunterflurssystem) ist mit der Stadt abzustimmen. Zusätzlich muss pro Standort ein Reserveplatz für Grüngut, Karton, Papier und Sperrgut vorhanden sein.

Der Abstellplatz für Entsorgungscontainer wurde mit den Eigentümern bzw. Betreibern des City Centers abgestimmt. An Abfuhrtagen werden die Container neben dem Warenumschlagsplatz platziert. Dabei ist von vier Abfallcontainern mit Standardmassen von 1'250 × 860 × 1'200 mm auszugehen.

## 2.6 Umwelt

### Lärm

Für den Perimeter gilt gemäss § 6 Abs. 1 BNO die Empfindlichkeitsstufe III (Kernzone). Es gelten entsprechend folgende Immissionsgrenzwerte (IGW):

- Lärmempfindliche Räume IGW am Tag 65 dB(A)
- Lärmempfindliche Räume IGW in der Nacht 55 dB(A)
- Bei Räumen in Betrieben gelten um 5 dB(A) höhere Planungswerte und Immissionsgrenzwerte (Lärmschutzverordnung, LSV Art. 42).

Der Perimeter liegt zwischen Zürcherstrasse und Gleise und ist somit dem Strassen- und Bahnlärm ausgesetzt. Für den Nachweis der Immissionen des Eisenbahnlärms des Bahnhofs

Bremgarten auf die neue Überbauung (Baubereiche A0 und A1) wurde ein Vertiefungsbericht gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) durch das Büro Kopitsis Bauphysik AG erarbeitet (siehe Beilage C).

#### *Bahnlärm*

Für den Bahnbetrieb des Aargau Verkehrs AG liegen keine Lärmdaten vor. Für die Beurteilung wurden daher Schallmessungen der relevanten Lärmquellen vor Ort durchgeführt. Die Messungen wurden aktuell bei der heutigen Gleisanlage ausgeführt. Nach dem Umbau der Gleisanlagen mit neuen Aussenperrons werden neu die Züge jeweils in Fahrrichtung rechts die beiden Gleise 1 und 2 benutzen. Somit wird einerseits die mittlere Distanz aller Zugfahrten zum Gebäude erhöht und es fallen alle heutigen Zugfahrten mit Fahrt auf Ablenkung bei der Weiche vor dem Gebäude Reusstor weg, was ebenfalls eine Reduktion der Emissionsbelastung zur Folge hat. Bei den Berechnungen können die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III, von 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht eingehalten werden. Die Maximalpegel an den Fassaden der geplanten Überbauungen betragen 63 dB am Tag und 55 dB in der Nacht.

#### *Strassenlärm*

Hinsichtlich der Einhaltung der Immissionsgrenzwerten des Strassenlärms wurden die Grundrisse im Nachgang zum Projektwettbewerb überarbeitet und mit der Abteilung für Umwelt (Luft, Lärm, NIS) des Kanton Aargaus besprochen. Das Neubauprojekt Zürcherstrasse sieht zudem einen lärmarmen Belag vor, was zu einer Reduktion der Immissionsgrenzwerte führen dürfte. Dies wurde bei den Berechnungen noch nicht berücksichtigt.

Die Maximalpegel an den Fassaden des Gebäudes Reusstor liegen in den Wohngeschossen am Tag bei 68 dB und in der Nacht bei 59 dB. Gemäss der Vollzugshilfe des Kantons Aargau müssen alle zumutbaren Lärmschutzmassnahmen ergriffen worden sein, so auch die lärmgerechte Grundrissgestaltung. Die Grundrisse des Gebäudes Reusstor (Baubereich A0) wurden deshalb angepasst, so dass in den Wohnungen im 3 bis 5 Obergeschoss maximal ein lärmempfindlicher Raum entlang der strassenzugewandten Seite befindet, welcher über eine Loggia belüftet wird. Gemäss Rückmeldung der Abteilung für Umwelt (Luft, Lärm, NIS) wird für diese Räume eine kantonale Zustimmung in Aussicht gestellt (Ausnahmebewilligung gemäss Art. 31 Abs. 1 LSV). Die restlichen Räume können stets lärmabgewandt belüftet werden. Ab dem 6. Obergeschoss werden die Immissionsgrenzwerte zudem an allen Fassaden eingehalten.

Die Grundrisse des Gebäudes Gleis 1 (Baubereich A1) mit den durchgehenden Wohn-/Essbereichen, dem lärmabgewandten Zimmer und dem lärmabgewandten Aussenbereich wurden von der Abteilung für Umwelt als lärmgerecht konzipiert beurteilt. Die oben formulierten Anforderungen gelten für Neubauten und relevante Nutzungsänderungen. Für Sanierungen und Umbauten gelten bei gleichbleibender Nutzung die Anforderungen der SIA 181:2020 an den Schallschutz.

#### *Revision Umweltschutzgesetz*

Das Umweltschutzgesetz (USG) wurde revidiert (Beschluss Parlament 27. September 2024). Das revidierte USG schwächt den Lärmschutz und lässt mehr Spielraum bei der Erteilung einer Baubewilligung. Gemäss dem neuen USG dürfte wohl für das Gebäude Reusstor (maximal ein lärmempfindlicher Raum zu Strasse gewandt) keine Ausnahmebewilligung mehr nötig sein. Nach Art. 22 Abs. 1 revUSG müssen allerdings nach wie vor alle verhältnismässigen Massnahmen getroffen werden, um die massgebenden IGW einhalten zu können. Die Lärmschutzverordnung ist noch nicht angepasst, die Inkraftsetzung wird im Frühling 2026 erwartet. Entsprechend ist davon auszugehen, dass dies vor der Inkraftsetzung des vorliegenden Gestaltungsplans erfolgt.

Auf eine Vorschrift im Gestaltungsplan bzgl. Lärmschutzvorschriften wird verzichtet. Bereits in der BNO ist geregelt, dass in der Kernzone die ES III gilt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens kommt jeweils die aktuell gültige Gesetzgebung zur Anwendung.

#### **Hochwasserschutz/Oberflächenabfluss**

Der Perimeter liegt gemäss der Gefahrenkarte Hochwasser (<https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>) sowie dem Bauzonenplan der Stadt Bremgarten in keinem hochwassergefährdeten Gebiet. Der Themenplan «Oberflächenabfluss» der Stadt Bremgarten zeigt die Gebiete auf, welche durch Oberflächenabfluss gefährdet sind und wie tief sie unter Wasser stehen können. Die Karte Oberflächenabfluss hat keine Rechtsverbindlichkeit. Für den Perimeter können Wassertiefen bis 0.25 m erwartet werden, dies aber vor allem im Gleisraum.

#### **Altlasten**

Gemäss kantonalem Kataster der belasteten Standorte (<https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>) ist der Perimeter von keinen Altlasten betroffen.

#### **Prüfperimeter Bodenaushub**

Gemäss der Karte Prüfperimeter Bodenaushub ([www.agis.ch](http://www.agis.ch)) liegt die Zürcherstrasse inkl. einem Streifen von je 5 m seitlich ab Fahrbahnrand innerhalb der Verdachtsflächen mit Belastungsursache «Treibstoffverbrennung, Abgasemission, Abrieb von Strassenbelag, Bremsbelag und Pneu». Für geplante Bauvorhaben innerhalb der Verdachtsflächen gilt es abzuschätzen ob und wieviel Bodenaushub aus der Verdachtsfläche verschoben werden muss. Wird Bodenaushub aus der Verdachtsfläche abgeführt, muss vorgängig eine Beprobung des Bodens auf primäre Schadstoffe durchgeführt werden.

#### **Grundwasser**

Gemäss Gewässerschutzkarte des Kantons Aargau liegt der Perimeter des Gestaltungsplan teils im Gewässerschutzbereich Au (Citycenter, Rumi Generalbau AG), teils ist kein Gewässerschutzbereich angeordnet (AVA). Der Gewässerschutzbereich Au umfasst die unterirdischen Gewässer (Grundwasservorkommen) und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete. Gemäss der am 1. Januar 1999 in Kraft getretenen eidgenössischen Gewässerschutzverordnung (GSchV) dürfen im Gewässerschutzbereich Au keine Bauten erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Der Geltungsbereich liegt gemäss Grundwasserkarte im Gebiet mit einer geringen Grundwassermächtigkeit, ohne Angabe zur Höhe des mittleren Grundwasserspiegels. Der neu zu bebauende Bereich ist entsprechend nicht vom Gewässerschutzbereich Au betroffen. Der westliche Bereich des Perimeters liegt zudem im kantonalen Interessensgebiet für Grundwassernutzung. Mit dem vorliegenden Planungsvorhaben werden nur geringfügige Auswirkungen auf die Nutzung des Grundwassers erwartet:

- Der Neubau sieht weder eine Grundwasserentnahme noch eine Ableitung oder Nutzung von Grundwasser vor.
- Die geplanten Bauarbeiten beschränken sich auf die üblichen Fundations- und Untergeschossebenen. Tiefe Baugruben oder Eingriffe in grundwasserführende Schichten sind nicht vorgesehen bzw. werden so ausgeführt, dass der natürliche Grundwasserhaushalt nicht beeinträchtigt wird.
- Es sind keine Anlagen oder Nutzungen geplant, von denen ein Risiko für das Grundwasser ausgeht (z. B. Lagerung wassergefährdender Stoffe). Bau und Betrieb erfolgen unter Einhaltung der geltenden Gewässerschutzvorschriften.
- Die Entwässerung erfolgt gemäss den gesetzlichen Vorgaben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der geplante Neubau die Funktion und Zielsetzung des kantonalen Interessensgebiets für die Grundwassernutzung nicht beeinträchtigt.

### **Entwässerung**

Nicht verschmutztes Abwasser ist nach den Anordnungen der kantonalen Behörde versickern zu lassen (Art. 7 Bundesgesetzes über den Schutz der Gewässer, GSchG). Erlauben die örtlichen Verhältnisse dies nicht, so kann es mit Bewilligung der kantonalen Behörde in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden. Dabei sind nach Möglichkeit Rückhaltmassnahmen zu treffen, damit das Wasser bei grossem Anfall gleichmässig abfließen kann. Der östliche Bereich des Perimeters liegt in keinem Gewässerschutzbereich, der westliche Bereich liegt im Gewässerschutzbereich Au. Für den östlichen Bereich (Baubereiche A0 und A1) wurde im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans durch Basler & Hofmann AG ein Entwässerungskonzept erarbeitet. Die Entwässerung des City Centers erfolgt gemäss den Baubewilligungsunterlagen bzw. der Generellen Entwässerungsplans der Stadt (GEP) im Teiltrennsystem mit Dachwasserversickerung.

#### *Entwässerungskonzept*

Gemäss der Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» (VSA, 2019), sowie dem kantonalen Ordner Siedlungsentwässerung darf gering verschmutztes Regenabwasser von Grün-/Kiesdächer und von Dächern oder Fassaden aus überwiegend inerten Materialien (inkl. Photovoltaikanlagen) in dieser Zone ohne Bodenpassage unterirdisch versickert werden. Voraussetzung für die Klassierung in der Belastungsklasse «gering» ist der Verzicht auf pestizidhaltige Materialien. Bei Blei-, Kupfer-, Zink- und Zinninstallationen darf der Anteil 5 % der gesamten Dachfläche oder 50 m<sup>2</sup> nicht überschreiten und es sollen, wo immer möglich, Legierungen mit einer geringen Auswaschrage verwendet werden.

Geologische Untersuchungen von Nachbarprojekten zeigten, dass die im Perimeter vorhandenen Schwemmlagerungen und der darunterliegende Schotter eine geringe bis mittlere Schluckfähigkeit aufweisen. Der Grundwasserspiegel liegt sehr tief, was eine unterirdische Versickerung begünstigt. Eine Versickerung des auf dem Perimeter anfallenden Regenabwassers ist somit generell möglich. Die Versickerungsanlagen werden entsprechend der vorgefundenen hydrogeologischen Verhältnisse und umwelttechnischen Vorgaben dimensioniert.

Die Oberfläche der Umgebung wird beinahe vollständig versiegelt. Stärker verschmutztes Regenabwasser von diesen Platzflächen sowie berechneten begehbaren Hartflächen der Gebäude ist oberflächlich über Mulden zu versickern oder in die Schmutzabwasserkanalisation abzuleiten. Für oberflächliche Mulden stehen auf dem sehr beengten Gelände keine geeigneten Flächen zur Verfügung. Es ist seitens des Projekts nicht möglich, entsprechende Bereiche ohne Mehrfachnutzung auszuscheiden. Das auf diesen Flächen anfallende Regenabwasser wird daher in die öffentliche Mischabwasserkanalisation abgeleitet.

Das auf den begrünten Gebäudedächern anfallende Regenabwasser wird in zentralen unterirdischen Versickerungsanlagen versickert. Unter Einhaltung der obigen Randbedingungen betreffend Metallflächen wird auch das Perrondach Gleis 1 angeschlossen. Auf den Gründächern werden Notüberläufe installiert. Diese sollen als Speier ausgebildet werden und das überschüssige Wasser im Falle eines Überlastereignisses in die Umgebung abgeben.

Der Standort einer unterirdischen Versickerungsanlage muss sich ausserhalb des Fussabdrucks der Tiefgarage (Ebene UG) befinden, damit das Regenabwasser ungehindert in den Untergrund versickern kann und die Anlage im Interventionsfall zugänglich ist. Mögliche Flächen stehen an der Südwestecke und in der Ruderalfläche (ruderaler Garten, siehe Kapitel 4.4) im Ostbereich zur Verfügung. Die Ruderalfläche beinhaltet noch weitere unterschiedliche Funktionen (Grünflächen, Velostellplätze, Unterflurcontainer). Bezüglich der

Versickerungsmöglichkeiten und der eher engen Platzverhältnisse wird eine mittlere bis hohe Dachretention angestrebt, damit die Grösse der unterirdischen Versickerungsanlagen optimiert werden kann.

Bei der Planung der Entwässerungsanlagen sind die aktuellen Normen und Richtlinien sowie die Vorgaben des Generellen Entwässerungsplans (GEP) der Stadt Bremgarten zu berücksichtigen. Der Plan zum Entwässerungskonzept ist in der Beilage D ersichtlich.

### Ökologischer Ausgleich

Art. 15 Verordnung über den Natur- und Heimatschutz und § 40a BauG regeln den ökologischen Ausgleich. Bauten, Anlagen und Umschwung sind im Hinblick auf den ökologischen Ausgleich zu optimieren. Die Grösse der Ausgleichsfläche hat höchstens 15 % der Fläche zu beanspruchen, die durch das Bauvorhaben verändert wird. Der ökologische Ausgleich bezweckt die Erhaltung und Neuschaffung von naturnahen Lebensräumen für einheimische Pflanzen und Tiere in intensiv genutzten Gebieten innerhalb wie ausserhalb von Siedlungen. Er unterstützt zudem die Temperaturregulierung, die Luftreinhaltung und den Wasserkreislauf. Das Ziel des ökologischen Ausgleichs ist die Verbesserung der Gesamtbilanz an naturnahen Lebensräumen für den Erhalt der Ökosystemleistungen. Anrechenbar sind ökologisch wertvoll gestaltete und extensiv genutzte Flächen mit einheimischer, standortgerechter Vegetation. Mindestens die Hälfte des ökologischen Ausgleichs ist auf unbebautem und nicht unterbautem Boden zu realisieren, da der Boden die Grundlage für eine Vielzahl von Lebensräumen bildet.

Das Areal ist bereits heute aufgrund der Nutzung als Bahn- und Bushaltestelle zu einem grossen Teil versiegelt und mit wenigen Bäumen versehen und wird auch in Zukunft einen hohen Versiegelungsanteil aufweisen.

Begrünt ist der Bereich im östlichen Spickel des Perimeters (ruderaler Garten gemäss vorliegendem Gestaltungsplan). Mit dem Gestaltungsplan werden zudem verschiedene Festlegungen getroffen, mit denen neue Naturwerte bestmöglich gefördert werden können. Dies betrifft insbesondere die Festlegung von einem möglichst hohen Anteil an unversiegelter Fläche dort wo möglich und zur Pflanzung von standorttypischen Stauden, Sträucher und mehrstämmigen Gehölzen (insbesondere Vorzone und ruderaler Garten) sowie Regelungen zur ökologisch wertvollen Dachbegrünung und Fassadenbegrünung. Folgende ökologische Ausgleichsflächen sind innerhalb des Perimeters anrechenbar:

- Dachbegrünung
- Fassadenbegrünung
- Bereich Bahnhofplatz mit Bäumen
- Vorzone
- ruderaler Garten

Insgesamt wird damit, Stand Richtprojekt sowie basierend auf Annahmen, innerhalb des Perimeters ein Mass von ca. 10.1 % erreicht, dies liegt unter den geforderten 15 %. Der effektive Anteil lässt sich erst mit dem Bauprojekt aufzeigen. Die Gründe hierfür liegen in der Absicht begründet, hier eine öV-Drehscheibe zu realisieren. Damit verbunden ist ein hoher Anteil an versiegelten Flächen für den Bushof. Weiter gilt es auch das Innenentwicklungspotenzial des Standorts auszunützen, entsprechen sollen viele Wohnungen erstellt werden. In Kombination mit der beschränkten Höhenentwicklung führt dies ebenfalls zu einem hohen Anteil an überbauter Fläche. Insgesamt fordert der vorliegende Gestaltungsplan eine möglichst hochwertige ökologische Gestaltung der verbleibenden, nicht überbauter Flächen. Die ökologische Ausgleichsflächen sind möglichst vor intensiven Nutzungen freizuhalten. Im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts für die Sanierung der Zürcherstrasse wurde durch SKK Landschaftsarchitekten eine landschaftspflegerische Begleitplanung geleistet. Darin wird u.a. festgehalten, dass Hochstammbäume in artenreichen Reihen, lockeren Gruppen oder als Solitäre gepflanzt und extensive Staudenrabatten

angelegt werden. Die Bäume dienen als Schattenspende und tragen durch ihr positives Mikroklima zur Hitzeminderung im Strassenraum bei. Wo der Wurzelraum für eine angemessene Entwicklung des Baums nicht ausreichend ist, wird eine Erweiterung des Wurzelbereiches unter dem Gehweg angestrebt. Im Gehwegbereich stellen Staudenflächen ein wiederkehrendes Element dar. Ansonsten ungenutzte Flächen, sollen entsiegelt und mit einer reich blühenden Staudenmischung bepflanzt werden. Sie schaffen ein zusammenhängendes Strassenbild, ermöglichen stellenweise die Regenwasserversickerung vor Ort und integrieren die Strasse in den Siedlungskörper. Und weiter wird der sich über den ganzen Abschnitt erstreckende Mittelstreifen überall entsiegelt, wo dies auf Basis der erforderlichen Schlepplagen möglich ist. Die offenen Flächen werden mit einer artenreichen, extensiven Wiesenmischung angesät. Sie erhöhen den Entsiegelungsgrad und sollen so dem im Raum vorherrschenden Hitzeinseleffekt entgegenwirken. Die verbesserte Situation der Zürcherstrasse bzgl. Hitze und Begrünung wird auch einen positiven Effekt auf den Perimeter haben. Im Rahmen des Bauprojektes ist zu prüfen, ob zusätzliche Massnahmen an Bauten und Anlagen zur Verbesserung des ökologischen Ausgleiches führen können. (z.B. Nistmöglichkeiten für Mauersegler, Unterschlupfmöglichkeiten für Fledermäuse usw.)

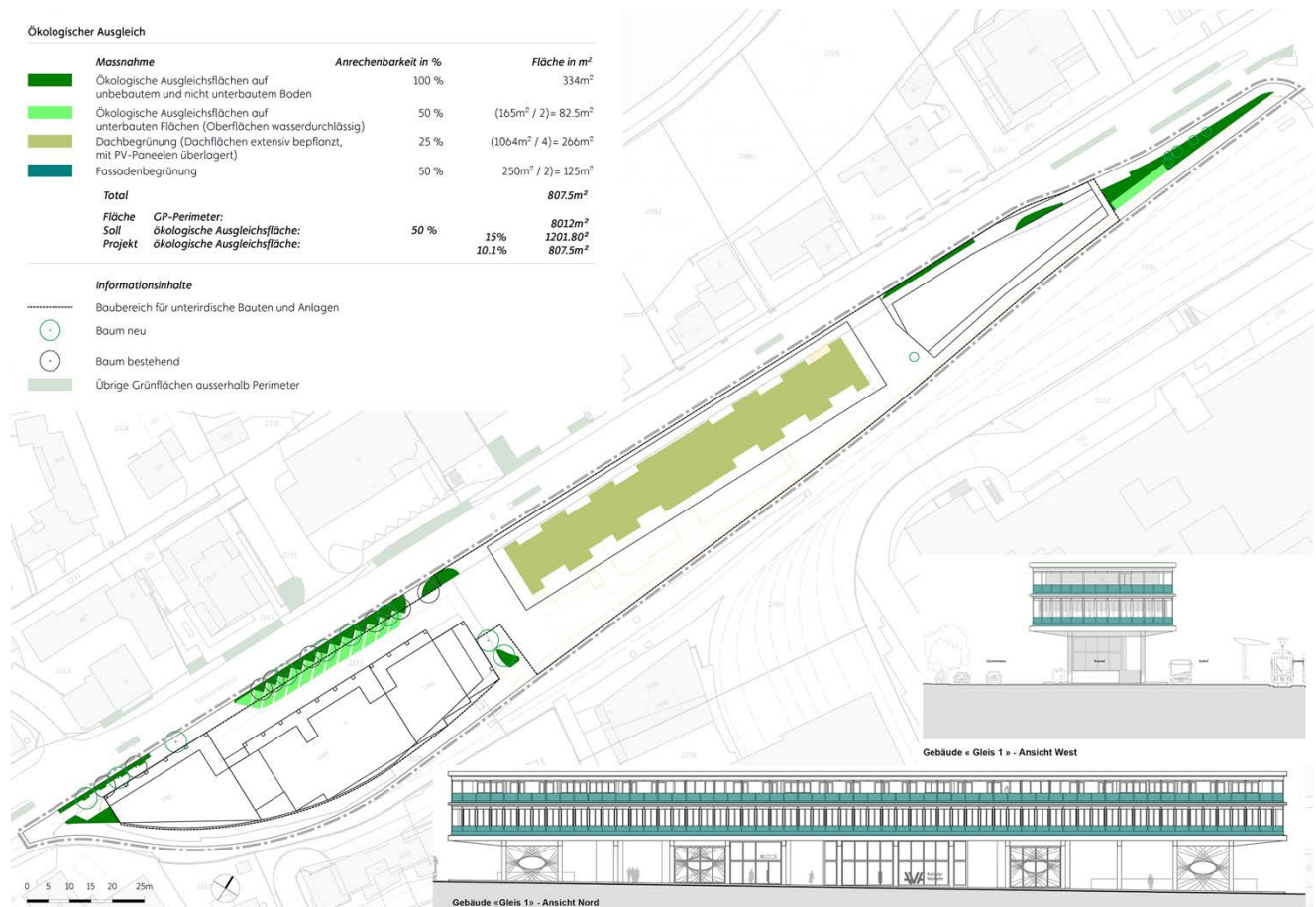


Abb. 11  
Ausschnitt Plan  
ökologische Ausgleichsflächen

### Siedlungsklima und Energie

Gemäss § 4 Abs. 5 BNO ist bei allen gestaltungsplanpflichtigen Arealen auf eine gute, den klimatischen Verhältnisse ausgerichtete Umgebungsgestaltung und Bauweise insbesondere bezüglich Bepflanzung, Materialisierung und Versiegelung zu achten. Die Klimakarten des Kantons Aargau sind die zentralen Planungsgrundlagen für eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung (verfügbar auf <https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/agisviewer.html>). Gemäss der Klimaanalysekarte ist der Wärmeinseleffekt im Perimeter mittel bis stark ausgeprägt, der Perimeter liegt teilweise im Einwirkungsbereich eines klimatisch wirksamen Kaltluftstroms. Im östlichen, begrüneten Bereich ist der Wärmeinseleffekt entsprechend

geringer. Gemäss der Planhinweiskarten Nacht und Tag ist die bioklimatische Situation aufgrund des Wärmeinseleffekts in der Nacht ungünstig bis sehr ungünstig (sehr hohe nächtliche Überwärmung) und ist die bioklimatische Belastung am Tag für die Einwohnenden stark. Zur Aufenthaltsqualität bezüglich Wärmelastung der bestehenden Grünfläche im Osten des Perimeters wird keine Aussage gemacht.

Aufgrund der Bebauung wie auch der nötigen Erschliessungsanlagen ist kaum Spielraum für eine Verbesserung der klimatischen Situation vorhanden. Durch die Anordnung der neuen Nutzungen in die zwei Baubereiche A0 und A1 bzw. die Ausgestaltung in ein flaches und ein höheres Gebäude ermöglicht es, dass die bestehende Grünfläche trotz Verdichtung erhalten bleibt (Ruderaler Garten). Der Gestaltungsplan stellt sicher, dass dort wo es möglich ist, der Boden unversiegelt bleibt und Bäume gepflanzt werden. Die Dachflächen müssen, wenn sie nicht als begehbare Terrasse genutzt oder von Aufbauten beansprucht werden, ökologisch wertvoll begrünt werden. Zudem ist an den Fassaden der Gebäude in den Baubereichen A0 und A1 eine Fassadenbegrünung zu prüfen bzw. an mindestens zwei Fassaden ist eine solche vorzusehen. Als Ausgleichsraum für die zukünftigen Bewohnenden ist die Reuss gut zu Fuss erreichbar.

§ 4 Abs. 5 BNO beinhaltet weiter die Vorgabe, dass mit dem Gestaltungsplan eine energieeffiziente Bauweise und ein hoher Anteil erneuerbarer Energiequellen zu sichern ist. Wie im Abschnitt zum ökologischen Ausgleich beschrieben, sind im Rahmen der Sanierung der Zürcherstrasse verschiedene Massnahmen geplant, welche die heutige Situation der Zürcherstrasse mit angrenzenden Bereichen als Hitzeinsel verbessern. Dies wird auch auf den Perimeter des vorliegenden Gestaltungsplans eine positive Wirkung haben. So wertet die artenreiche Wiesenansaat im Mittelstreifen den Strassenraum optisch auf und trägt zur Kühlung der unmittelbaren Umgebung bei.

# 3 Richtprojekt

Text und Abbildungen vorliegendes Kap. Richtprojekt: Schneider & Schneider Architekten ETH BSA SIA AG, Stand Februar 2022. Ganzes Dossier siehe Beilage A.

## 3.1 Städtebauliches Konzept

Die Zürcherstrasse ist als eine der wichtigsten Hauptachse und Einfahrtsstrasse zu der historischen Altstadt Bremgartens und den Wohngebieten am Mutschellen zu sehen. Im Zentrum, an Kantonsstrasse und Reussbogen, liegt der Bahnhof der Aargau Verkehr AG (AVA). Die bestehende Situation ist eine städtebaulich nicht klar definierte Einfahrtssituation mit Parkplatz, Restgrün und mehreren Gebäuden, die zwischen Kantonsstrasse und Bahngleisen positioniert sind. Mit den neu geplanten Gebäuden auf dem Bahnhofsareal soll ein Beitrag zur Aufwertung der Haupteinfahrt nach Bremgarten geleistet werden und der Funktion als neue Drehscheibe für den Regionalverkehr gerecht werden.

Das Bahnhofsareal wird dreiseitig von höheren Gebäuden flankiert: südlich durch das Betriebsgebäude AVA und dem Einkaufszentrum «Sunnemärt», westlich durch das City-Center, nördlich durch ein höheres Wohngebäude an der Zürcherstrasse. Auf der Ostseite des Arealen verliert sich der Stadtkörper in Parkplatz- und Restflächen. Um die geplante Businsel räumlich als Platz zu verstehen, braucht es eine städtebauliche Antwort am östlichen Rand des Arealen. Der Entwurf sieht an diesem Ort einen vierten Hochpunkt (Gebäude «Reusstor») vor, der sich bezüglich der Höhenentwicklung an den erwähnten, bestehenden Bauten orientiert. So kann ein Raum aufgespannt werden, der als Bus- und Bahnhofplatz räumlich erlebbar wird. Die Businsel rückt damit neu ins Zentrum umliegender Baukörper, so dass in der Mitte ein repräsentativer Bahnhofsbau (Gebäude Gleis 1) platziert werden kann. Dieser ist bedeutend niedriger ausformuliert und versteht sich als schmales Dach über dem Bushof. Das Gebäude Gleis 1 ist als Stahlkonstruktion geplant. Mit dieser Konstruktion kann auf Fussgängerebene eine möglichst hohe Durchlässigkeit gewährleistet und Sichtbezüge hergestellt werden. So ist der ganze Platz zwischen Bahngleisen/Perron und der Zürcherstrasse wahrnehmbar. Die Auffindbarkeit der öffentlichen Nutzungen (z.B. Billettschalter, Kiosk), die Zugänge zu den Personenunterführungen und die Eingänge in die oberen Etagen ist einfach auf der Businsel gegeben. Beim Gebäude Reusstor sind die Erdgeschossnutzungen von aussen gut einsehbar an den Schmalseiten des Gebäudes situiert. Die beiden Zugänge in das Gebäude sind entlang der Zürcherstrasse angeordnet.

## 3.2 Struktur - Nutzung - Fassade

### Gebäude Gleis 1

Der dreigeschossige langgezogene Baukörper überspannt mit seiner offenen Struktur den Bushof im Erdgeschoss. Ermöglicht wird dies durch die Bauweise der Tragkonstruktion in Stahl. Nebst den öffentlichen Nutzungen sind auf dem Niveau des Bushofes die beiden Haupteingänge angeordnet. Mittels den nachfolgenden Erschliessungskernen können die Unter- und Obergeschosse erreicht werden.

Im ersten Obergeschoss umfasst die allseitig leicht zurückversetzte Fassade das ganze Geschoss. Basierend auf dem Achsraster der Fassade können, je nach Bedürfnis, unterschiedlich grosse Nutzungseinheiten (Büro, Dienstleistung) gebildet werden. Das zweite

Obergeschoss ist mit Wohnungen unterschiedlichen Grössen geplant (1.5 - 3.5 Zimmer). Insgesamt sind im Gebäude Gleis 1 16 Wohnungen geplant (Stand Richtprojekt 21.02.2022). Die als «Durchwohnen» konzipierten Wohnungen lassen ein flexibles bespielen der Räume zu. Um die Wohnungen möglichst effizient zu erschliessen, wurde ein offener Laubengangtyp entlang der Nordwestfassade entwickelt. Durch die Ausformulierung von Buchten auf den beiden Längsseiten der Fassade können differenzierte Aussenräume geschaffen werden. Diese Nischen sind als Erweiterung des Wohnraumes zu sehen und ermöglichen unterschiedliche Nutzungsformen.

Im ersten Untergeschoss befinden sich Abstellplätze. Im zweiten Untergeschoss, Bereich Gebäude Gleis 1, befinden sich die Keller- sowie Technikräume desselben Gebäudes. Die Fassadenmaterialisierung widerspiegelt das in Stahl konstruierte Gebäude. Die sichtbaren Stahlstützen und Unterzüge auf der Businsel tragen den langen Riegel der beiden Obergeschosse, welche gleichzeitig das Dach für den Busbahnhof bilden. Der Stahlbau ermöglicht für das Erdgeschoss grosse auskragende Spannweiten, so dass auch die Bushaltestellen überdeckt werden, ohne dass separate Dächer nötig sind. Die Dienstleistungsräume und Erschiessungskern im Erdgeschoss treten als verglaste Kuben in Erscheinung.

Die Horizontalität des Gebäudevolumens wird durch gefaltene Fassadenbänder aus Stahl betont und bindet die beiden Obergeschosse zu einem flachen Baukörper zusammen. Die Brüstungen werden mit Formblechen ausgebildet. Die zurückversetzte modulierte Fassade mit Holzfenstern und Holzwerkstoffplatten erzeugen einen wohnlichen Charakter.

### **Gebäude Reusstor**

Das Gebäude Reusstor tritt als mehrgeschossiger polygonaler Körper in Erscheinung. Als Massivbau geplant, spielt das Volumen mit Vor- und Rücksprüngen. Das Gebäude ist in drei Teile gegliedert. Basis bildet ein zwei- respektive dreigeschossiger Sockel. Dieser ist auf den beiden Längsseiten gegenüber den oberen Geschossen zurückversetzt ausformuliert. An den beiden Stirnseiten verschmilzt der Sockel mit den darüber liegenden Vollgeschossen. Das oberste Geschoss wiederum ist, analog dem Sockel, auf beiden Längsseiten zurückversetzt ausgebildet. Im Bereich der Stirnseiten wird die Figur des obersten Geschosses an das untere Volumen angebunden.

Durch die beschriebene Sockelausbildung können auf Fussgängerebene gedeckte Situationen geschaffen werden. So sind auf der Seite der Zürcherstrasse die beiden Haupteingänge des Gebäudes positioniert. Dazwischen liegt die Rampe zur Erschliessung der Parkingdecks in den beiden Untergeschossen. Im Erdgeschoss sind die Publikumsnutzungen an den Gebäudeschmalseiten angeordnet. Die überhöhten Räume sind grosszügig verglast und orientieren sich auf den Bushof respektive die Ruderalfläche im Ostbereich. Auf der Südseite können Velostellplätze, gegeben durch die Volumetrie, witterungsgeschützt erschlossen werden. Es ist auch denkbar, dass durch die öffentliche Nutzung der Räume im Erdgeschoss dieser gedeckte Aussenraum bespielt wird.

Über die Hauptzugänge werden die beiden Treppenhäuser mit Liftanlagen erreicht. Diese erschliessen die acht Ober- und zwei Untergeschosse. Innerhalb der polygonalen Gebäudeform werden unterschiedlich grosse Wohnungen (1.5 - 4.5 Zimmer) ab dem zweiten Obergeschoss angeboten. Insgesamt sind im Gebäude Reusstor 27 Wohnungen geplant (Stand Richtprojekt 21.02.22). Im Zusammenhang mit den Vorgaben Lärmschutz wurde auf die Lage an der Zürcherstrasse reagiert. So werden die lärmempfindlichen Räume an den von der Zürcherstrasse abgewandten Fassaden angeordnet oder an eine Loggia angebunden. In den beiden Untergeschossen sind im Richtprojekt die Lager- und Technikräume angeordnet. Ebenso befindet sich im Gebäudeteil Reusstor das Rampenbauwerk EG-2.UG zur Erschliessung der Parkplätze Bahnhofsareal und City-Center.

Das Gebäude Reusstor bekommt mit seiner Lage am Stadteingang eine wichtige Funktion zu. Diesem Umstand wird mit einer differenziert ausgebildeten Fassade gerecht. Die Hauptfassadenstruktur übernehmen lineare Beton-Elemente die unterschiedlich grosse

Felder ausbilden. Horizontale Metallbänder gliedern die Fassade und bilden den Abschluss bei den Auskragungen, sowie beim Dachrand. Die Brüstungsausfachungen sind in Holz geplant und verleihen der Fassade eine wohnliche Atmosphäre. Durch die Tiefenstaffelung der verschiedenen Elemente Hauptstruktur, Brüstungen, Fenster und Loggien erhält die Fassade Plastizität. Ebenso wird mit unterschiedlichen Achsabständen der vertikalen Hauptstruktur der Charakter der Fassade geprägt. Die grösseren, als Panoramafenster ausformulierten Felder lassen die Wohnnutzung in diesem Gebäude erahnen.

### 3.3 Umgebungsgestaltung

Die beiden Arealenden werden vegetativ akzentuiert und an die Grünstruktur angeschlossen. Südwestlich binden Alleebäume bei den Kurzzeitparkplätzen die Grünstruktur ein, das Nordwestende nach dem Reusstor ist als Ruderalstandort mit standorttypischen Gehölzen betont. Der neue Bahnhofplatz, durch das markante Dach als identitätsstiftenden Ort weither erkennbar, ist mit einer durchgehenden hellen Bodenschicht aus Hartbeton gestaltet und vom umgebenen Asphalt sich abhebend als stärker befahrenen Bereich lesbar. Es wird Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität, Fussgängersicherheit und attraktiven Verbindungen geschaffen. Locker platzierte Bäume, Brunnen und Sitzgelegenheiten in den beiden Freiräumen zwischen City Center - Bushof und Busshof- Reusstor bespielen den Rand des Bushofplatzes und definieren attraktive Aufenthaltsbereiche. Die Blumeneschen bilden einen Kontrast zu den Alleebäumen entlang der Zürcherstrasse wie auch zu den Alleebäumen bei den Parkplätzen vor dem City Center. Die gefahrenfreie Zufahrtsmöglichkeiten sind allseits gegeben. Am Nordostende des neuen Areals ist ein Ruderalgarten ausgestaltet, welcher Velostellplätze wie auch Entsorgungsmöglichkeiten anbindet. Es ist eine extensiv ausgestaltete Fläche mit ökologisch hochwertiger Begrünung, die auch für Retentionsmassnahmen vorgesehen ist.

### 3.4 Verkehrsführung

Die verschiedenen Verkehrsströme werden möglichst entflechtet. Die Schlaufe um den neuen Bushof bleibt den Bussen vorbehalten. Der Bahn- und Bushof wird zu einer effizienten öV-Drehscheibe. Umsteiger zirkulieren auf direkten Wegen frei zwischen den Bushaltestellen und den Perrons. Der Gehweg zwischen Bahnhof und Altstadt wird neu komplett vom Parkierungsverkehr entflechtet und entlang der Arkaden des City-Centers geführt. Auf der Nordostseite wird ein konfliktfreier fussläufiger Bahnhofzugang geschaffen. Die Velostellplätze der Mieterschaft (Wohnungen, Büro, Gewerbe) Bahnhofsareal sind an verschiedenen Orten positioniert. Die Bahnkunden können ihre Fahrräder im City Center (Umnutzung heutige Tiefgarageneinfahrt) und beim Betriebsgebäude AVA (Perron Gleis 2) parkieren.

# 4 Sondernutzungsvorschriften

Die wichtigsten Festlegungen des Gestaltungsplans mittels der Sondernutzungsvorschriften (SNV) werden nachfolgend erläutert.

*Hinweis: Kursiv dargestellt sind die Erläuterungen zum bestehenden Gestaltungsplan Bahnhofareal aus dem Jahr 2004, dort wo eine entsprechende Vorschrift existiert.*

## 4.1 Allgemeine Bestimmungen

### Ziel und Zweck (§ 1)

Gemäss § 4 Abs. 2 BNO bzw. Bauzonenplan liegt der Perimeter in einem Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht, d.h. das Gebiet darf erst überbaut werden, wenn ein rechtskräftiger Gestaltungsplan vorliegt.

Gemäss § 21 BauG können Gestaltungspläne von den allgemeinen Nutzungsplänen abweichen, wenn dadurch ein siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseres Ergebnis erzielt wird, die zonengemässe Nutzungsart nicht übermässig beeinträchtigt wird und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Mit der Durchführung des Projektwettbewerbs mit qualifizierten Teilnehmenden und unter Begleitung eines qualifizierten Preisgerichts und dem vorliegenden Gestaltungsplan wird sichergestellt, dass ein hochwertiges Projekt realisiert wird und damit ein besseres Ergebnis erzielt wird. Die Zielsetzungen und Vorgaben für den Gestaltungsplan werden in § 4 Abs. 9 BNO aufgeführt und unter § 1 SNV darauf Bezug genommen, siehe Kapitel 2.2.

*Der bestehende Gestaltungsplan Bahnhofareal regelt in § 1 den Zweck. Diesem widersprechen die neu formulierten Ziele nicht.*

### Perimeter und Bestandteile (§ 2)

Der Gestaltungsplan umfasst den im Situationsplan dargestellten Geltungsbereich, (siehe Kapitel 1.2). Die verbindlichen Bestandteile des Gestaltungsplans sind die Sondernutzungsvorschriften und der Situationsplan. Der vorliegende Bericht nach Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) dient der Erläuterung. Aus plandarstellerischen Gründen ist die Perimeterbegrenzung 0.6 m nach aussen verschoben dargestellt.

*Beim bestehenden Gestaltungsplan sind gemäss § 2 als erläuternde Pläne und Beilagen der Verkehrsflächen- und Verkehrsablaufplan sowie der Planungs- und Mitwirkungsbericht aufgeführt. Der Mitwirkungsbericht für den vorliegenden Gestaltungsplan wird nach der Mitwirkung gemäss § 3 BauG erstellt. Im Verkehrsflächen- und Verkehrsablaufplan werden die für den Bus- und Anlieferungsverkehr, für den Personenwagenverkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr notwendigen Flächen definiert. Diese stimmen nicht mit dem aktuellen Planungsstand überein bzw. werden die neu notwendigen Flächen mit den vorliegenden Sondernutzungsvorschriften und dem Situationsplan gesichert. Der Perimeter des bestehenden Gestaltungsplans verläuft grossräumig und liegt weder auf Parzellengrenzen noch dem Fahrbahnrand. Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan wird der Perimeter deshalb präzisiert, siehe Kapitel 1.2.*

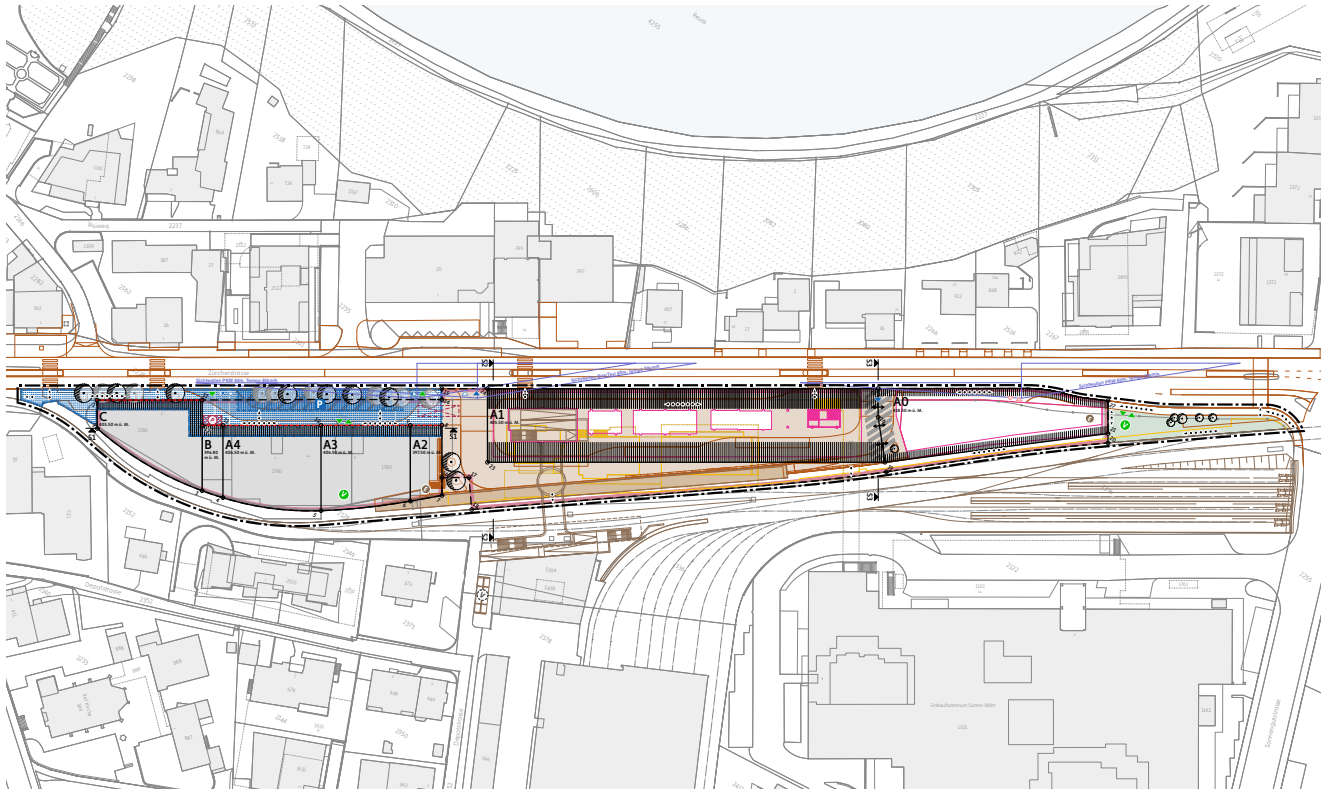


Abb. 12  
Ausschnitt  
Situationsplan,  
verkleinert

### Geltendes Recht (§ 3)

Wo der Gestaltungsplan nichts anderes regelt, sind die Bestimmungen der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und des Bauzonenplans (Ortsteil Bremgarten) der Stadt Bremgarten anwendbar. Es wird nicht auf eine bestimmte Fassung Bezug genommen, es gilt der jeweils rechtskräftige Stand. Vorbehalten bleibt zwingendes übergeordnetes Recht.

*Die sinngemässe Formulierung gemäss § 4 des bestehenden Gestaltungsplans wird mit § 3 SNV aktualisiert.*

## 4.2 Gestaltung

### Richtprojekt (§ 4)

Die Gestaltungsanforderungen sind in den Vorgaben § 4 Abs. 9 BNO beinhaltet (Es ist ein Raum mit einer gesamtheitlichen und hochwertigen Ausstrahlung der Bauten, des umgebenden Strassenraums und der Freiräume anzustreben.). Weiter wird festgelegt, dass für die Baubereiche A0 und A1 das Richtprojekt für die kubische Gliederung und den architektonischen Ausdruck richtungsweisenden Charakter hat. Für die Gestaltung des Freiraums ist das Richtprojekt für den ganzen Perimeter inkl. der Vorzone beim City Center wegleitend. Als Grundlage gilt das Richtprojekt Stand 21.02.22. Dies ist der Stand des Dossiers in der Beilage. Die Tiefgarage sowie das 1. Vollgeschoss wurden in der Zwischenzeit weiterentwickelt, weshalb die Richtprojekt-Grundlage im Situationsplan ein anderes Datum hat.

In den Baubereichen A2, A3, A4, B und C wurde das City Center bereits realisiert. Das Richtprojekt ging aus einem qualitätssichernden Verfahren hervor. Durch die Festschreibung des Richtprojekts als richtungsweisend wird in Kombination mit § 4 Abs. 9 BNO sichergestellt, dass die Anforderungen an eine besonders gute architektonische Gestaltung gemäss § 21 BauG / § 8 BauV (Forderung eines siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnis bei Abweichungen vom allgemeinen Nutzungsplan) erfüllt wird. Die besonders zu beachtenden städtebaulichen, architektonischen und freiräumlichen

Qualitäten werden spezifisch in den Vorschriften erwähnt. Weiter gelten für den Freiraum auch die Qualitätsanforderungen im Kapitel D Freiraum. Die Einhaltung der Qualität im Bauprojekt wird durch die Baukommission der Stadt Bremgarten sichergestellt.

*Mit § 8 werden beim bestehenden Gestaltungsplan ebenfalls eine überdurchschnittliche Qualität und eine vorzügliche Gesamtwirkung gefordert.*

### **Dachgestaltung (§ 5)**

In der Umgebung des Bahnhofs weisen die meisten Gebäude Flachdächer auf. Innerhalb des Perimeters sind folglich nur Flachdächer zulässig, damit wird die städtebauliche Eingliederung sichergestellt. Gemäss gängiger Praxis in der Schweiz wird ein Dach mit einer Neigung von maximal 5° als Flachdach definiert. Ein Dach mit einer Neigung von 10° oder mehr wird als Schrägdach bezeichnet. Die Forderung gilt für Neubauten.

Von der Pflicht zur extensiven Begrünung sind kleinere, technisch bedingte Aufbauten ausgenommen. Die Begrünung von Flachdächern kann einen Beitrag zum ökologischen Ausgleich leisten, wenn sie naturnah erfolgt. Damit wird den Planungsgrundsätzen aus § 3 BNO (Förderung und Umsetzung einer hitzeangepassten Siedlungsentwicklung, Verbesserung der siedlungsökologischen Aspekte) sowie § 40a BauG (ökologischer Ausgleich) Rechnung getragen.

*Mit § 14 Abs. 2 fordert der bestehende Gestaltungsplan die Begrünung der Flachdächer.*

### **Fassadenbegrünung (§ 6)**

Ebenso steigert eine Fassadenbegrünung die Biodiversität und leistet einen Beitrag zur Hitzeminderung. Mit der vorliegenden Vorschrift wird gefordert, dass bei Neubauten grundsätzlich eine möglichst bodengebundene Fassadenbegrünung zu prüfen ist. Dabei ist zu gewährleisten, dass dies technisch (insbesondere sicherheitstechnisch gegenüber der Bahn und der Strasse) sowie betrieblich machbar ist. Ebenso muss gewährleistet sein, dass die Fassadenbegrünung mit dem bereits mit dem Richtprojekt aufgezeigten architektonischen Konzept übereinstimmt. Insgesamt sind mindestens zwei Längsfassaden in den Baubereichen A0 und A1 zu begrünen. Die Bewirtschaftung von Fassadenbegrünung in Pflanztrögen an der Fassade ist sehr wasserintensiv und aufwändig in der Bewirtschaftung. Fassadenbegrünungen, die im Boden gepflanzt werden, sollten deshalb immer bevorzugt werden. Es wird deshalb eine bodengebundene Fassadenbegrünung gefordert.

Die Qualitätssicherung erfolgt bei der Prüfung des Bauprojekts durch die Baukommission der Stadt Bremgarten.

### **Vogelfreundliches Bauen (§ 7)**

Gemäss § 36b Abs. 1 BauV (Vogelfreundliches Bauen mit Glas) sind bei zusammenhängenden Glasflächen von mehr als 5 m<sup>2</sup> Massnahmen gegen Vogelkollisionen zu prüfen. Eine wertvolle Planungs- und Entscheidungshilfe bietet die Broschüre «Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht» der Schweizerischen Vogelwarte Sempach. Darin wird unter anderem erläutert, dass jährlich Millionen bis Milliarden Vögel durch Kollisionen mit Glas sterben. Das Risiko steigt durch grosse Glasflächen, Nähe zu Bäumen und Grünflächen, hohe Vogelaktivität (z.B. Zugzeiten), transparente oder spiegelnde Fassaden, Innenhöfe und Gebäudestrukturen, die Flugwege lenken und starke Beleuchtung nachts. Entsprechend sind Glasflächen an Fassaden und Brüstungen so zu gestalten, dass das Risiko von Vogelkollisionen minimiert wird. D.h. transparente und spiegelnde Glasflächen sind mit wirksamen, dauerhaft sichtbaren Strukturen oder Markierungen zu versehen oder durch geeignete bauliche Massnahmen zu ersetzen. Als wirksam gelten insbesondere:

- strukturiertes, mattiertes oder transluzentes Glas,
- dauerhaft integrierte Muster, Strukturen oder Markierungen,

- vorgelagerte Bauelemente (z.B. Lamellen, Gitter, Fassadenelemente),
- andere bauliche oder gestalterische Massnahmen mit vergleichbarer Wirkung.

## 4.3 Nutzung und Bebauung

### Nutzweise (§ 8)

Die zulässigen Nutzungen werden durch § 10 Abs. 1 BNO (Kernzone K) bestimmt. Gemäss diesem sind in der Kernzone mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe inkl. Gaststätten und Wohnungen zulässig. Zudem sind Einkaufszentren und Fachmärkte erlaubt. Das Richtprojekt sieht im Gebäude Reusstor (Baubereich A0) im Erdgeschoss Gewerbe und ab dem 2. Obergeschoss Wohnen vor. Im Gebäude Gleis 1 (Baubereich A1) sind im 1. Obergeschoss Gewerbe und im 2. Obergeschoss Wohnen vorgesehen. Explizit mit dem Gestaltungsplan erlaubt wird der Bushof. Entsprechend der Zielsetzungen/Vorgaben gemäss § 4 Abs. 9 BNO (gewerbliche Nutzungen mit Publikumsverkehr in den unteren Vollgeschossen nach Möglichkeit) wird Wohnen im 1. Vollgeschoss (Erdgeschoss) ausgeschlossen. § 10 Abs. 3 BNO fordert ein minimaler Gewerbeanteil von 15 %. In § 15b BauV ist der Wohnanteil wie folgt geregelt: Der Wohnanteil ist das Verhältnis der Summe der anrechenbaren Geschossflächen für Wohnzwecke zur Gesamtsumme der anrechenbaren Geschossfläche. Total sind im Perimeter 15'050 m<sup>2</sup> anrechenbare Geschossfläche zulässig (§ 12 SNV). In den Baubereichen A0 und A1 sind ca. 580 m<sup>2</sup> bzw. 1'630 m<sup>2</sup> (total 2'210 m<sup>2</sup>) Gewerbe vorgesehen (Stand Richtprojekt März 2023). Vom der insgesamt in diesen Baubereichen zulässigen anrechenbaren Geschossfläche (8'730 m<sup>2</sup>) sind dies gemäss Richtprojekt ungefähr 25 % Gewerbeanteil.

Im City Center sind heute neben drei Wohnungen (ca. 616 m<sup>2</sup>) u.a. der Migrolino Shop, die Post, die regionale Polizei, ein Café und weitere Büroräumlichkeiten angeordnet. Bei einer total möglichen anrechenbaren Geschossfläche von 5'850 m<sup>2</sup> für das City Center entspricht dies einem Gewerbeanteil von 5'234 m<sup>2</sup> (ungefähr 90 %). Die in der BNO geforderten 15 % Gewerbeanteil über den ganzen Perimeter werden entsprechend erfüllt.

Die Wohnungen in den Neubauten in den Baubereichen A0 und A1 richten sich an Singles und Paare. Die zentrale Lage am Bahnhof eignet sich aber auch für ältere Personen.

Gemäss § 37 BauV sind Mehrfamilienhäuser nach Massgabe der Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» zu erstellen; zudem müssen sie anpassbar sein. Anpassbar heisst, dass bestimmte Elemente der Wohnung nachträglich je nach Bedarf mit geringem Bau- und Kostenaufwand an individuelle Bedürfnisse angepasst werden können. Die SIA-Norm beinhaltet Anforderungen an die Erschliessung, bspw. ausreichende Gang- und Türenbreiten oder auch Anforderungen zur Ausgestaltung von Küchen und Bäder (Raumgrösse, Verkehrsfläche, stufenloser Zugang). Bei «Altersgerechten Wohnbauten» werden im Unterschied zum anpassbaren Wohnungsbau die erforderlichen Massnahmen für die Nutzung mit den häufigsten altersbedingten Einschränkungen bereits von Anfang an umgesetzt. Der Gestaltungsplan schreibt vor, dass mindestens 10 % der Wohnungen in den Baubereichen A0 und A1 (10 % der Wohnungen insgesamt in den Baubereichen A0 und A1) gemäss der SIA-Norm 500 «Hindernisfreie Bauten» zu erstellen sind und geht damit weiter als die gesetzlichen Vorgaben. Damit wird es eine soziale Durchmischung in den Neubauten ermöglicht.

*Der bestehende Gestaltungsplan bezieht sich mit § 5 Abs. 4 auf die damaligen Vorgaben zur Kernzone.*

### Baubereiche (§ 9)

Im Perimeter werden 7 Baubereiche definiert, innerhalb deren oberirdische Gebäude und Gebäudeteile erstellt werden müssen. Die Baubereichsgrenze bestimmt sich durch die Baubereiche und die Höhenkoten in Meter über Meer.

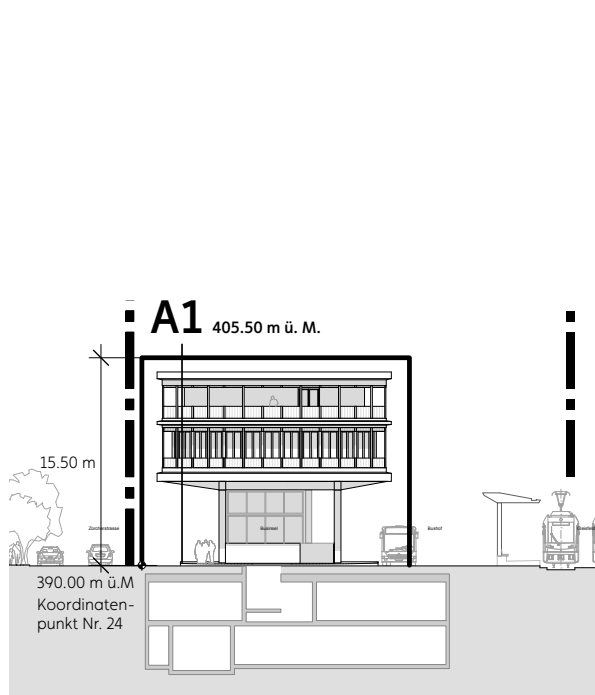
Die Baubereiche A2, A3, A4, B und C entsprechen den Baubereichen des bestehenden Gestaltungsplans. Die Baubereiche A0 und A1 sind basierend auf den Gebäuden des Richtprojekts mit einem für die nachfolgende Projektierung angemessenen, kleinen Spielraum angelegt. Die Baubereiche A0 und A1 werden nördlich durch die Perimetergrenze begrenzt, im Baubereich A0 gilt dies auch südlich. Die südliche Begrenzung des Baubereichs A1 verläuft vom Schnittpunkt mit dem Baubereich A0 parallel zur Gebäudeflucht. Gebäude dürfen ohne Rücksicht auf Abstandsbestimmungen auf die Baubereichsbegrenzungen gestellt werden, davon ausgenommen ist der Bereich zwischen den Baubereichen A0 und A1. In den Baubereichen A0 und A1 darf weiter jeweils nur ein Gebäude erstellt werden. Abstandsbestimmungen sind hier deshalb nicht notwendig. In den Baubereichen A2 bis C (City Center) wird die geschlossene Bauweise vorgeschrieben, um im Fall eines Neubaus eine unerwünschte Gestaltung der seitlichen Fassaden zu verhindern.

#### *Abstände zu Strasse und Gleisen*

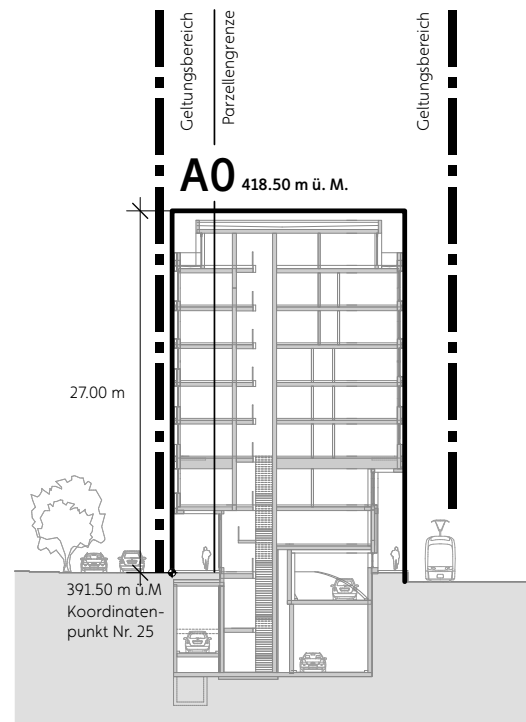
Die Baubereiche A0 und A1 ragen in die Zürcherstrasse hinein. Diese Überlagerung wurde bereits im Rahmen des Projektwettbewerbs mit dem Kanton abgestimmt. In weiteren Projektverlauf fand eine intensive Koordination der Teilprojekte Bushof, Zürcherstrasse, Ausbau Gleis- und Perronanlagen sowie der Neubauten «Gleis 1» und «Reusstor» statt. Damit wurde sichergestellt, dass sich die Schnittstellen geklärt sind und sich die Projekte gegenseitig nicht behindern. Siehe Kapitel 1.3.

Gemäss § 111 BauG haben Bauten und Anlagen gegenüber Kantonsstrassen einen Abstand von 6 m einzuhalten. Gemäss § 111 Abs. 2 BauG können die Abstände u.a. durch Sondernutzungspläne erhöht, herabgesetzt oder aufgehoben werden. Bereits im Rahmen der Abklärungen im Vorfeld des Projektwettbewerbs gab die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau das Einverständnis, dass aufgrund der beengten Platzverhältnisse und dem «Verlust» des Erdgeschosses durch den Bushof auf die Strassenabstände verzichtet werden kann bzw. die Obergeschosse und Untergeschossen in die Fahrbahn hineinreichen dürfen. Die Erweiterung des Perimeters in den Fahrbahnrand vergrössert den aufgrund des Bushof geringen Spielraum für die Setzung der Gebäude etwas. Unter anderem mit wird auch ein Witterungsschutz für die Bushaltekannte sowie eine gedeckte Fusswegverbindung ermöglicht. Die Baubereiche verlaufen entsprechend auf dem zukünftigen Fahrbahnrand der Zürcherstrasse. Davon ausgenommen ist das erste Vollgeschoss, welches zurückversetzt werden muss (siehe § 15 SNV). Die untenstehende Abbildung zeigt die Lage der Baubereiche in Bezug auf die Parzellengrenze und den Geltungsbereich. Das kantonale Strassenprojekt wird die «überlange» Strassenbucht entlang der Zürcherstrasse, welche im Bushof vorgesehen ist, integrieren. Der Abstand der Baubereiche zur Bahnanlage (Gleis) ist mit der Grundeigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. 2336 (Aargau Verkehr AG, AVA) abgestimmt.

Abb. 13  
Auszug Situationsplan, Schnitte



Schnitt S2, 1: 500



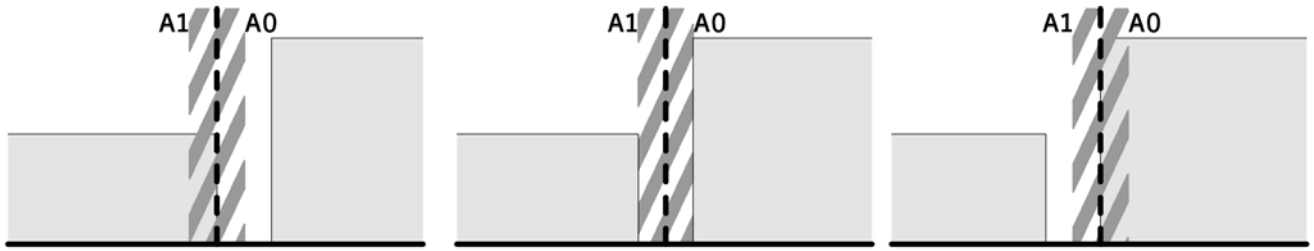
Schnitt S3, 1: 500

### *Pflichtbaulinie*

Für die Baubereiche A2 bis C wird eine Pflichtbaulinie definiert. Die Fassade ist ab dem 2. Vollgeschoss bis und mit oberstem Vollgeschoss (d.h. ohne Attikageschoss) an die je Baubereich definierte Pflichtbaulinie zu platzieren; sie darf um maximal 30 cm von der Pflichtbaulinie rückversetzt werden (Anordnungsspielraum, rückversetzte Fassaden). Loggien sind zulässig. Die Pflichtbaulinie wird vom heute rechtskräftigen Gestaltungsplan übernommen.

### *Spielraum Baubereichsgrenzen*

Zwischen den Baubereichen A0 und A1 wird ein Bereich definiert, innerhalb dessen sich die Baubereichsgrenze bewegen kann. Dies in einem Bereich von beidseitig 3.5 m. Der minimale Gebäudeabstand wird mit 6.0 m geregelt. Die untenstehende Abbildung zeigt, welche Lage die Gebäude an der Grenze Baubereich A0 und A1 haben können. Durch die Sicherstellung eines minimalen Gebäudeabstandes wird gewährleistet, dass die Gebäude im Baubereich A0 und A1 nicht zusammengebaut werden. Die Fassaden müssen aufgrund des minimalen Abstandes von 6 m entsprechend den feuerpolizeilichen Vorgaben ausgeführt werden. Beim Gebrauchmachen des minimalen Gebäudeabstandes von 6 m ist zu gewährleisten, dass nicht die Wirkung eines durchgehenden Gebäudes entsteht. Dies kann beispielweise durch eine unterschiedliche Gestaltung der Fassaden der Gebäude gewährleistet werden. Weiter wird diese Wirkung auch durch die unterschiedlichen maximal zulässigen Gesamthöhen je Baubereich verhindert, welche in § 13 SNV geregelt sind. Gemäss Richtprojekt ist im Erdgeschoss des Gebäudes «Reusstor» ein Café angeordnet. Ausreichend Raum für eine publikumsorientierte Nutzung wird deshalb gefordert. Der Zwischenraum zwischen den Baubereichen A0 und A1 ist weiter Teil des Bahnhofplatzes, entsprechend gelten die Anforderungen gemäss § 16 SNV auch für diesen Bereich.



### *Vorspringende Gebäudeteile*

Gemäss § 21 Abs. 2 BauV dürfen vorspringende Gebäudeteile die Baubereichsgrenzen nur überragen, wenn der Sondernutzungsplan dies zulässt. Das zulässige Mass wird in § 21 Abs. 1 BauV geregelt (1.50 m und pro Gebäudeeinheit gesamthaft nicht breiter als ein Drittel des zugehörigen Fassadenabschnitts, mit Ausnahme von Dachvorsprüngen und Vordächer). Vorspringende Gebäudeteile sind zum Beispiel Balkone oder Aussentreppen. Zusätzlich zu vorspringenden Gebäudeteilen gemäss BauV dürfen Fassadenelemente wie Gesimse, Lisenen sowie Fassadenbegrünungen die Baubereichsgrenzen bis höchstens 20 cm überragen. Die Breite, auf der die Gesimse und Lisenen die Baubereichsgrenzen überragen dürfen, wird nicht beschränkt. Da die Baubereiche bereits in den Strassenabstandsraum hineinragen, werden vorspringende Gebäudeteile an diesen Stellen ausgeschlossen. In den Baubereichen A2 bis C wird eine geschlossene Bauweise vorgeschrieben, weshalb auch an den gemeinsamen Baubereichsgrenzen keine vorspringenden Gebäudeteile zugelassen sind.

*Der bestehende Gestaltungsplan regelt die vorspringenden Gebäudeteile in § 6 Abs. 3. Das zulässige Mass für Balkone beträgt 2.0 m. Das City Center hat keine auskragenden Balkone, weshalb die Verschärfung auf 1.5 m keine Baurechtswidrigkeit schafft.*

### *Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche*

Untergeordnete Lichtschächte sowie Technischschächte, Veloabstellplätze inkl. Unterständen, Parkfelder sowie Bauten und Anlagen der Freiraumgestaltung (wie zum Beispiel Brunnen, Sitzbänke etc.), Anlagen zur Versickerung, Entsorgungsanlagen sowie technisch und betrieblich bedingte Bauten und Anlagen gemäss § 9 SNV sind ausserhalb der Baubereiche zulässig.

### **Technische oder betrieblich bedingte Bauten und Anlagen (§ 10)**

Die Erstellung von technisch oder betrieblich bedingten Bauten und Anlagen im Zusammenhang mit dem Bus- und Bahnverkehr (z.B. Trafostation, Rampen, Automaten für Fahrkarten, Sitzbänke, Perrondächer, Zugänge zu Personenunterführungen und dergleichen) ist im ganzen Perimeter zulässig, soweit sie gut gestaltet sind und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Im ruderalen Garten dürfen keine technisch und betrieblich bedingte Bauten und Anlagen angeordnet werden. Dieser Bereich ist der einzige im Perimeter, der gänzlich unversiegelt gestaltet werden kann und ist damit eine wichtige ökologische Ausgleichsfläche.

*Der bestehende Gestaltungsplan lässt mit § 9 Abs. 2 und 3 die Erstellung von technisch oder betrieblich bedingten Bauten und technischen Installationen im ganzen Perimeter zu.*

### **Baubereich für unterirdische Bauten und Anlagen (§ 11)**

Der Baubereich für unterirdische Bauten und Anlagen übernimmt unterhalb der Baubereiche A2, A3, A4, B und C die Bereiche vom bestehenden Gestaltungsplan, unterhalb der

Baubereiche A0 und A1 wird er basierend auf den Untergeschossen des Richtprojekts definiert und reicht bis zum zukünftigen Fahrbahnrand. Damit ermöglicht der Bereich ein Unterbauen der Strassenparzelle. Südlich reicht der Baubereich für unterirdische Bauten der Baubereiche A0 und A1 bis an die Perimeterbegrenzung, d.h. bis zur Gleisachse des nördlichen Gleises. Dies ist so mit der Eigentümerin der Parzelle Kat.-Nr. 2336, der AVA, abgestimmt. Damit wird gewährleistet, dass auch die beiden Unterführungen (bestehend zum Einkaufszentrum «Sunnemärt» und die neue Unterführung auf der Höhe des neuen AVA-Betriebsgebäudes) Bestandteil des Baubereichs für unterirdische Bauten und Anlagen sind. Das Untergeschoss des City Centers wird mit dem ersten Untergeschoss unter dem Baubereich A1 verbunden und über eine gemeinsame neue Rampe im Baubereich A0 erschlossen. Die bestehende Zufahrt im City Center wird aufgehoben. Der Baubereich für unterirdische Bauten und Anlagen gilt für Untergeschosse, unterirdische Bauten und Unterniveaubauten. Die Definition erfolgt gemäss § 20 BauV. Die Anzahl Untergeschosse wird nicht vorgeschrieben. Das City Center hat ein Untergeschoss, die Neubauten Reusstor und Gleis 1 gemäss aktuellem Projektstand zwei Untergeschosse.

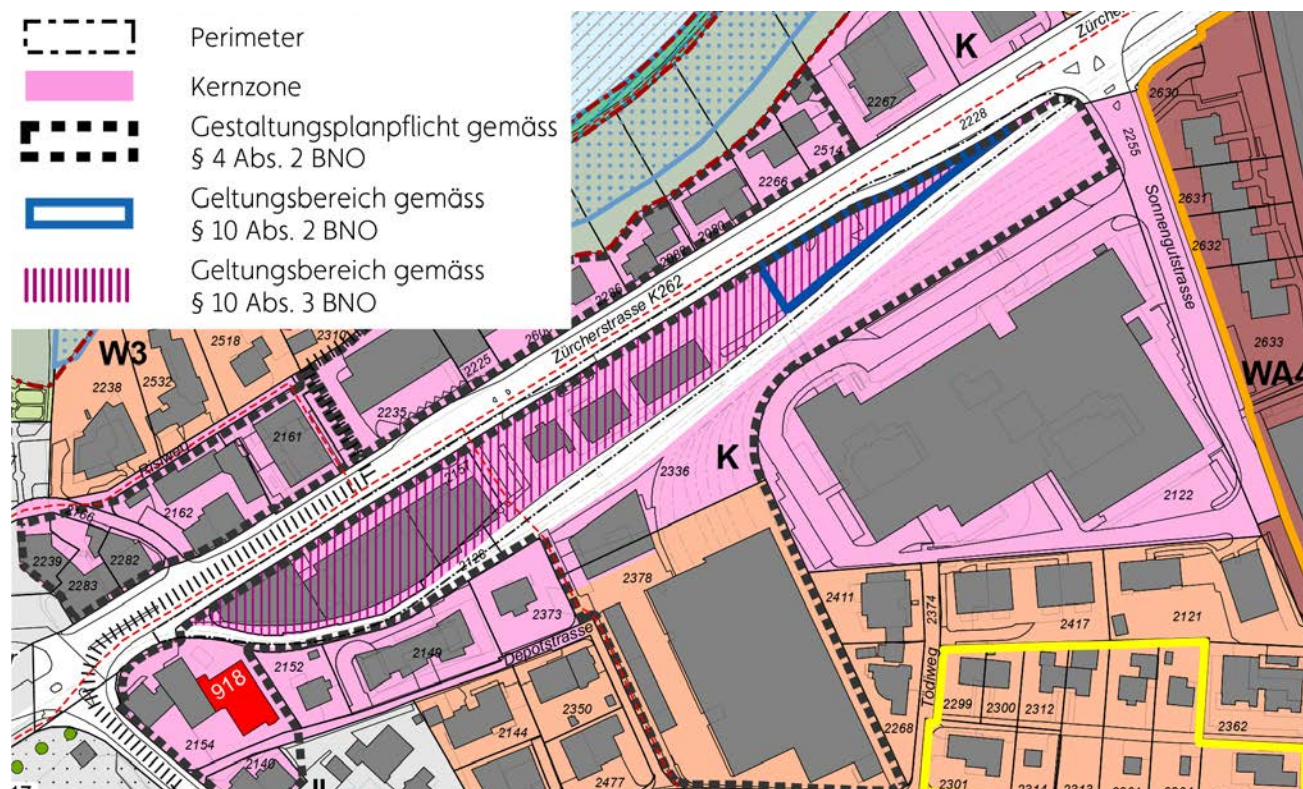
*Die Forderung von 1 m Mindestabstand von den Gleisen aus dem bestehenden Gestaltungsplan wird aufgrund des Umbauprojekts für den Bahnhof nicht übernommen.*

### Anrechenbare Geschossfläche (§ 12)

Es wird pro Baubereich eine maximal zulässige anrechenbare Geschossfläche definiert, welche in den Vollgeschossen konsumiert werden kann. Die Messweise der anrechenbaren Geschossfläche erfolgt gemäss § 32 BauV. Zudem wird von § 38 Abs. 1 BNO Gebrauch gemacht, dass Attikageschosse bei der Ausnutzungsberechnung nicht angerechnet werden. Dies wird aber nicht ausdrücklich geregelt, da gemäss § 3 SNV die BNO gilt, soweit der Gestaltungsplan keine andere Festlegung enthält.

Die anrechenbare Grundstücksfläche wird in § 32 BauV definiert. Zur anrechenbaren Grundstücksfläche gehören demnach die in der entsprechenden Bauzone liegenden Grundstücksflächen. Für den vorliegenden Fall ist die Bezugsfläche die im Zonenplan rot schattierte Fläche, für welche § 10 Abs. 3 BNO gilt, siehe untenstehende Abbildung (AZ von

Abb. 14  
Anrechenbare  
Grundstücksfläche = Fläche  
gemäss  
§ 10 Abs. 3 BNO



2.3, Anteil Gewerbe 15 %). Die Fläche bemisst sich auf total 6'420 m<sup>2</sup>, der Bereich im Eigentum der AVA auf 3'903 m<sup>2</sup>, der Bereich im Eigentum von Rumi Generalbau AG auf 2'517 m<sup>2</sup>.

Bei einer gemäss § 10 Abs. 3 BNO maximal zulässigen AZ von 2.3 ergibt dies eine anrechenbare Geschossfläche von total ca. 14'770 m<sup>2</sup>. Die pro Baubereich festgelegte anrechenbare Geschossfläche hält über den ganzen Perimeter die Vorgabe gemäss BNO ein und richtet sich nach dem Richtprojekt (A0 und A1) bzw. den Dichten, welche der bestehende Gestaltungsplan für das City Center festschreibt (Baubereiche A2, A3, B, C). Im bestehenden Gestaltungsplan ist die massgebende Fläche als anrechenbare Bruttogeschossfläche (BGF) definiert. Analog der Berechnungsweise in der Gesamtrevision der Nutzungsplanung werden für die Baubereiche des City Centers die Masse der BGF als aGF übernommen, total 5'700 m<sup>2</sup>. Durch die neue Erschliessung der Tiefgarage des City Centers über die gemeinsame Einfahrt im Baubereich A0 kann die bestehende Tiefgarageneinfahrt neu genutzt werden. Gemäss aktuellem Projektstand ist angedacht, in diesem Bereiche Veloabstellplätze anzuordnen. Die anrechenbare Geschossfläche in den Baubereichen A3 / A4 kann deshalb auf 100 m<sup>2</sup> erhöht werden, auf total 5'800 m<sup>2</sup>. Die Veloabstellplätze sind nicht zur anrechenbaren Geschossfläche hinzuzurechnen, um die Möglichkeit einer Umnutzung zu einem späteren Zeitpunkt offen zu lassen, wird eine Erhöhung der aGF trotzdem zugelassen

In der untenstehenden Tabelle sind die Angaben aufgeteilt auf die Baubereiche A0 und A1 (Eigentum AVA) und die Baubereiche A2, A3, A4, B, C (City Center) ersichtlich. Bezgl. Ausnützung besteht keine Abweichung von der BNO, da § 10 Abs. 3 BNO für das Bahnhofsbereich eine Ausnützung von 2.3 zulässt, dies aber ist in Abweichung zu den Kernzonenbestimmungen (§ 6 BNO, AZ von 0.6 für Wohnen).

Baubereiche	aGSF (m <sup>2</sup> )	aGF (m <sup>2</sup> )	AZ
A0, A1	3'903	8'970	2.3
A2, A3, A4, B, C	2'517	5'800 (inkl. 100 für Umnutzung Einfahrt TG)	2.3
<b>Total</b>	<b>6'420</b>	<b>14'770</b>	<b>2.3</b>

### Maximale Höhenkoten (§ 13)

Pro Baubereich wird die maximale Höhenkote in Meter über Meer (m ü. M) festgelegt. Die Gesamthöhe ist gemäss IVHB der grösste Höhenunterschied zwischen dem höchsten Punkt der Dachkonstruktion und dem lotrecht darunter liegenden Punkt auf dem massgebenden Terrain. Gemäss den Erläuterungen zum Bau- und Nutzungsrecht des Kantons Aargau (BNR) ist mit Oberkante Dachkonstruktion das Traggerüst im bautechnischen Sinn gemeint. Darüber liegen mindestens noch eine Isolation und die Dachhaut. Der obere Referenzpunkt liegt also beim höchsten Punkt der Tragkonstruktion ohne die allenfalls darauf aufgebraachte Isolation und ohne die Dachhaut.

Die Höhen der Baubereiche A2 bis C werden vom bestehenden Gestaltungsplan übernommen. Aus den damaligen Gestaltungsplanunterlagen wird nicht ersichtlich, wie sich die Höhe definiert, die Rede ist von Bauhöhe. Aufgrund der Schemaschnitte auf dem Situationsplan kann aber davon ausgegangen werden, dass damit auch der höchste Punkt der Dachkonstruktion gemeint ist.

Mit der für die Baubereiche A0 und A1 festgelegten Höhenentwicklung wird das städtebauliche Hauptmerkmal des Richtprojekts gesichert (Reusstor als Eingangstor und Gleis 1 als Dach über dem Bushof). Das für die Messung der Gesamthöhe massgebende Terrain wird mit den Messpunkten pro Baubereich festgelegt, dabei werden die jeweils tiefst

gelegenen Punkte bezeichnet, welche für die Gesamthöhe relevant sind. Die Messpunkte sind dabei abgestimmt auf das Neubauprojekt für den Bushof.

Für den Baubereich A1 wird mittels der Höhenkoten eine Gesamthöhe von 15.5 ermöglicht. Damit wird gegenüber dem Dachrand ca. 1.0 m Spielraum gegeben. Das Mass liegt damit innerhalb der gemäss § 6 Abs. 1 BNO in der Kernzone zulässigen Gesamthöhe von 16.0 m. Für den Baubereich A0 beträgt die durch die Koten zulässige maximale Gesamthöhe 27.0 m. Dies entspricht dem gemäss § 10 Abs. 2 BNO zulässigen Gesamthöhe für den im Zonenplan blau bandierten Bereich. Die maximal zulässige Gesamthöhe wurde im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung von 30.0 m auf 27.0 m reduziert.

Entsprechend der Forderung aus § 10 Abs. 2 BNO nach Freiflächen von hoher Qualität ermöglicht die Gesamthöhe von 27.0 m die Gestaltung eines grosszügigen, zusammenhängenden Bahnhofsplatzes und der Erhalt bzw. Aufwertung der Ruderalfläche im Osten des Perimeters. Zusammen mit dem City Center bildet der Hochpunkt einen Raum, der räumlich erfahrbar wird und ermöglicht zudem eine gute städtebauliche Eingliederung in die umliegenden Hochpunkte, siehe untenstehende Abbildung. Weiter begünstigt das höhere Haus eine haushälterische Bodennutzung im Sinne von § 21 BauG. Der Baubereich ist so gelegt, dass die 27 m am tiefsten Punkt eingehalten werden.

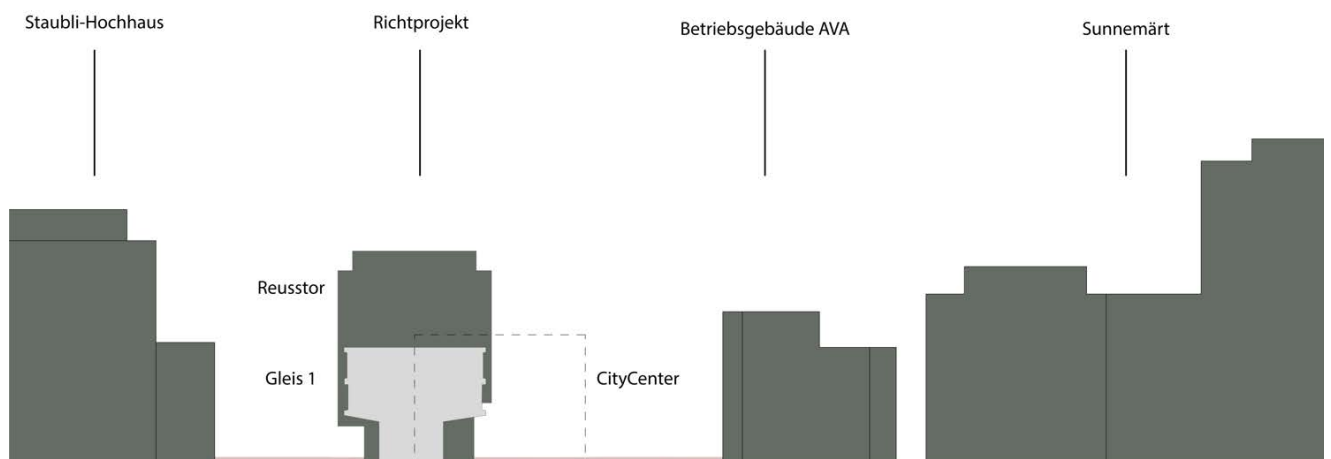
Gemäss Brandschutzvorschriften handelt es sich beim Gebäude Reusstor um ein Gebäude mittlerer Höhe und somit um kein Hochhaus. Das BauG kennt keine Definition des Hochhauses und entsprechend gibt es auch keine Vorgaben.

Die festgelegte Gesamthöhe darf von Liftüberfahrten, Dachaufgängen und Fassadenreinigungsanlagen überschritten werden. Dies ist eine abschliessende Aufzählung. Weiter sind nur noch zulässig: Feste Brüstungen oder andere Formen der Absturzsicherung bis 1.2 m, sofern die Dachflächen der Attikageschosse begehbar gemacht werden; Anlagen für die Nutzung von Sonnenenergie im technisch notwendigen Minimum, bis zu 1.0 m Höhe.

Brüstungen oder andere Formen der Absturzsicherung sind möglichst filigran auszugestalten, d.h. beispielweise als Staketengeländer oder in einer transluzenten oder transparenten Ausführung. Nicht zulässig sind geschlossene Formen, das heisst gemauerte oder betonierte Absturzsicherungen.

Die Vorgaben zur Gestaltung der Dachaufbauten gilt nicht für Solaranlagen. Solaranlagen auf Flachdächern sind gestützt auf das Bundesrecht unter anderem dann

Abb. 15  
Schemaschnitt



bewilligungsfrei zulässig, wenn sie von der Dachkante so weit zurückversetzt sind, dass sie, von unten in einem Winkel von 45 Grad betrachtet, nicht sichtbar sind (vgl. Art. 32a Abs. 1 bis lit. b RPV6). Konkrete Gestaltungsvorschriften des kommunalen Rechts sind nur anwendbar, wenn sie zur Wahrung berechtigter Schutzanliegen verhältnismässig sind und die Nutzung der Sonnenenergie nicht stärker einschränken als die Regelungen des Bundesrechts. Da es sich bei der Kernzone nicht um eine Schutzzone handelt, ist davon auszugehen, dass die Gemeinde nicht befugt ist, eine konkrete Gestaltungsvorschrift, zum Beispiel in Form eines fixen Masses für die Rückversetzung von der Fassade, vorzuschreiben.

Solaranlagen stellen sie eine anspruchsvolle Gestaltungsaufgabe dar. Die Thematik ist vorausschauend zu berücksichtigen und in den weiteren Projektentwicklung ins Projekt zu integrieren. Bei neuen Gebäuden mit einer anrechenbaren Gebäudefläche von mehr als 300 m<sup>2</sup> besteht die Pflicht zur Nutzung der Sonnenenergie durch Solaranlagen auf den Dächern oder an den Fassaden (Art. 45a Energiegesetz des Bundes [EnG] und § 26a kantonale Energieverordnung [EnergieV]). Es ist in der weiteren Projektentwicklung zu prüfen, ob eine solche Pflicht beim vorliegenden Vorhaben zum Tragen kommt.

Weitere technische Bauten wie Lüftungsanlagen und Kühlgeräte dürfen die maximalen Höhenkoten nicht überschreiten und sind in das Gebäudevolumen zu integrieren.

*Im bestehenden Gestaltungsplan wird geregelt, dass die maximale zulässige Bauhöhe nur mit Liftaufbauten überschritten werden darf und weitere technisch bedingte Dachaufbauten in die Attikageschosse integriert werden müssen. Zum Mass und der Höhe werden keine Vorgaben gemacht. Insofern sind die neu formulierten Vorschriften hierzu eine Verschärfung.*

#### **Geschossigkeit (§ 14)**

Die Geschossigkeit im Baubereich A0 sowie den Baubereichen A2, A3, A4, B und C wird offengelassen. Im Baubereich A1 dürfen maximal 3 Vollgeschosse erstellt werden, damit wird sichergestellt, dass das Gebäude als schmales Dach über dem Bahnhofplatz in Erscheinung tritt. In den Baubereichen, ausgenommen Baubereich A1, sind Attikageschosse zulässig. Das Attikageschoss ist in § 25 BauV bzw. Ziff. 6.4 Anhänge IVHB definiert. Die Vorgaben gilt es entsprechend einzuhalten. Im Baubereich A1 wird ein Attikageschoss ausgeschlossen, da die architektonische Ausbildung des Gebäudes als Dach über dem Bushof dadurch geschmälert werden würde.

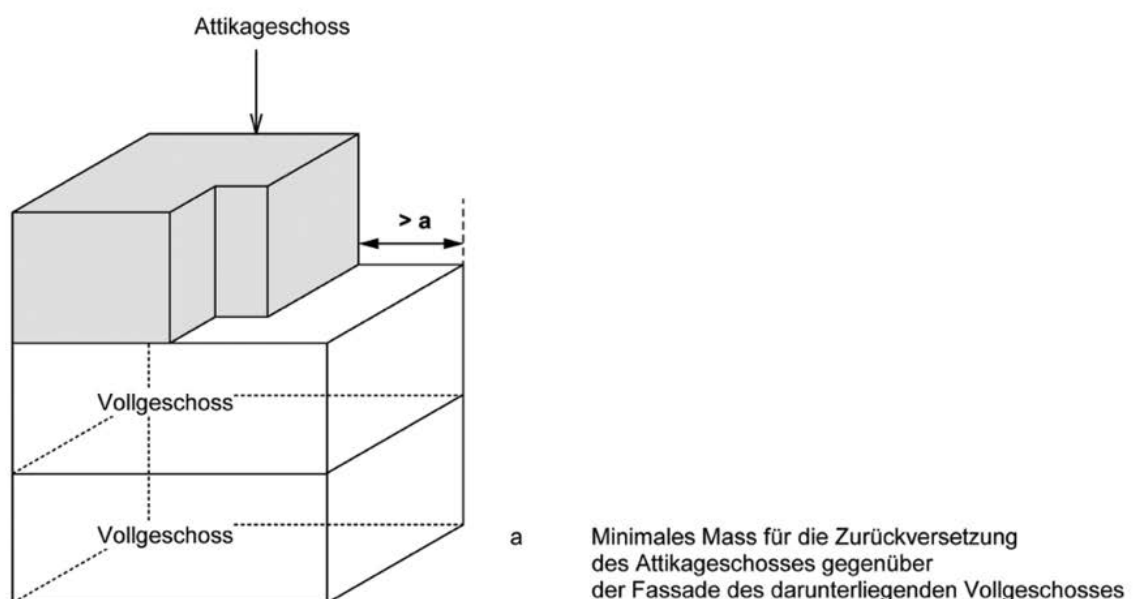
Der bestehende Gestaltungsplan enthält mit § 7 Abs. 2 bis 4 Vorgaben zum Attikageschoss bzw. oberste Geschosse. Auf die Festlegungen zu den Attikageschossen wird verzichtet, da auf die Vorgaben gemäss BauV verwiesen wird. Der bestehende Gestaltungsplan definiert in § 7 Abs. 1 die Bauhöhen mit Koten in Meter über Meer und macht Vorabgaben zu den Gebäudeteilen, welche über die Gesamthöhe hinausragen dürfen. Auf die Pflicht, 4 Vollgeschosse zu bauen wird verzichtet, da die Geschossigkeit durch die zulässige anrechenbare Geschossfläche in Kombination mit den eng gefassten Baubereichen ausgeschöpft werden dürfte.

### Freihaltebereiche (§ 15)

Der Freihaltebereich wird in allen Baubereichen festgelegt. Auf der Länge des Freihaltebereichs ist der entsprechende Gebäudeteil zurückzusetzen. In den Baubereichen A0, A2, A3, A4, B und C ist der Versatz strassenseitig als Durchgang für Fussgänger zu gestalten und hat auf einer lichten Höhe von mindestens 3.40 m und auf einer Breite von mindestens 2.00 m zu erfolgen. So entsteht strassenseitig ein Freiraum für zu Fuss Gehende. Ebenfalls für den Durchgang für zu Fuss Gehende ist bahnseitig im Baubereich A0 ein Versatz vorzusehen, dies mit einer lichten Höhe von mindestens 2.50 m und einer Breite von mindestens 2.00 m. Punktuell ist eine Reduktion auf 1.00 m zulässig, beispielsweise für Einbauten zur Erschliessung der Tiefgarage. Diese Fusswegverbindung ist für eine gute Anbindung der öV-Drehscheibe für zu Fuss Gehende zentral, stellt sich doch den direkten Zugang zum Gleis 1 dar. Die Fussgängerverbindung entlang der Zürcherstrasse stellt den direkten Weg zum Bushof dar.

Im Baubereich A1 dient der Freihaltebereich u.a. der Einhaltung des Lichtraumprofils der Busse. Der Versatz hat entsprechend auf einer lichten Höhe von mindestens 4.50 m zu erfolgen. Da die Projektierung des Bushofs parallel zur Projektierung der Gebäude läuft und die beiden Projekte aufeinander abgestimmt werden, wird keine definitive Breite angegeben. Die notwendige Breite des Versatzes bestimmt sich demnach aus den für den Betrieb des Bushofs notwendigen Massen. Die Schraffur im Situationsplan (Baubereich A1) bemisst sich auf ca. 5.00 m. Die Schraffuren auf dem Situationsplan sind in ihrer Lage ungefähr.

Abb. 16  
Dachgeschoss  
gemäss § 25  
BauV, Ziff. 6.4  
Anhänge IVHB



Für den Baubereich A1 wird weiter gefordert, dass das 1. Vollgeschoss durchlässig zu gestalten ist, damit primär Durchblicke aber auch Durchgänge von der Zürcherstrasse zum Gleisraum gewährleistet werden. Möglich ist dies durch eine reduzierte Nutzfläche im Erdgeschoss und damit einem kleinen Fussabdruck. Die Durchblicke/Durchgänge lehnen sich an die städtebaulichen Prinzipien für den Raum an, welche im Rahmenplan Zürcherstrasse formuliert wurden (Ausblicke – Einblicke vom Gleisraum zur Reuss, siehe Kapitel 1.3). Bereits im bestehenden Gestaltungsplan wird ein Durchgang im Erdgeschoss gefordert. Ein Durchgang ist möglich, aber wird nicht gefordert mit dem Gestaltungsplan.

*Der bestehende Gestaltungsplan schreibt mit § 6 Abs. 5 ebenfalls ein Freihaltebereich im Erdgeschoss vor. Die Masse des Freihaltebereichs werden im Situationsplan geregelt (min. Höhe im Licht 3.50 m und Breite gemäss Plan). Im vorliegenden Gestaltungsplan wird die Höhe in den Vorschriften geregelt (min. Höhe im Licht 3.40 m). Die Breite des Streifens im bestehenden Situationsplan misst 3.70 m. Die vorliegende neue Vorschrift ist also keine Verschärfung.*

## 4.4 Freiraum

### Bahnhofplatz (§ 16)

Der Raum, welcher die 1. Vollgeschosse in den Baubereichen A0 und A1 umfließt und bis zur jeweiligen erstellten Fassade reicht, ist der Bahnhofplatz. Der Platz wird zu einem grossen Teil für den Bushof genutzt, der Bahn- und Bushof wird zu einer effizienten öV-Dreh-scheibe. Umsteiger zirkulieren auf direkten und hindernisfreien Wegen frei zwischen den Bushaltestellen und den Perrons. Entsprechend ist der Bahnhofplatz Verkehrs- und Aufenthaltsraum, siehe hierzu auch Erläuterungen zu § 23 Fusswegverbindungen.

Die Anordnung der Baubereiche und die zulässige Gesamthöhen ermöglichen es, dass der Platz zwischen Baubereich A0 (Westfassade) und dem bestehenden City Center (Ostfassade) Qualitäten als Empfangsort aufweist. Parallel zur Projektierung der neuen Gebäude in den Baubereichen A0 und A1 läuft die Projektierung des Bushofs sowie des Bahnhofumbaus (Perron und Unterführung, siehe Kapitel 2.1)). Der Bahnhofplatz ist deshalb in Abstimmungen mit diesen beiden Projekten hochwertig zu gestalten und zu konstruieren. Es werden Punkte aufgeführt, auf welche speziell zu achten ist.

Aufgrund des Bushofs ist der befestigte Anteil der Umgebungsflächen hoch. Dort wo es möglich ist aufgrund der Busführung, sind Baumbepflanzungen vorzusehen, dies ist v.a. am südwestlichen Rand des Bahnhofplatzes möglich. Baumbepflanzungen sind grundsätzlich auch auf den unterbauten Bereichen zu ermöglichen, indem eine ausreichende Überdeckung sicherzustellen ist. Im Gestaltungsplan wird gefordert, dass mittelkronige Bäume vorzusehen sind, dies sind Bäume mit einer Wuchshöhe von 6.0 bis 12.0 m und einem Kronendurchmesser zwischen 4.0 und 8.0 m. Solche Bäume eignen sich für öffentliche Anlagen und Strassen.

Die Perronfläche mitsamt der Möblierung wird im Rahmen des Bahnhofumbaus neu gestaltet. Die beiden Projekte sind aber aufeinander abgestimmt zu gestalten, um auch wieder eine möglichst homogene Gestaltung bis zur Perronkante zu gewährleisten. Der Bahnhofplatz hat Schnittstellen zu Drittprojekten, die Abstimmung erfolgt laufend über die entsprechenden Gefässe, siehe Kapitel 1.3). Die Perronfläche wird über das Plangenehmigungsverfahren definiert und voraussichtlich als erstes genehmigt.

### Vorzone (§ 17)

Entlang vom City Center wird eine Vorzone festgelegt, welche vom südlichen Fahrbahnrand der Zürcherstrasse bis zur Arkade des City Centers reicht. Die Vorzone des City Centers war Bestandteil des Projektwettbewerbs und wird folglich umgestaltet und die Flächen werden neu organisiert. Die Erschliessungsfläche dient der Zufahrt zu den oberirdischen

Kurzzeitparkfeldern und der Fläche, wo die Anlieferung angeordnet ist. Die für die Anlieferung bezeichnete Fläche befindet sich so weit nördlich wie möglich und damit so weit weg von der Fussgänger Verbindung wie möglich. Der Standort für den Warenumschlag befindet sich neu zwischen der Ausfahrt des City Centers und des Bushofs. Dieser wird vorerst lediglich beschildert und nicht markiert. Die Zufahrt erfolgt herkömmlich über die westliche Einfahrt beim City-Center. Die Ausfahrt für den Schwerverkehr des Warenumschlags führt über den Warenumschlagplatz und anschliessend über die Ausfahrt Bushof. Dadurch bleibt der offizielle Ausfahrtsbereich primär dem motorisierten Individualverkehr (MIV) kleiner bis mittlerer Grösse, wie Lieferwagen, vorbehalten was zu einer Reduktion versiegelter Fläche dient. In der heutigen Situation stellt der Warenumschlag ein verkehrssicherheitstechnisches Problem dar: Das Abladen auf öffentlichen Flächen wie Gehwegen und Strassen ist gängige Praxis, und das Rückwärtsfahren von Lastwagen etc. führt regelmässig zu gefährlichen Situationen. Um zukünftig Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden möglichst zu verhindern, kann es nützlich sein, die Anlieferungszeiten zeitlich einzuschränken. Hierzu sind entsprechend Regelungen in der weiteren Projektierung zu treffen und zu sichern, bspw. mittels einem Betriebskonzept. Siehe Kapitel 1.3.

Die Vorzone dient der Fussgänger Verbindung, umfasst aber auch die Erschliessungsfläche für die Kurzzeitparkplätze und die Anlieferung, sowie das Parkfeld der Polizei. Der Fussgängerbereich muss von der Erschliessungsfläche (Fahrbereich) taktil abgegrenzt sein. Der Standort des Polizeiparkplatzes wurde im Rahmen der Erarbeitung des Strassenprojekts in Absprache mit der Regionalpolizei festgelegt. Gemäss dem technischen Bericht zum Strassenprojekt soll für ein einheitliches Erscheinungsbild derselbe Spezialbelag wie im Gehwegbereich der Kantonsstrassenparzelle verwendet werden. Die Fahrbahn wird durch optische und taktile Elemente, beispielsweise eine Doppelbund-Abgrenzung, von den Fussgängerflächen getrennt.

Der versiegelte Anteil ist möglichst gering zu halten und dort wo möglich, sind Baumbepflanzung vorzusehen. Die Fussgängerführung, die Parkfelder und Erschliessung darf damit nicht beeinträchtigt werden.

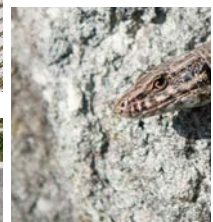
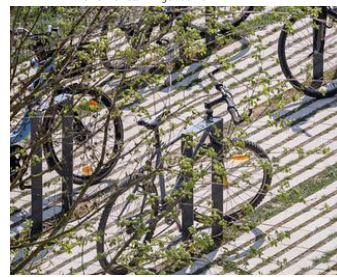
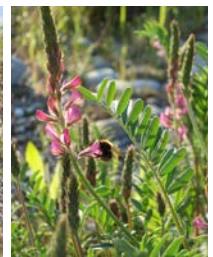
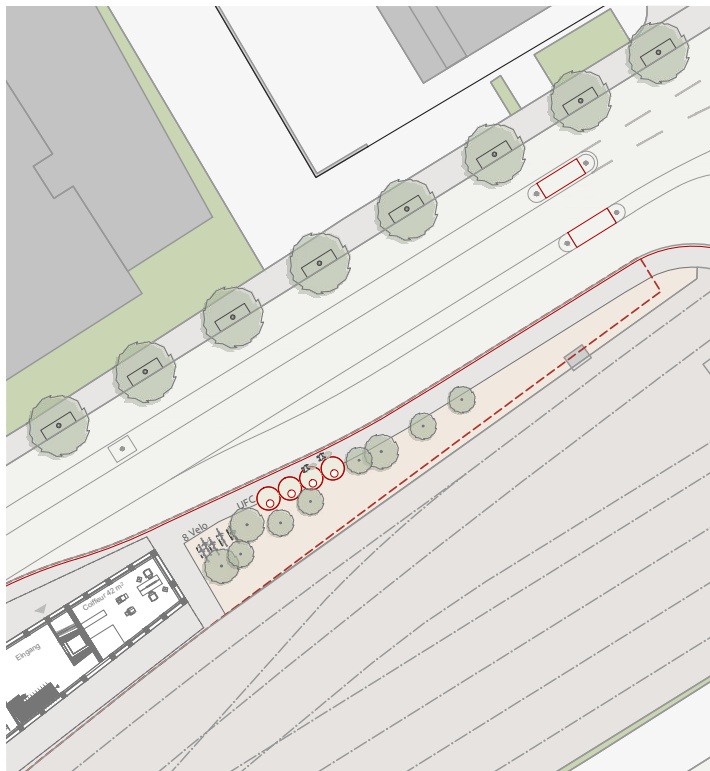
Die Gestaltung der Vorzone ist Teil des Projekts Sanierung Zürcherstrasse, siehe Kapitel 2.1. Die Abstimmung zwischen den Teilprojekten erfolgt laufend über die entsprechenden Gefässe, siehe Kapitel 1.3. Gemäss dem Strassenbauprojekt bzw. dem landschaftsarchitektonischen Begleitprojekt (SKK Landschaftsarchitekten) ist folgendes geplant: Staudenflächen und Bäume zwischen Gehweg und Fahrbahn rahmen den Blick auf das Gebäude und beschatten den Gehweg. Wo die Staudenflächen nicht die genügende Breite aufweisen, erweitern überfahrbare Baumscheiben den Wurzelraum der Bäume. Die Parkplätze werden entsiegelt und mit Rasenliner ausgeführt. Eine grosszügige Staudenfläche mit einer aufgelösten Baumreihe dient als Abgrenzung zur Fahrbahn und Beschattung der Parkfläche. Siehe Kapitel 1.3.

### **Ruderaler Garten (§ 18)**

Der ruderaler Garten im Osten des Perimeters ist der Bereich, wo eine unversiegelte Fläche möglich ist. Der Garten an der Bahn erfüllt verschiedene Funktionen. Er dient als ökologischer Trittstein und der Versickerung des Dachwassers (siehe Entwässerungskonzept Kapitel 2.6). Nebst einer ökologisch hochwertigen Bepflanzung mit standorttypischen Stauden, Sträuchern und mehrstämmigen Gehölzen sind Kleinstrukturen zur Förderung relevanter Artengruppen wie beispielsweise Wildbienen, Tagfalter usw. anzulegen. Damit werden eine hohe Biodiversität und die Funktion als ökologischer Trittstein gewährleistet. Die Abgrenzung zur Bahn soll ebenfalls durch ökologisch hochwertige Elemente erfolgen, auf die Anlage von Formschnitthecken ist zu verzichten. Aus Sicherheitsgründen muss der Garten mit einem Zaun vom Gleisraum abgetrennt werden. Die Lage der Bäume ist im Situationsplan schematisch dargestellt. Der kleine Bereich ist aufgrund des Standortes mit viel Verkehr und Lärm als Aufenthaltsort für Menschen nicht attraktiv. In kurzer Gehdistanz sind

verschiedene grössere und attraktivere Aufenthalts- und Begegnungsorte erreichbar. Eine kombinierte Nutzung für Mensch und Flora / Fauna wird deshalb in diesem Fall nicht empfohlen. Stattdessen sollte die kleine Fläche vollständig auf die Förderung von Biodiversität und der Versickerung von Regenwasser ausgerichtet werden. Entsorgungseinrichtungen werden hier nicht erlaubt, da diese die ökologisch wertvollen Flächen reduzieren würden. Die Anordnung von maximal 10 ungedeckten Veloabstellplätzen ist hingegen zulässig, da diese für öV-Benutzende, welche von Osten herkommen, besser gelegen sind als diejenigen zukünftigen Abstellplätze im City Center.

Der bestehende Gestaltungsplan bezeichnet an ähnlicher Lage ein Bereich für Bepflanzung und Versickerung.



## Hager

### Begrünung, Bepflanzung, Bäume (§ 19)

Aufgrund der Anordnung des Bushofs bleibt wenig Platz für Begrünung und Bepflanzung. Dort wo jedoch eine Begrünung und Bepflanzung möglich ist, hat sie standortgerecht, mit grosser Strukturvielfalt und mit überwiegend mehrheitlich einheimischen Arten zu erfolgen. Die Lage der Bäume ist im Situationsplan bezeichnet (ungefähre Lage). Sollte ein Baum gefällt werden müssen, ist er zu ersetzen. Dort wo die Bäume in begeh- oder befahrbaren Bereichen angeordnet werden, sind sie mit Baumscheiben zu schützen und ausreichend Wurzelräume mit geeignetem Substrat sicherzustellen. Geeignetes Substrat muss folgendes erfüllen: strukturell stabil, nährstoffreich, gut drainiert und ausreichend mit Luft und Wasser versorgt. Als ausreichender Wurzelraum werden  $0.75 \text{ m}^3$  pro  $1 \text{ m}^2$  Kronenfläche bezeichnet. Baumscheiben sind wo sinnvoll ökologisch hochwertig zu begrünen.

Gemäss landschaftsarchitektonischem Begleitprojekt zum Bauprojekt der Sanierung der Zürcherstrasse erweitern in der Vorzone überfahrbare Baumscheiben den Wurzelraum der Bäume, dort wo die Staudenflächen nicht die genügende Breite aufweisen. Die Bäume in der Vorzone kommen grösstenteils ausserhalb des unterbauten Bereichs zu liegen.

Im ruderalen Garten ist keine Unterbauung zulässig (siehe Baubereich für unterirdische Bauten und Anlagen) und damit ist genügend Wurzelraum für die Bäume vorhanden.

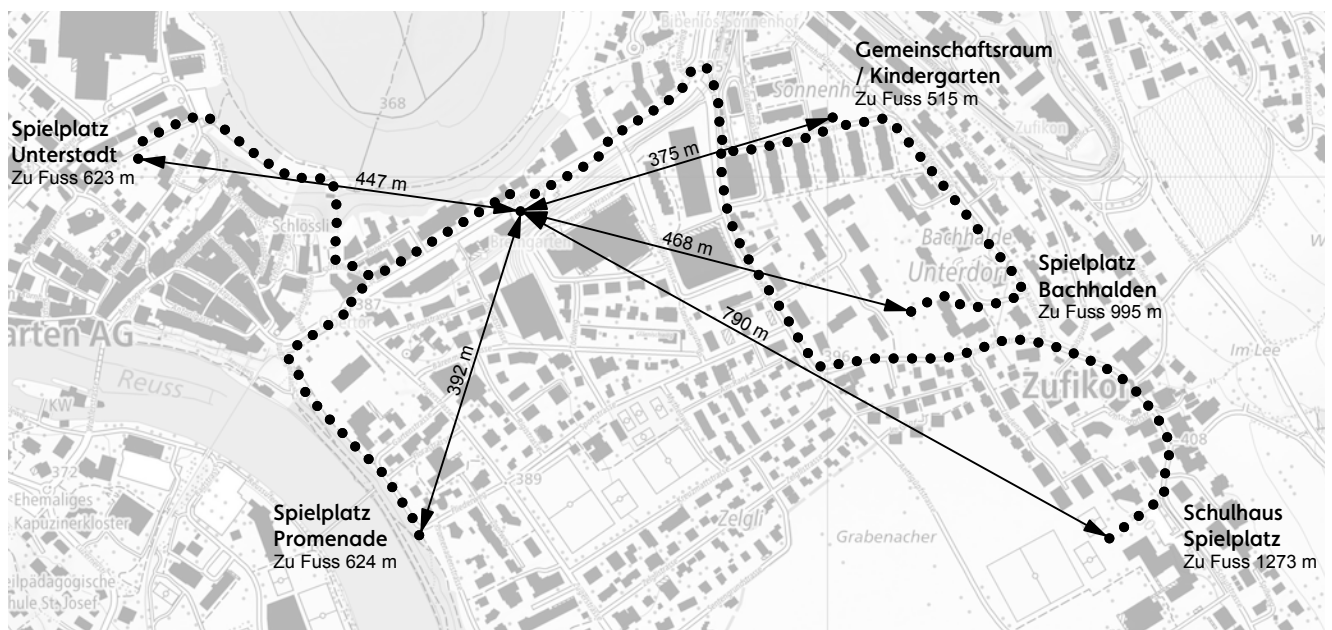
Abb. 17  
Ruderaler Garten an der Bahn  
Hager Partner AG,  
Stand 5. Mai 2021. Die  
eingezeichneten Niederflurcontainer sind  
mittlerweile nicht  
mehr Bestandteil der  
Planung.

## Spiel-, Aufenthalts- und Erholungsflächen, Gemeinschaftsräume (§ 20)

Von § 50 BNO (Spiel-, Aufenthalts- und Erholungsflächen) darf abgewichen werden. Dies aus dem Grund, dass die Wohnungen nicht auf Familien ausgerichtet sind, sondern auf Singles und Paare. Weiter ist der Platz aufgrund des Bushofs für die Realisierung von Spiel-, Aufenthalts- und Erholungsflächen beschränkt und ein hoher Anteil des Freiraums wird befestigt ausgeführt werden müssen. Aus diesen Gründen können keine attraktiven Spiel- und Erholungsflächen ausgewiesen werden.

Von der kantonalen Vorgabe, welche in § 54 BauG (Spielplätze) geregelt ist, kann nicht abgewichen werden. Als Mehrfamilienhäuser gelten hierbei Gebäude mit vier und mehr Wohneinheiten. Das Baugesetz nimmt keine Rücksicht auf das effektive Bedürfnis nach einem Spielplatz. Ein möglicher Lösungsansatz ist, dass in der Planung nachgewiesen wird, dass ein öffentlicher Spielplatz in der Nähe existiert, der von den Bewohnenden genutzt werden kann. Mit dem kantonalen Recht ist vereinbar, auf die Pflicht zur Erstellung auf privatem Grund zu verzichten, wenn in unmittelbarer Nähe ein öffentlicher Spielplatz besteht, den die Gemeinde in Erfüllung einer sich selbst gestellten Aufgabe errichtet hat. Von diesem Ansatz wird hier Gebrauch gemacht. Der nächste öffentliche Spielplatz befindet sich beim Schulhaus Promenade beim Obertorplatz. Bei Neubauten ist ein gedeckter Aufenthaltsbereich oder ein Gemeinschaftsraum für die Freizeitbeschäftigung von mindestens 20.00 m<sup>2</sup> vorzusehen. Damit wird § 50 Abs. 2 BNO entsprochen.

Abb. 18  
Plan mit den öffentlichen Spielplätzen in der Nähe des Perimeters



Der bestehende Gestaltungsplan schliesst in § 9 Abs. 3 die Vorschrift der damaligen Bauordnung zur Erstellung von Kinderspielplätzen ebenfalls aus.

## 4.5 Erschliessung

Die Zu- und Wegfahrten in die Tiefgarage und zu den oberirdischen Kurzzeitparkfeldern, die Anlieferung inkl. einzuhaltenden Sichtweiten, die Lage der oberirdischen Parkfelder, die Baumsetzungen, die Fussgängerführung sowie die Standorte der Entsorgung, wie sie mit vorliegendem Gestaltungsplan gesichert werden, wurden im Zuge der Überarbeitung des Siegerprojekts zum Richtprojekt mit dem Kanton Aargau, Abteilung für Tiefbau besprochen

und in dieser Form von den Beteiligten mit dem Protokoll der Sitzung vom 8. Juli 2021 inkl. Beilagen abgesehen. Teilweise gibt es Schnittstellen zur Sanierung Zürcherstrasse, siehe hierzu Kapitel 1.3. Nachfolgende Abbildung zeigt zusammenfassend, wie das Erschliessungssystem funktioniert und welche Bereiche für die Öffentlichkeit zugänglich sind.

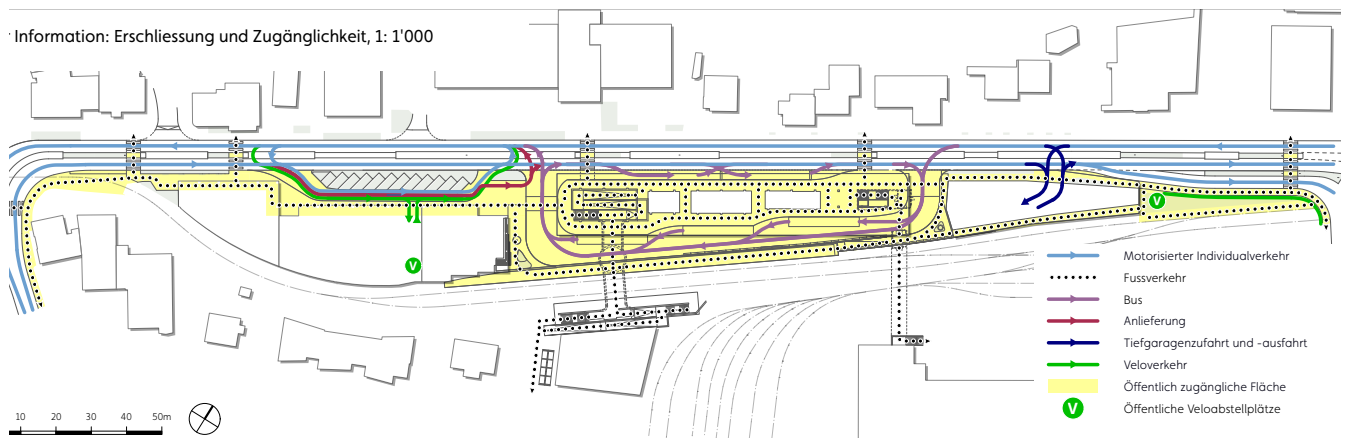


Abb. 19  
Schemaplan zur  
Erschliessung und  
Zugänglichkeit

### Zu- und Wegfahrt motorisierter Verkehr (§ 21)

Die Zu- und Wegfahrt für den motorisierten Verkehr (Anlieferung, Kurzzeitparkfelder, Bus/ und unterirdische Parkfelder) erfolgt an den im Situationsplan bezeichneten Stellen über die Zürcherstrasse. Bei der Ausfahrt aus der Vorzone City Center mit den oberirdischen Kurzzeitparkplätzen liegt ein Baumstamm im Sichtfeld der ausfahrenden Fahrzeuge. Gemäss Kanton Aargau ist diese punktuelle Einschränkung des Sichtfelds tolerierbar (Sitzung Gestaltung Zürcherstrasse/Vorzone vom 8. Juli 2021, Protokoll von Planwerkstadt AG). Obwohl kein Taxistandort explizit vorgesehen ist, wird die Zulässigkeit der Zufahrt hiermit geregelt, sollte es zu einem späteren Zeitpunkt trotzdem einen Taxiplatz geben.

Die Ein-/Ausfahrt zu den Tiefgaragenplätzen erfolgt über die Rampenanlage Gebäude Reusstor (Baubereich A0). Einerseits werden so die Parkplätze im ersten und zweiten Untergeschoss des Bahnhofsareals erschlossen. Andererseits erfolgt neu die Erschliessung des benachbarten City Centers auch über die Rampe EG-1.UG, respektive des Fahrweges im ersten Untergeschoss. Die oberirdische Parkierung darf die Zu- und Wegfahrt nicht einschränken, die einzuhaltenen Sichtweiten sind im Situationsplan eingezeichnet. Die Tiefgarage vom City Center wird zukünftig über die Rampe im Baubereich A0 erschlossen. Die heutige Zufahrt im City Center wird aufgehoben und zu einer Veloabstellanlage (Park'n'Ride) ausgebaut. Bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage muss der Gehbereich in diesem Bereich etwas verschmälert respektive ein Teil der Trottoirs als Wartebereich für die ausfahrenden Fahrzeuge genutzt werden, damit die Sichtweiten auf den Fussverkehr gemäss VSS 40 273 eingehalten werden kann. Dem Fussverkehr stehen aber überall mind. 2 m Breite zur Verfügung.

*Im bestehende Gestaltungsplan sind die Erschliessung und Anlieferung in § 11 geregelt. Wie erwähnt wird der Vorbereich des City Centers neu geregelt und die Vorschriften zur Erschliessung werden entsprechend aktualisiert.*

### Parkfelder und Anlieferung (§ 22)

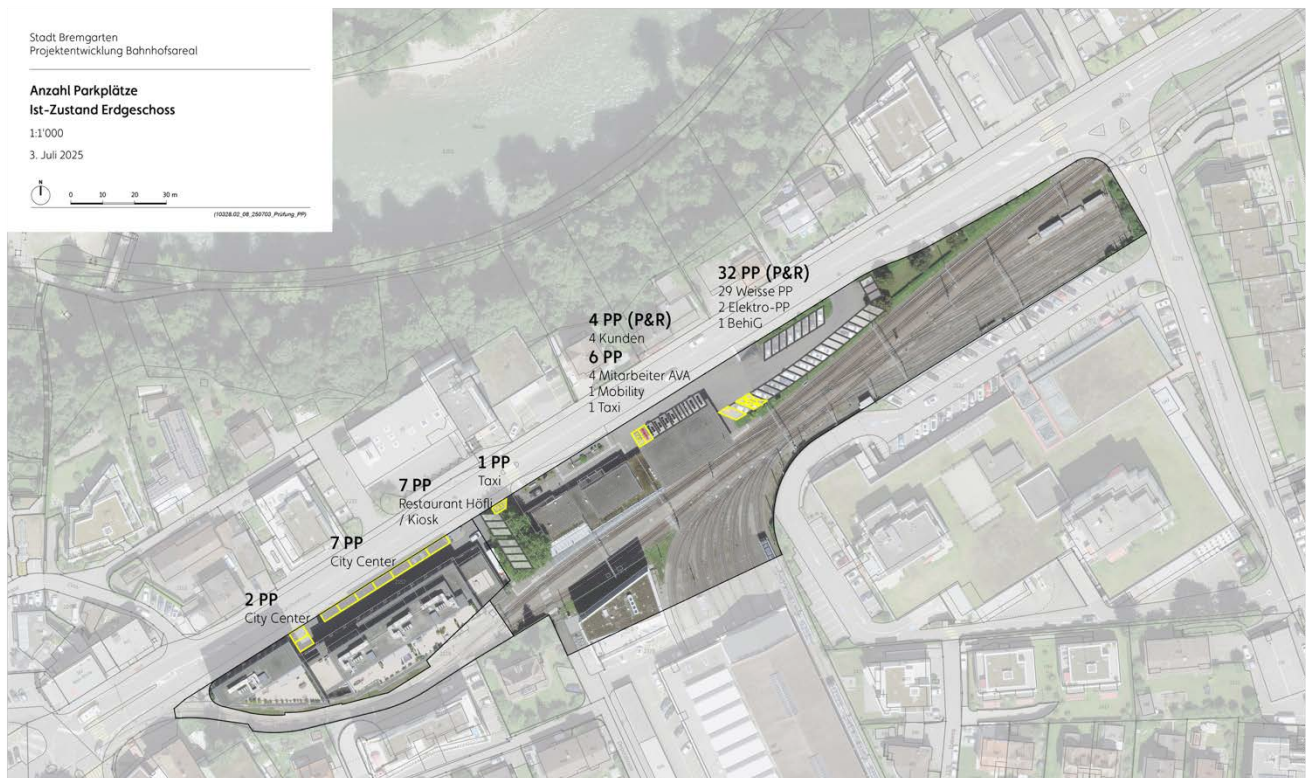
#### Heutige Situation

Im Vorbereich des City Centers gibt es heute rund 9 oberirdische Parkfelder. Auf dem Grundstück der AVA stehen 7 Parkfelder für das Restaurant und den Kiosk zur Verfügung. Zudem gibt es 6 Parkfelder für Mitarbeitende, Mobility und Taxi sowie 4 Kundenparkfelder, die als Park'n'Ride genutzt werden. Im östlichen Bereich befinden sich weitere 32 Park'n'Ride-Parkfelder. Zusammen ergibt das 36 Park'n'Ride-Parkfelder.

### Kurzzeitparkfelder und Parkfelder für Polizei

Die Anzahl der oberirdischen Parkfelder wird mit vorliegendem Gestaltungsplan nicht geregelt, lediglich der Bereich, wo die Parkfelder angeordnet werden dürfen. Gemäss momentanem Projektstand des kantonalen Strassenbauprojekts Zürcherstrasse können neu aufgrund der beengten Platzverhältnisse 12 Parkfelder (schräge Anordnung) angeordnet werden. Schrägparkplätze erfordern im Vergleich zu senkrechten Parkplätzen eine geringere Fahrgassenbreite und sind somit platzsparender. Die Parkfelder dienen dabei als Kurzzeitparkfelder für alle Baubereiche, d.h. für die Nutzungen im City Center sowie Reusstor und Gleis 1 (keine Pflichtparkfelder). Die Parkfelder werden voraussichtlich bewirtschaftet werden.

Abb. 20  
Ist-Zustand  
Parkplätze EG



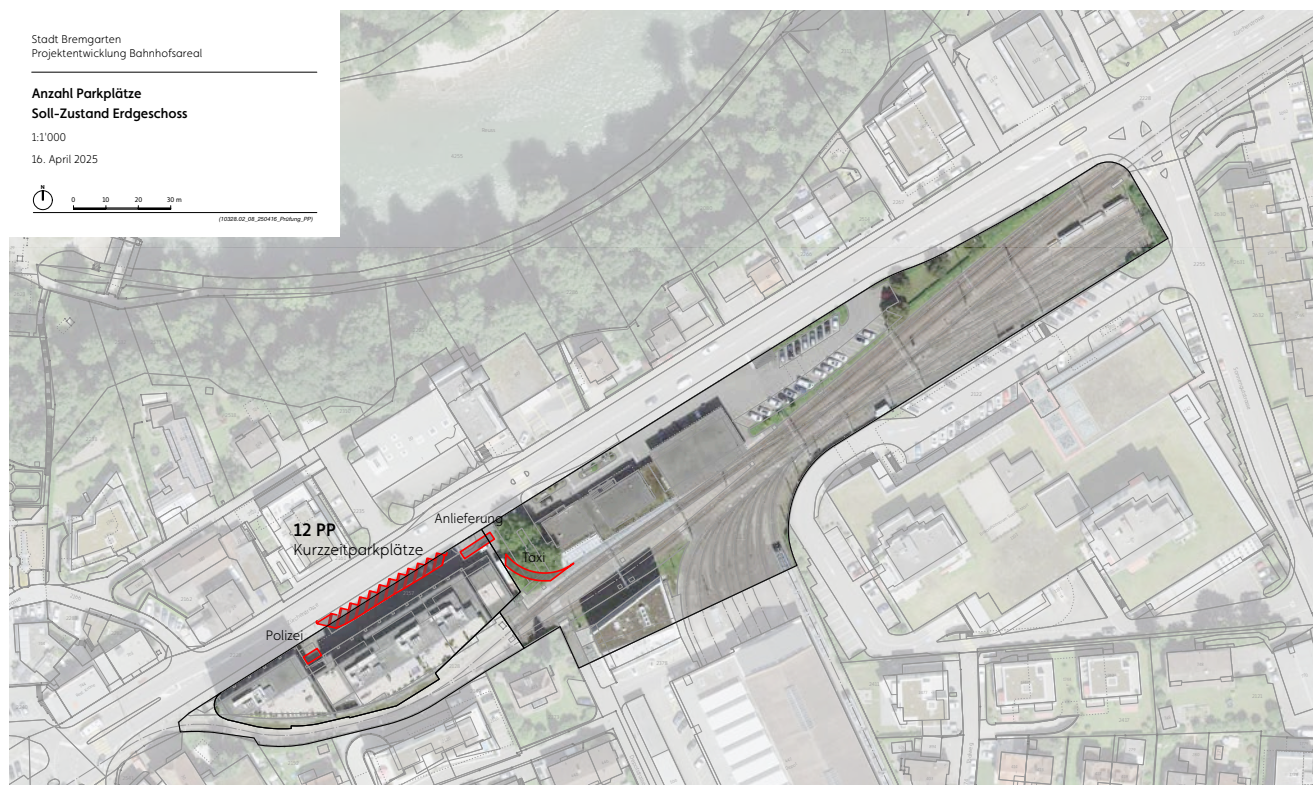


Abb. 21  
Soll-Zustand  
Parkplätze EG

Der grösste Teil des Perimeters wird aufgrund der Anforderungen des Bushofes versiegelt sein. Ebenfalls wird der Bereich bezeichnet, wo das Parkfeld für die Polizei anzuordnen ist. Der Gestaltungsplan fordert keine Taxiabstellplätze, da zurzeit kein Besteller besteht.

*Im bestehenden Gestaltungsplan ist an der Zürcherstrasse ein Bereich für Erschliessung, Parkierung und Rampen für Parkieranlagen definiert. Dieser wird aufgrund der neuen Gestaltung neu festgelegt. Die Anzahl wird im Gestaltungsplan nicht geregelt. Zudem sieht der bestehende Gestaltungsplan im Sinne eines ökologischen Ausgleichs und einer attraktiven Umgebungsgestaltung eine Baumreihe im Grünstreifen an der Zürcherstrasse vor (§ 14 Abs. 1). Diese wurde bis jetzt aber nicht realisiert.*

### Anlieferung

Für die Anlieferung wird ein Bereich ausgeschieden. Der Standort für den Warenumschlag befindet sich neu zwischen der Ausfahrt des City-Centers und des Bushofs. Dieser wird vorerst lediglich beschildert und nicht markiert. Die Zufahrt erfolgt herkömmlich über die westliche Einfahrt beim City-Center. Die Ausfahrt für den Schwerverkehr des Warenumschlags führt über den Warenumschlagplatz und anschliessend über die Ausfahrt Bushof. Dadurch bleibt der offizielle Ausfahrtsbereich primär dem motorisierten Individualverkehr (MIV) kleiner bis mittlerer Grösse, wie Lieferwagen, vorbehalten, was zu einer Reduktion versiegelter Fläche dient. Aufgrund der auch zukünftig beengten Situation (Anlieferung, zu Fuss Gehende, Zufahrt Kurzeitparkplätze) dürfte eine Begrenzung der Anlieferungszeiten sinnvoll sein. Hierzu sind zwischen den Beteiligten entsprechende Regelungen zu treffen, bspw. im städtebaulichen Vertrag.

Die Anlieferungsfläche dient dem City Center wie auch den Hochbauten in den Baubereichen A0 und A1. Aufgrund der vielfältigen Anforderungen, insbesondere dem Bushof, ist kein Platz für eine weitere Anlieferungsfläche bei den Baubereichen A0 und A1 vorhanden. Zügelautos können die Tiefgarage benützen.

### *Unterirdische Parkfelder*

Gemäss § 4 Abs. 9 BNO sind Pflichtparkfelder in gemeinschaftlichen Anlagen unterirdisch anzuordnen. Die Anzahl Pflichtparkfelder wird in der BNO nicht geregelt, entsprechend gelten die übergeordneten kantonalen Grundlagen. Gemäss diesen (§ 43 BauV) gilt die VSS-Norm 40 281 für die Berechnung.

Für die Baubereiche A0 und A1 wird eine maximale Anzahl an Parkplätzen definiert, die erstellt werden darf, total 105 Abstellplätze. Für die Wohnnutzung sind es 74 Parkplätze (Bewohnende und Besucher\*innen) sowie 31 Parkplätze für das Gewerbe. Diese sind unterirdisch anzuordnen. Eine Festlegung der maximalen Anzahl für das City Center ist nicht möglich, da kein Projekt vorliegt. Für das City Center besteht eine Bestandesgarantie für die bestehenden Parkplätze (gemäss Baubewilligung sind es 46 unterirdische Parkplätze), bei allfälligen Neubauten gelten die kantonalen Berechnungsgrundlagen. Das Richtprojekt sieht im 1. UG 34 Parkplätze und im 2. UG 52 Parkplätze vor, total also 86 Parkplätze vor.

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 des Kantons Aargau (MJP) sowie der KGV sehen eine Park+Ride-Anlage vor. Es ist ein 1:1 Ersatz der heutigen Plätze geplant. d.h. im Umfang von rund 36 Parkplätzen. Diese sind im 1. UG der Gebäudes Gleis 1 angeordnet. Hierzu wird die für die Hochbauten zu erstellenden Anzahl Parkplätze mittels Mobilitätskonzept reduziert.

*Der bestehende Gestaltungsplan macht keine Aussagen zur Anzahl notwendiger Parkplätze. Es wird lediglich gefordert, dass die Parkierung für Motorräder und Personenwagen unterirdisch zu erfolgen hat.*

### *Reduktion Parkfelder*

Gemäss § 43a\* BauV kann für autoarmes Wohnen ein geringes Parkfelder-Angebot aufgezeigt werden, wenn in einem Mobilitätskonzept aufgezeigt wird, warum der Bedarf an Parkfeldern tiefer liegt und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf dauerhaft sichergestellt wird. Das Mobilitätskonzept ist als Auflage in die Baubewilligung aufzunehmen und im Grundbuch anzumerken (Forderung gemäss § 43\* BauV).

### *Mobilitätskonzept*

Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans wurde von Basler & Hofmann AG ein Mobilitätskonzept für die Baubereiche A0 und A1 erstellt (Beilage B), welches eine mögliche Reduktion der Parkfelder aufzeigt. Der Gestaltungsplan lässt also grundsätzlich zu, dass die Parkfelderanzahl reduziert wird, und lehnt sich hierzu an der Formulierung gemäss BNO (§ 51 Abs. 2) an.

Gemäss dem erarbeiteten Mobilitätskonzept könnte bei der Überbauung des Bahnhofsbereichs Bremgarten aufgrund der speziellen örtlichen Verhältnisse und der speziellen Wohnungstypen autoreduziertes Wohnen umgesetzt werden. Der Parkplatzbedarf fürs Wohnen könnte so von 74 PP (Normalbedarf) auf 39 PP reduziert werden (Stand Richtprojekt Februar 2022).

Für die gewerbliche Nutzung wird - unabhängig von der zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannten effektiven Nutzungsart - von einem Bedarf ausgegangen, der einer kundenintensiven Dienstleistung entspricht. Da die öV-Erschliessung sehr gut ist und aufgrund des Einzugsgebiets von einem hohen Langsamverkehrsanteil der Kunden ausgegangen werden kann, können gemäss Mobilitätskonzept in jedem Fall Reduktionsfaktoren von 40 % und 60 % angewendet werden, womit sich ein PP-Bedarf von 16 minimal erforderlichen und 31 maximal zulässigen Gewerbe-PP ergibt.

Insgesamt ergibt sich für die Neubauten Gleis 1 (Baubereich A1) und Reusstor (Baubereich A0) ein Mindest-Parkplatzbedarf von 55 bis 120 PP je nach Szenario (Stand Richtprojekt Februar 2022), siehe untenstehende Abbildung aus dem Mobilitätskonzept.

Szenarien Wohnen	Autoreduziertes Wohnen			Wohnen Normbedarf		
Szenarien Gewerbe	Gewerbe mit Mobilitätskonzept (Standorttyp A)		Gewerbe Normbedarf (Standorttyp B)	Gewerbe mit Mobilitätskonzept (Standorttyp A)		Gewerbe Normbedarf (Standorttyp B)
Anzahl PP je Nutzung	min. erforderlich	max. / min	max. zulässig	min. erforderlich	max. / min	max. zulässig
Wohnen	39	39	39	74	74	74
Gewerbe	16	31	46	16	31	46
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>70</b>	<b>85</b>	<b>90</b>	<b>105</b>	<b>120</b>

Fürs autoreduzierte Wohnen und zur Anwendung des Standorttyps A beim Gewerbe sind ausdrückliche Zielsetzungen zur Reduktion des MIV resp. betriebliche Mobilitätskonzepte erforderlich, in denen Massnahmen zur Einhaltung des reduzierten Parkplatzbedarfs aufgezeigt werden. Mobility-Parkfelder sind im Rahmen des betrieblichen Mobilitätskonzepts zu prüfen. Für das City Center kann auch ohne Regelung im Gestaltungsplan gemäss § 43 BauV ein Mobilitätskonzept erstellt werden.

### Velo- und Kinderwagenabstellplätze (§ 23)

Da in der BNO die erforderliche Anzahl Veloabstellplätze nicht geregelt ist, gelten die Bestimmungen der übergeordneten Gesetzgebung. Gemäss § 43 Abs. 4 BauV wird die Anzahl Veloabstellplätze nach der VSS-Norm SN 40 065 ermittelt. Auch der Bedarf an Veloabstellplätzen ist im Mobilitätskonzept (Beilage B) abgehandelt.

#### *Veloabstellplätze für Bewohnende*

Für die Bewohnenden des Bahnhofsareal Bremgarten stehen bei der Verkehrsmittelwahl aufgrund der kurzen Wege zu den Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und der sehr guten öV-Erschliessung der öV und der Fussverkehr klar im Vordergrund. Der Bedarf an Veloabstellplätzen für die Wohnnutzungen entspricht somit dem Standardbedarf gemäss VSS 40 065. Eine Erhöhung des Standardbedarfs ist gemäss Norm nur bei besonderen örtlichen Verhältnissen in Bezug auf die Velonutzung angezeigt, was in Bremgarten aber nicht der Fall ist. Es soll seniorengerechtes Wohnen ermöglicht werden, in diesem Fall können die Velopflichtparkplätze reduziert werden. Das Mobilitätskonzept (Beilage B) zeigt auf, dass der Bedarf für die Wohnnutzungen bei etwa 186 Abstellplätzen liegt (Stand Richtprojekt Februar 2022). Die Anordnung ist noch offen. Eine Möglichkeit befindet sich im EG im Gebäude A1 in Richtung Gleise, gemäss Richtprojekt hat es Platz für ca. 40 Abstellplätze.

#### *Veloabstellplätze für Gewerbenutzung*

Für die Gewerbenutzung gelten folgende Annahmen. Die Velohaupteinzugsgebiete für den Bahnhof und die Gewerbenutzungen liegen ausserhalb von 500 m Gehdistanz im Talkessel und auf der Ostseite der Reuss. Die Siedlungsdichte im Haupteinzugsgebiet ist gering bis mittel. Der Bedarf an Veloabstellplätzen für die Gewerbenutzungen entspricht somit dem Standardbedarf gemäss VSS 40 065, der Bedarf an Abstellplätzen für Kunden ist anhand der Nutzungsintensitäten noch zu bestimmen (mindestens 32 Abstellplätze dürften aber erforderlich sein). Gemäss § 49 Abs. 1 BNO sind mindestens 25 % der erforderlichen Abstellplätze in der Nähe der Hauseingänge oder an gut erreichbarer Lage anzuordnen. Die Bestimmung kommt hier nicht zur Anwendung, die Vorgabe einer guten Zugänglichkeit wird in den Gestaltungsplan aufgenommen. City Center befinden sich die Veloabstellplätze für die Nutzungen im Gebäude im ersten Untergeschoss. Dies bleibt auch zukünftig so. Zudem werden dort, wo sich heute die Rampe in die Tiefgarage befindet, neu öffentliche Veloabstellplätze (Bike&Ride) sowie Abstellplätze für die Nutzungen im City Center angeordnet. Die Anordnung in den Baubereichen A0 und A1 ist noch offen.

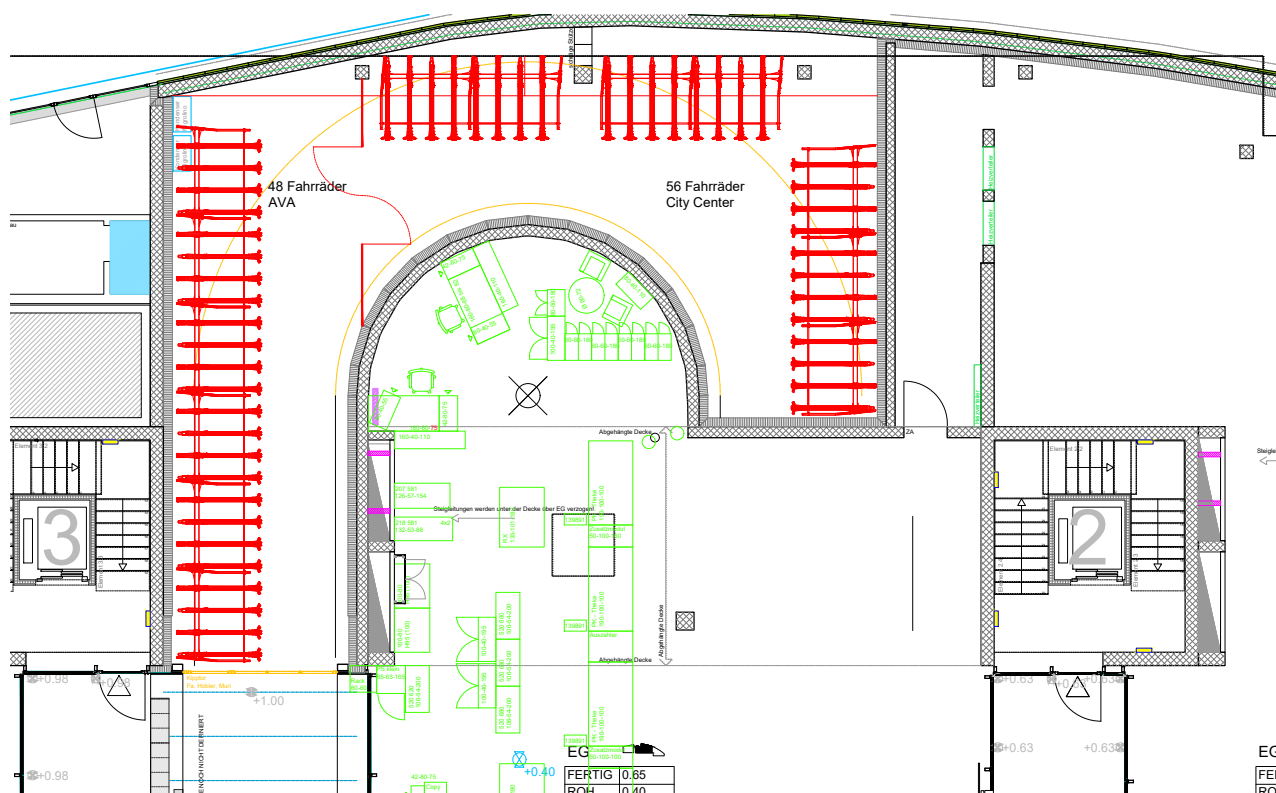
## Bike&Ride-Abstellplätze

Für die Bike&Ride-Abstellplätze wird im Mobilitätskonzept ein Bedarf von 2 Abstellplätzen pro 10 Wegreisende angenommen. Insgesamt ergibt sich fürs Bahnhofsareal ein Bedarf von 290 Velo-Abstellplätzen. Davon entfallen 72 fürs B&R der Bahnhofsnutzung. Für die Wohn- und Gewerbenutzungen der Neubauten sind ungefähr 118 AP erforderlich, 74 davon sollten als Kurzzeit-AP nahe zu den Zielorten angeordnet werden. Siehe Erläuterungen im Mobilitätskonzept, Beilage B.

Der Gestaltungsplan schreibt vor, dass öffentliche Veloabstellplätze an der im Situationsplan bezeichneten Stellen (heutige TG-Rampe City Center sowie ruderaler Garten) anzuordnen sind. Die Anzahl wird im Gestaltungsplan nicht vorgeschrieben (ausser im ruderalen Garten, hier sind maximal 10 ungedeckte Abstellplätze zulässig, bspw. Anlehnbügel.). Gemäss aktuellem Projektstand soll die zukünftig nicht mehr genutzte Tiefgarageneinfahrt im City Center für die Anordnung von Bike&Ride-Abstellplätze genutzt werden (Platz für ca. 48 Abstellplätze für Bahnkunden, ca. 56 Abstellplätze City Center). Ein Zugang rückwärtig direkt auf den Perron wäre für die Benutzenden ideal. Die Machbarkeit ist im Rahmen des Bauprojekts zu prüfen.

88 Plätze befinden sich zudem ausserhalb des Perimeters beim AVA-Betriebsgebäude auf der gegenüberliegenden Seite der Gleise. Insgesamt stehen damit für Bahnkunden ca. 136 Bike&Ride-Abstellplätze zur Verfügung. Von den Abstellplätzen südlich der Gleise besteht die Möglichkeit, das Velo durch die neu zu erstellenden PU-West zu schieben und so auf die Seite des Bahnhofgebäudes zu gelangen. Die Zu- und Wegfahrt zur Abstellanlage im City Center erfolgt über die im Situationsplan bezeichneten Stelle. Aus Platzgründen und den Konflikten mit der Nutzung als Bushof können beim Gebäude Gleis 1 keine oberirdischen Veloabstellplätze angeordnet werden.

Abb. 22  
Umnutzung Tiefgarageneinheit City Center,  
RUCHARCHITEKTEN AG,  
25.3.25



Der bestehende Gestaltungsplan regelt die Lage der Veloparkierung in § 12. Zur notwendigen Anzahl werden keine Aussagen gemacht. Im Situationsplan sind Bereiche für Veloabstellplätze bezeichnet, beim City Center (Südseite) sowie im östlichen Bereich des Perimeters. Die Lage wird aufgrund des neuen Projekts neu festgelegt.

### *Erschliessung Velo*

Die Zugänglichkeit für das Velo beschränkt sich auf die Zu- und Wegfahrt zur Abstellanlage im City Center. Der Bahnhofsplatz ist für den Veloverkehr nicht zugänglich.

### *Abstellplätze für Kinderwagen*

Die Wohnungen in den Baubereichen A0 und A1 sind primär für Singles und Paare gedacht und nicht für Familien, deshalb wird keine speziellen Räumlichkeiten für Kinderwagen geplant. § 49 Abs. 2 BNO (Abstellplätze für Kinderwagen) findet deshalb keine Anwendung. In den Treppenhäusern ist Platz für Kinderwagen vorhanden.

### **Fusswegverbindungen, öffentlich zugängliche Bereiche (§ 24)**

Zur Sicherstellung einer guten Verknüpfung des Perimeters mit der Umgebung, sind die im Situationsplan bezeichneten öffentlichen Fusswegverbindungen zu erstellen. Damit wird die Zielsetzung gemäss § 4 Abs. 9 BNO (kurze, sichere arealquerende Wege, einwandfreie Fusswegverbindung an die angrenzenden Quartiere) berücksichtigt, ebenso die Einträge zu den Fussgängerquerungen über die Zürcherstrasse im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV, siehe Kapitel 2.2). Der Gehweg zwischen Bahnhof und Altstadt wird so neu komplett vom Parkierungsverkehr entflechtet und entlang der Arkaden des City Centers (siehe § 14 SNV Freihaltebereich) geführt. Mit der neuen Gestaltung verläuft die öffentliche Fusswegverbindung nicht mehr auf der Zürcherstrasse und damit auf öffentlichem Boden. Die Fusswegverbindung ist deshalb dauernd für die Benützung freizuhalten und im Grundbuch anzumerken. Gemäss Praxis der Stadt Bremgarten sind die Dienstbarkeiten vor Baubeginn im Grundbuch einzutragen, siehe Kapitel 1.3.

Die Anknüpfungspunkte befinden sich dort, wo gemäss Vorprojekt Zürcherstrasse zukünftig Querungsmöglichkeiten angeordnet sind sowie über die beiden Personenunterführungen mit dem Gebiet südlich der Gleise. Neben den im Situationsplan bezeichneten öffentlichen Fusswegverbindungen ist der ganze nicht überbaute Raum für die Benutzung durch die Öffentlichkeit freizuhalten. Siehe hierzu Abbildung 17, S. 37. Mit der Gleisunterquerung wird die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 vom Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) geleistet. Eine Durchwegung des ruderalen Gartens ist zulässig, wird aber nicht als Fussverbindung im Situationsplan bezeichnet.

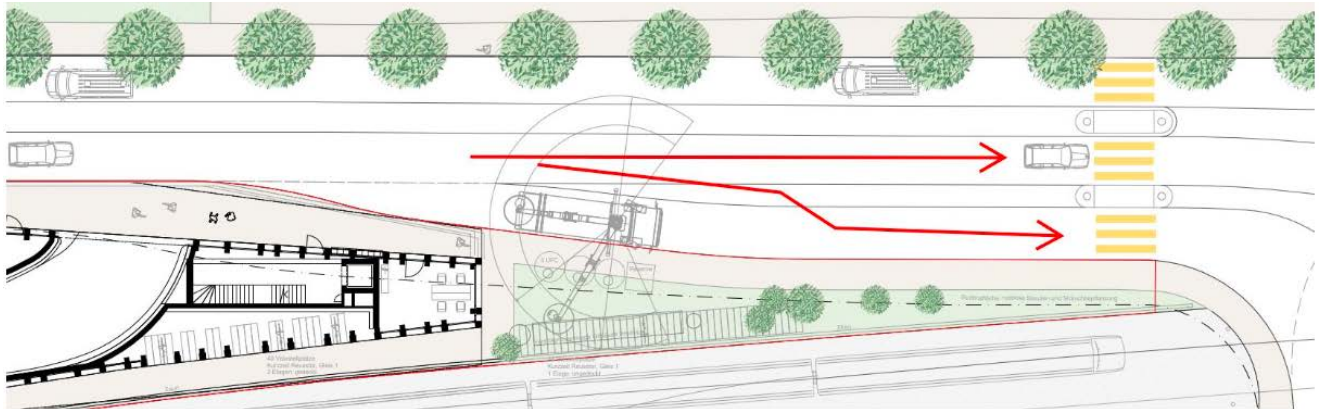
## **4.6 Umwelt**

### **Siedungsklima und Energie (§ 25)**

Gemäss § 4 Abs. 5 BNO ist bei allen Gestaltungsplänen auf eine gute, auf die klimatischen Verhältnissen ausgerichtete Umgebungsgestaltung und Bauweise insbesondere bezüglich Gebäudestellung, Bepflanzung, Materialisierung und Versiegelung zu achten. Diese Vorgabe wird in die Sondernutzungsvorschriften aufgenommen, weitergehend wird auch Pflicht, an mindestens zwei Fassaden eine Fassadenbegrünung vorzusehen, integriert. Weiter fordert § 4 Abs. 4 BNO für Gestaltungspläne die Sicherung einer energieeffizienten Bauweise und ein hoher Anteil erneuerbarer Energiequellen. Diese Vorgabe wird in § 25 Abs. 2 SNV präzisiert, der Energiebedarf für die Raumheizung und das Warmwasser sind durch Fernwärme zu decken. Die Anforderungen gelten für Neubauten. Hierzu kann von dem Wärmeverbund Bremgarten Gebrauch gemacht werden. Für die Kühlung sind auch alternative Lösungen denkbar. Neubauten haben mindestens die Kennzahlen des Minergie-Standards zu erfüllen. Eine Zertifizierung wird nicht gefordert, denkbar sind auch andere Lösungen als Minergie, der Standard SNBS (Standard nachhaltiges Bauen Schweiz).

## Entsorgungseinrichtungen (§ 26)

Für die im Geltungsbereich anfallenden Abfälle sind die nötigen Einrichtungen zu schaffen. Damit wird § 50 Abs. 3 BNO (Abfallentsorgung) entsprochen. Ein Bereich für Entsorgungseinrichtungen befindet sich heute bereits im City Center, rückwärtig im Gebäudeinnern mit Zugang an der Ostfassade des City Centers. An Abfuhrtagen werden die Container neben dem Warenumschlagsplatz platziert. Für die Baubereiche A0 und A1 ist die Entsorgung innerhalb der Gebäude anzuordnen und die Container sind an Abfuhrtagen herauszustellen. Eine Anordnung innerhalb des Gebäudes wird gefordert, da der rudere Garten maximal entsiegelt gestaltet werden kann. Grundsätzlich werden im Freiraum Unterflurcontainer gefordert. Die Befahrbarkeit mit Entsorgungsfahrzeugen ist nachgewiesen. Zur Entleerung hält das Entsorgungsfahrzeug auf der Rechtsabbiegespur der Zürcherstrasse Richtung Sonnengutstrasse. Das stehende Entsorgungsfahrzeug kann vom rollenden Verkehr auf der Zürcherstrasse überholt werden (siehe nachfolgende Abbildung). Der Stauraum vor der Bahnschranke verkürzt sich etwas. Wenn die Entsorgung nicht ausgerechnet in den Spitzenstunden von 7-8 Uhr und 17-18 Uhr stattfindet, entstehen keinerlei Beeinträchtigungen (Stellungnahme Kanton Aargau, Sitzung Gestaltung Zürcherstrasse/Vorzzone vom 8. Juli 2021, Protokoll von Planwerkstadt AG).



## Entwässerung (§ 27)

Die im ganzen Geltungsbereich anfallenden Abwässer sind gemäss Generellem Entwässerungsplan (GEP) der Stadt Bremgarten abzuleiten. Im Rahmen der Erarbeitung des Gestaltungsplans wurde ein Entwässerungskonzept durch Basler & Hofmann AG erarbeitet, siehe Beilage D. Für die Baubereiche A0 und A1 stellt das Entwässerungskonzept eine Leitlinie dar und ist im Rahmen der Projektierung zu berücksichtigen. In der weiteren Projektierung ist zu prüfen, in welcher Form ein klimagerechtes Regenwassermanagement erfolgen könnte. Vor dem Hintergrund der sehr beschränkten Flächenverfügbarkeit (offene Retentionsflächen sind nicht möglich) und der vielfältigen Nutzungsansprüche besteht Stand heute folgendes Optimierungspotenzial:

- Optimierung Flachdachaufbau: Erhöhung der Substratmächtigkeit, Einsatz von Wasserspeicherelementen für mehr Speicher- und Verdunstungsleistung
- Nutzung von Dachregenwasser zur Bewässerung von Grünflächen

Weiter soll im weiteren Projektierungsverlauf die Möglichkeit geprüft werden, wo und wie Regenwasser genutzt werden kann. Denkbar ist bspw. eine Nutzung zur Bewässerung der Fassadenbegrünung. Es ist in diesem Zusammenhang auch zu prüfen, ob eine teilweise Versickerung in die geplanten Baumscheiben möglich ist. Dies reduziert den Bewässerungsaufwand für die Bäume, trägt zur weiteren Reduktion der Belastung der Kläranlage und zur Entstehung von Grundwasser bei. Auch die versiegelten Flächen der Vorzone (nicht

Abb. 23  
Unterflurcontainer beim Reusstor mit Standort Entsorgungsfahrzeug, Rote Pfeile: Fahrbereich der überholenden Fahrzeuge, VP Bahnhofsareal Bremgarten, Verkehr + Erschliessung, Basler & Hofmann, 29.3.22. Die eingezeichneten Niederflurcontainer sind mittlerweile nicht mehr Bestandteil der Planung.

Teil des Entwässerungskonzepts) sollen so weit als möglich über die Schulter in die bepflanzten Bereiche entwässert werden.

*§ 14 Abs. 3 und Abs. 4 des bestehenden Gestaltungsplans beinhalten die Anforderungen an die Versickerung. Zudem sind im bestehenden Situationsplan Bereiche für die Versickerung und die Bepflanzung bezeichnet. Diese befinden sich entlang der Zürcherstrasse und im Osten des Perimeters (Ruderaler Garten). Die in den Vorschriften des bestehenden Gestaltungsplans erwähnten Vorschriften der Gewässerschutzgesetzgebung sind aufgrund von § 3 des vorliegenden Gestaltungsplans (Geltendes Recht, vorbehalten bleiben die übergeordneten Gesetzgebungen des Kantons und des Bundes) zu berücksichtigen und werden deshalb an dieser Stelle nicht erneut aufgeführt.*

## 4.7 Schlussbestimmungen

### **Etappierung (§ 28)**

Aufgrund der Tatsache, dass das City Center bereits realisiert wurde bzw. ein allfälliger Ersatzneubau erst nach der Realisierung der Bauten in den Baubereichen A0 und A1 kommen wird, ist die zeitlich gestaffelte Realisierung zulässig. Auf weitergehende Vorschriften wird verzichtet, da die Bestimmungen des Gestaltungsplans so oder so einzuhalten sind.

*Die Vorschriften zur Etappierungen entsprechend § 15 Abs. 1 und 3 des bestehenden Gestaltungsplans. Abs. 2 (Provisorische Bauten) wird nicht übernommen, da mit der Erstellung der Gebäude in den Baubereichen A0 und A1 das ganze Areal überbaut ist und die Erschliessung definitiv angelegt ist.*

### **Inkrafttreten / Aufhebung (§ 29, § 30)**

Der vorliegende Gestaltungsplans tritt mit der kantonalen Genehmigung in Kraft. Zu diesem Zeitpunkt wird der bestehende Gestaltungsplan aufgehoben.

## 4.8 Weitere Bestimmungen des bestehenden Gestaltungsplans

Nachfolgend sind die Bestimmungen des bestehenden Gestaltungsplans aufgeführt, welche nicht übernommen wurden.

### **Regelungsinhalt (§ 5 Abs. 1)**

Auf diese Vorschrift wird verzichtet, da sich der Regelungsinhalt aus den Vorschriften ergibt.

### **Bereich für Durchgang (§ 6 Abs. 6)**

Der geforderte Durchgang im Baubereich A1 ist hinfällig, da für diesen Bereiche der vorliegende Gestaltungsplan neue Regelungen festschreibt. Die Durchwegung des Perimeters in Querrichtung wird durch die Anordnung der zwei Baubereiche A0 und A1 sowie die offene Erdgeschossgestaltung in Baubereich A1 sichergestellt.

### **Erschliessung und Anlieferung bei etappenweiser Realisierung (§ 13)**

Da mit der Vollendung der Gebäude in den Baubereichen A0 und A1 auch die Erschliessung und Anlieferung definitiv angeordnet sind, wird diese Regelung nicht übernommen.

# 5 Interessenabwägung

Stehen den Behörden laut Art. 3 der Verordnung über die Raumplanung des Bundes vom 28. Juni 2000 (RPV) bei Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zu, so wägen sie die Interessen gegeneinander ab, indem sie die betroffenen Interessen ermitteln sowie beurteilen und dabei insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen.

## **Innenentwicklung**

Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) führt in den Artikeln 1 und 3 die Ziele und Grundsätze der Raumplanung auf. Insbesondere wird angestrebt, die Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität nach innen zu lenken und dabei eine kompakte Siedlung zu schaffen. Für Bremgarten wird mit der revidierten Nutzungsplanung eine Mobilisierung des Innenentwicklungspotenzials und eine hochwertige und wirkungsvolle Nutzung der Bauzonenreserven angestrebt. Eine angemessene Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist Voraussetzung für eine schwergewichtige Erhöhung der Nutzerdichte. Das Bahnhofsgebiet liegt an besterschlossener Lage und weist somit ein hohes Potenzial für die Verdichtung nach innen auf. Das REL als kommunale Strategie nimmt den Aspekt der Verdichtung nach innen auf und sieht an einem solch gut erschlossenen Ort eine Verdichtung mit Qualität vor.

## **Mobilitätsdrehscheibe**

Mit dem Gestaltungsplan wird die Realisierung einer kombinierten Erstellung und Betrieb der Bahnhaltstabelle und des Bushofs ermöglicht und damit die Vorrangfunktion als attraktive Mobilitätsdrehscheibe gestärkt. Damit wird eine nachhaltige räumliche Entwicklung für ganz Bremgarten gewährleistet und die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr sichergestellt.

## **Denkmalschutz / Ortsbildschutz**

Die Anliegen des Denkmalschutzes werden mit der vorliegenden Planung bestmöglich umgesetzt. Die Einhaltung der ISOS-Erhaltungsziele wurde überprüft und eine Beeinträchtigung des schützenswerten Ortsbildes durch die Planung kann ausgeschlossen werden.

## **Städtebaulicher Orientierungspunkt**

Bahnhofsgebiete sind als städtebauliche Orientierungspunkte zu konzipieren (kantonaler Richtplan) und es sollen aufgrund der Bedeutung als Ankunftsort ortsbauliche Anhaltspunkte geschaffen werden (REL). Der Gestaltungsplan sichert die Qualitäten des Richtprojekts verbindlich. Das Richtprojekt ist wegleitend und die Bauten und Anlagen mitsamt Umschwung sind so zu gestalten, dass sie zu einem siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnis führen. Damit wird ein neuer städtebaulicher Orientierungspunkt für Bremgarten geschaffen und eine städtebauliche Entwicklung ermöglicht, die der Lage als Ankunftsort gerecht wird.

## **Fazit**

Mit dem vorbildlich durchgeführten Planungsprozess mit vorangehendem qualitätssicherndem Projektwettbewerb bis zum Gestaltungsplan und der stetigen Berücksichtigung öffentlicher Interessen durch die Entwicklungsträgerin und Einbindung aller relevanten Akteure wird mit dem vorliegenden Gestaltungsplan eine qualitätsvolle Innenentwicklung

sowie die Realisierung einer Mobilitätsdrehscheiben ermöglicht. Übergeordnete Planungsabsichten werden berücksichtigt. Unter Abwägung der getroffenen Massnahmen in den Vorschriften, welche die Interessen von Gesellschaft, Freiraum, Denkmalschutz, Verkehr und Umwelt bestmöglich berücksichtigen, kann ein übergeordnetes Interesse an einer baulichen Entwicklung des Areals ausgewiesen werden.

# 6 Planungsverfahren

## 6.1 Kantonale Vorprüfung

Gemäss § 23 BauG sind die Entwürfe dem zuständigen Departement zur Vorprüfung vorzulegen. Mit Datum vom 15. Januar 2026 liegt der abschliessende Vorprüfungsbericht der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau vor. Die darin festgehaltenen Hinweise/wichtige Hinweise/Vorbehalte sowie deren Umgang damit sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Gemäss abschliessendem Vorprüfungsbericht entspricht die Vorlage den Genehmigungsanforderungen an Nutzungspläne, mit Ausnahme der im Vorprüfungsbericht enthaltenen Vorbehalte. Ein vorbehaltloser Genehmigungsantrag bedingt, dass die Vorlage entsprechend angepasst wird. Die bereinigte Vorlage kann öffentlich aufgelegt werden.

<b>2.1</b>	<b>Vollständigkeit</b>
Wichtiger Hinweis:	Die Grundlagen sind weitgehend vollständig. Der Planungsbericht nach Art. 47 RPV ist zu ergänzen (siehe nachfolgende Ziffern). Insbesondere sind auch die Beilagen des Planungsberichts (Kapitel 7) öffentlich aufzulegen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Planungsgrundlagen wurden ergänzt.
<b>2.3.2</b>	<b>Abstimmung mit Genehmigung der Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung</b>
Wichtiger Hinweis:	Die Genehmigung des vorliegenden Gestaltungsplans setzt aufgrund der neuen Festlegungen innerhalb des Bahnhofareals die vorgängige oder gleichzeitige Genehmigung der Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung (BVUARE.16.15) voraus.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Regierungsrat hat die Gesamtrevision der Nutzungsplanung im Wesentlichen genehmigt. Sodann teilt die Stadtkanzlei mit, dass der Entscheid des Regierungsrats und die Genehmigung am 29. Dezember 2025 im kantonalen Amtsblatt publiziert werden (teilweise Nichtgenehmigung). Damit ist eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht spätestens am 2. Februar 2026 zu erheben. Die Genehmigung der Nutzungsplanung sollte als vor der Genehmigung des Gestaltungsplans vorliegen.

<b>3.2 Regionale Abstimmung</b>	
Hinweis:	Es wird empfohlen, die regionale Abstimmung im Planungsbericht stufengerecht darzulegen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Stellungnahme des Regionalplanungsverbands Mutschellen-Reusstal-Kelleramt wurde im Kapitel 2.2 ergänzt.
<b>3.3 Abweichung Nutzungsplanung</b>	
Wichtiger Hinweis:	Im vorliegenden Planungsbericht sind die Abweichungen von der allgemeinen Nutzungsplanung nicht ausreichend thematisiert. Die Abweichungen von der allgemeinen Nutzungsplanung insbesondere betreffend anrechenbare Geschossfläche, Spielflächen, Veloabstellplätze für Gewerbenutzung und Stellplätze für Kinderwagen im Kontext des geforderten siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseren Ergebnisses sind im Planungsbericht ausführlich zu erörtern.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Abweichungen sind bei den jeweiligen Kapiteln abgehandelt.
<b>3.3.1 Siedlungsentwicklung nach innen</b>	
Wichtiger Hinweis:	In den Planungsunterlagen fehlt die Auseinandersetzung mit der Innenentwicklung sowie mit der Vereinbarkeit der BNO-Bestimmungen (von der Gemeindeversammlung beschlossen). Die Auseinandersetzung mit dem Thema Innenentwicklung sowie der Vereinbarkeit mit den BNO-Bestimmungen ist für den ganzen Planungsperimeter sowie insbesondere für die Baubereiche A0 und A1 im Planungsbericht darzulegen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Planungsbericht (Kapitel 4.3) wurde ergänzt.
<b>3.3.2 Ausgleich anderer Planungsvorteile</b>	
Hinweis:	Gemäss Planungsbericht (Kapitel 2.3) werden noch keine Aussagen zu Mehrwert und städtebaulichem Vertrag getroffen. Stattdessen wird darauf verwiesen, dass Aussagen hierzu folgen. Es wird empfohlen darzulegen, wie im vorliegenden Fall die planungsbedingten Vorteile ausgeglichen werden.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Planungsbericht (Kapitel 2.3) wurde ergänzt.

<b>3.3.3 Ortsbild und ISOS</b>	
Wichtiger Hinweis:	Sollte ein Bauvorhaben im Perimeter eine Bundesaufgabe darstellen, findet das Bundesrecht unmittelbare Anwendung. In diesem Fall gilt das Schonungsgebot nach Art. 6 NHG2, dass eine qualifizierte Interessenabwägung (ungeschmärlerte Erhaltung beziehungsweise grösstmögliche Schonung) und gegebenenfalls ein Gutachten der ENHK3 erfordert.
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt
Stellungnahme:	Ob es sich um eine Bundesaufgabe handelt, ist nicht abschliessend geklärt. Da die Eigenschaften des Ortsbildbereichs durch das Neubauprojekt nicht massgeblich beeinträchtigt werden, kann davon ausgegangen werden, dass die ISOS-Erhaltungsziele eingehalten werden. Das Hochhaus (Baubereich A0) wurde in der Zwischenzeit von 30 m auf 27 m reduziert, dadurch wird die Beeinträchtigung des Ortsbildes noch weiter reduziert. Siehe Kapitel 2.2.
<b>3.3.3 Städtebau</b>	
Wichtiger Hinweis:	Eine Übereinstimmung der im Situationsplan dargestellten Baubereiche mit dem Strassenbauprojekt ist im Planungsbericht zu erläutern.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Koordination der unterschiedlichen Projekte im Raum Bahnhof Bremgarten/Zürcherstrasse hat seit Planungsbeginn stattgefunden. Entsprechend auch die Unter- und Überbauung der Strassenparzelle. Siehe Kapitel 1.3.
<b>3.3.3 Städtebau</b>	
Hinweis:	Als Planer für das kantonale Strassenbauprojekt ist die Ingenieurgemeinschaft INGE GePaGo beauftragt. Gerber+Partner, Bauingenieure und Planer AG, Windisch, ist lediglich die Postanschrift.
Entscheid:	wird berücksichtigt.
Stellungnahme:	-
<b>3.3.3 Baubereiche – Verhältnis zur Bahnanlage</b>	
Wichtiger Hinweis:	Ob die Festlegung im Unterabstand zur Bahnanlage mit den gesetzlichen Anforderungen vereinbar ist, muss durch die Eigentümerin der Parzelle 2336 beurteilt werden.
Entscheid:	wird berücksichtigt

Stellungnahme:	Gemäss Aussage AVA (Eigentümerin der Parzelle 2336) ist die Festlegung im Unterabstand zulässig. Die Rückmeldungen zum PGV hierzu werden es abschliessend klären.
<b>3.3.3 Spielraum Baubereichsgrenze</b>	
Wichtiger Hinweis:	Zwischen den Baubereichen A0 und A1 wird ein Bereich definiert, innerhalb dessen die Baubereichsgrenze verschoben werden kann (§ 8 Abs. 4 SNV). Der minimale Gebäudeabstand beträgt 6,0 m. Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, die SNV um verbindliche Qualitätsanforderungen zur freiräumlichen und architektonischen Gestaltung dieses Zwischenraums zu ergänzen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Hier handelt es sich grundsätzlich um einen Durchgangsbereich / Zufahrt Bus. Der Bereich ist zudem Teil des Bahnhofplatzes, entsprechend gelten die Anforderungen gemäss § 16 auch für diesen Bereich. Vor dem Gebäude im Baubereich A0 ist Raum für eine öffentliche Nutzung im 1. Vollgeschoss. Hierfür wird eine Vorschrift aufgenommen, siehe § 9 Abs. 6.
<b>3.3.3 Spielraum Baubereichsgrenze</b>	
Wichtiger Hinweis:	Es ist sicherzustellen, dass bei Einhaltung des minimalen Gebäudeabstands keine städtebauliche Wirkung eines durchgehenden Baukörpers mit einer Länge von rund 150 m entsteht. Eine klare räumliche Gliederung ist erforderlich, vorzugsweise in Form eines gestalteten Freiraums (als Teil des Bahnhofplatzes), mit wahrnehmbaren Durchblicken und Aufenthaltsqualitäten.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Siehe Punkt oben, Ergänzung von § 9 Abs. 6
<b>3.3.3 Gestaltung von Bauten und Anlagen</b>	
Vorbehalt:	Gemäss § 4 SNV ist das Richtprojekt für die kubische Gliederung und den architektonischen Ausdruck in den Baubereichen A0 und A1 sowie für den Freiraum richtungsweisend und definiert die mindestens anzustrebenden Qualitäten und baulichen Standards. Diese vage definierten Kriterien genügen den Anforderungen an die grundeigentümerverbindliche Umsetzung der qualitativen Aspekte im Gestaltungsplan nicht. Für die langfristige Sicherung der städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten sind die wesentlichen qualitativen Anforderungen (wenn möglich durch die Architektinnen) klar zu definieren und in den SNV und gegebenenfalls im Situationsplan verbindlich festzulegen.

Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Ergänzung von § 4 Abs. 2 mit Qualitätskriterien
<b>3.3.3</b>	<b>Fassadenbegrünung</b>
Wichtiger Hinweis:	Gemäss § 6 Abs. 2 SNV ist innerhalb der Baubereiche A0 und A1 an mindestens zwei Fassaden eine Fassadenbegrünung vorzusehen. Im Richtprojekt (Stand September 2020 und Februar 2022) fehlt jedoch ein entsprechendes gestalterisches beziehungsweise architektonisches Konzept. Da das Richtprojekt gemäss § 4 Abs. 1 SNV richtungsweisenden Charakter hat, wird empfohlen, den Planungsbericht und gegebenenfalls die SNV um einen entsprechenden Nachweis zu ergänzen.
Entscheid:	wird nicht berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Nachweis der Fassadenbegrünung wird im Bauprojekt erbracht. Für die Qualitätssicherung ist die Baukommission zuständig. Siehe Punkt 18.
<b>3.3.3</b>	<b>Wohnnutzung</b>
Wichtiger Hinweis:	Die im Richtprojekt dargestellte Laubengangerschliessung entlang der Nordwestfassade für die im 3. Vollgeschoss (2. Obergeschoss) vorgesehenen Wohnungen des Gebäudes «Gleis 1» überzeugt in der aktuellen Form nicht. Die vertikale Erschliessung über lediglich zwei Treppenhäuser führt dazu, dass mehrere Wohnungen nur über den Laubengang erreichbar sind, der unmittelbar an Schlafräumen benachbarter Wohnungen vorbeiführt. Dadurch ist die Wahrung der Privatsphäre nicht gewährleistet. Es wird empfohlen, das Konzept der Erschliessung zu überarbeiten.
Entscheid:	wird zur Kenntnis genommen
Stellungnahme:	Das Thema wird in der Weiterentwicklung des Bauprojekt aufgenommen. Der Gestaltungsplan wird nicht angepasst.
<b>3.3.3</b>	<b>Wohnnutzung</b>
Wichtiger Hinweis:	Zudem wird empfohlen, einen bedarfsgerechten Anteil an altersgerechten und preisgünstigen Wohnungen vorzusehen und in den SNV verbindlich zu sichern, um eine soziale Durchmischung sicherzustellen.
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt
Stellungnahme:	Es wird die Formulierung aufgenommen, welche in Absichtserklärung zwischen der Stadt, AVA und Rumi Steiner Generalbau AG beinhaltet ist, übernehmen, (Ergänzung von § 8 Abs. 4).

<b>3.3.3 Qualitätssicherung</b>	
Wichtiger Hinweis:	Um eine hohe Qualität der Bauvorhaben innerhalb des Gestaltungsperimeters zu gewährleisten, wird empfohlen, den gesamten Prozess von einem ausgewiesenen Gremium oder einer interdisziplinären Fachkommission begleiten zu lassen. Hierbei könnte ein Ausschuss des Fachgremiums des Projektwettbewerbs diese Rolle übernehmen. Eine entsprechende Anforderung ist in den SNV festzulegen.
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Qualitätssicherung erfolgt durch die städtische Baukommission. Die Qualitätsanforderungen sind in den §§ 4 und 16 bis 20 aufgeführt.
<b>3.3.3 Freiraum</b>	
Wichtiger Hinweis:	Gemäss Richtprojekt sind im Baubereich A1 im Erdgeschoss mehrere Durchgänge vorgesehen und nicht nur Durchblicke, wie aktuell in § 14 Abs. 5 formuliert. Damit das 1. Vollgeschoss als Teil des Bahnhofplatzes verstanden wird, sind in § 14 Abs. 5 SNV für den Baubereich A1 auch mehrere grosszügige Durchgänge einzufordern.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Ergänzung von § 15 Freihaltebereiche
<b>3.3.3 Spielplätze</b>	
Vorbehalt:	Bei Mehrfamilienhäusern sind kindergerechte Spielplätze an geeigneter Lage herzurichten (§ 54 Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [BauG]). Als Mehrfamilienhäuser gelten hierbei Gebäude mit vier und mehr Wohneinheiten. Das Baugesetz nimmt keine Rücksicht auf das effektive Bedürfnis nach einem Spielplatz: Auch zu einem Wohnhaus für beispielsweise Studentinnen oder für betagte Personen muss ein Spielplatz erstellt werden, der Wortlaut von § 54 BauG sieht keine Ausnahmen vor. Der Baugesetzgeber ging offenbar davon aus, dass solche Wohneinheiten auch Familien zugeführt oder die Wohneinheiten in Familienwohnungen umgebaut werden könnten (vgl. L'EXPRESS Spielplätze...! - Voser Rechtsanwälte). Auch § 50 BNO sieht bei Mehrfamilienhäusern im Freien zweckmässig platzierte und gestaltete, gemeinschaftliche Spiel-, Aufenthalts- und Erholungsflächen vor, wobei die Grösse mindestens 15 % der anrechenbaren Geschossfläche zu betragen hat.
	Werden im Rahmen des vorliegenden Gestaltungsplans Mehrfamilienhäuser realisiert, sind demnach gestützt auf das

---

kantonale Recht Spielplätze zu erstellen. Dies kann nicht durch eine SNV wie § 18 Abs. 1 SNV ausgeschlossen werden.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: siehe nachfolgender Punkt

---

**3.3.3 Spielplätze**

Wichtiger Hinweis: Mögliche Lösungsansätze:

1. In der Planung wird nachgewiesen, dass ein öffentlicher Spielplatz in der Nähe existiert, der von den Bewohnenden genutzt werden kann. Mit dem kantonalen Recht ist vereinbar, auf die Pflicht zur Erstellung auf privatem Grund zu verzichten, wenn in unmittelbarer Nähe ein öffentlicher Spielplatz besteht, den die Gemeinde in Erfüllung einer sich selbst gestellten Aufgabe errichtet hat.
2. Der Spielplatz wird ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters auf privatem Grund in nützlicher Distanz errichtet. Eine Auslagerung auf ein anderes, nahegelegenes Grundstück ist mit dem kantonalen Recht vereinbar.
3. In den SNV wird eine ortsspezifische Regelung abweichend von der BNO vorgesehen, ohne ganz auf Spielplätze zu verzichten. Namentlich kann mit einer entsprechenden Begründung die Mindestgrösse reduziert und/oder geregelt werden, dass zum Beispiel auch Spielflächen im Gebäudeinnern, auf Terrassen oder auf Flachdächern erstellt werden dürfen. Die Gemeinde ist befugt, das kantonale Recht zu präzisieren, indem sie beispielsweise Vorgaben zum Umfang der Spielfläche oder zum Standort macht. In der BNO ist vorgesehen, dass die Grösse mindestens 15 % der anrechenbaren Geschossfläche zu betragen hat und dass die Spielflächen im Freien platziert sein müssen. Im Gestaltungsplan kann von diesen kommunalen Präzisierungen abgewichen werden, solange § 54 BauG eingehalten ist.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: Aufgrund der Absicht, ein öV-Drehscheibe zu erstellen (wenig Platz, viel befestigte Fläche) und vor dem Hintergrund, dass die Wohnungen in den Neubauten primär für Singles und Paare sind, wird von Lösungsansatz Gebrauch gemacht, dass sich öffentliche Spielplätze in der Nähe befinden, welche die Bewohnenden benützen können. § 20 Abs. 1 wird entsprechend ergänzt.

---

**3.3.3 Kinderwagenabstellplätze**

Wichtiger Hinweis: Gemäss Planungsbericht wird auf Kinderwagenabstellflächen gemäss § 49 BNO verzichtet. Im Planungsbericht ist die Abweichung von der BNO betreffend Kinderwagenabstellflächen vertiefter zu behandeln.

---

Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Kapitel 4.5 wurde ergänzt
<b>3.3.3</b>	<b>Freihaltebereich EG (1.VG)</b>
Hinweis:	Für den Baubereich A1 wird der Freihaltebereich nicht im Situationsplan geregelt, sondern in den Vorschriften. Dass die entsprechende Signatur beim Baubereich A1 nicht verwendet wird, obschon auch dort ein Versatz geplant ist, ist suboptimal. Es wäre vorzuziehen, die Signatur konsequent überall zu verwenden, wo ein Versatz vorgeschrieben ist. Eine Ergänzung der Signatur «Freihaltebereich Erdgeschoss» ist für den Baubereich A1 zu prüfen. Bei Bedarf kann die Festlegung auch in ungefährender Lage erfolgen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Schraffur wurde im Situationsplan ergänzt. Zudem Ergänzung des Zusatzes «Lage schematisch». Die Formulierung, dass sich die effektive Breite aus den für den Bushof notwendigen Masse ergibt (§ 15), wird beibehalten, um eine Abstimmung der beiden Projekte Hochbau Baubereich A1 und Bushof zu ermöglichen.
<b>3.3.4</b>	<b>Ökologischer Ausgleich</b>
Wichtiger Hinweis:	Im Planungsbericht sind die Darlegungen zum ökologischen Ausgleich weitergehend zu erörtern. Da die Anforderungen an die Quantität der Ausgleichsflächen mutmasslich nicht erfüllt werden können, ist aufzuzeigen, wie über eine ausserordentliche Qualität der Massnahmen ein qualitatives Äquivalent zu den geforderten 15 % ökologischen Ausgleichsflächen erzielt werden kann.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Umgang mit den ökologischen Ausgleichsflächen wird in Kapitel 2.6 ergänzt und aufgezeigt, wie viele Ausgleichsflächen sich gemäss momentanem Projektstand realisieren lassen.
<b>3.3.4</b>	<b>Ökologischer Ausgleich</b>
Hinweis:	Ökologische Ausgleichsflächen sind möglichst vor intensiven Nutzungen freizuhalten.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Siehe Punkt oben.

### 3.3.4

### Ruderaler Garten

**Wichtiger Hinweis:** Der ruderale Garten im Osten des Perimeters ist gemäss Planungsbericht (Kapitel 4.4) und § 17 SNV der Bereich, wo eine unversiegelte Fläche möglich ist. Zudem erfüllt er verschiedene Funktionen: Er dient dem Aufenthalt, als ökologischer Trittstein, als möglicher Standort für gedeckte Veloabstellplätze, der Versickerung des Dachwassers sowie als möglicher Standort für Entsorgungseinrichtungen. Gemäss § 9 SNV ist zudem im gesamten Gestaltungsplanperimeter eine Anordnung von technisch oder betrieblich bedingten Bauten und Anlagen möglich. Diese Vorgabe gilt somit auch für den ruderalen Garten. Wie im Planungsbericht korrekt angedeutet, ist der ruderale Garten der einzige Bereich im Gestaltungsplanperimeter, wo eine unversiegelte Flächengestaltung möglich ist. Hierbei ist anzumerken, dass die Fläche des ruderalen Gartens überschaubar klein ist, sodass eine zusätzliche Anordnung von Veloabstellplätzen, Entsorgungseinrichtungen und gegebenenfalls technisch oder betrieblich bedingten Bauten und Anlagen infrage zu stellen ist. Die vielfältigen Nutzungen des ruderalen Gartens sind miteinander abzustimmen. Sollte am Standort des ruderalen Gartens eine Entsorgungseinrichtung vorgesehen werden, sind Unterflurcontainer anzustreben.

---

**Entscheid:** wird teilweise berücksichtigt

---

**Stellungnahme:** Die Anordnung von technisch oder betrieblich bedingten Bauten und Anlagen im ruderalen Garten wird ausgeschlossen. Die Forderung, dass Entsorgungseinrichtungen im Freiraum als Unterflurcontainer ausgeführt werden müssen, ist bereits in § 26 beinhaltet. Die mögliche Anordnung von Veloabstellplätzen wird weiterhin zugelassen, da sich die andere öffentliche Veloabstellanlagen am anderen Ende des Perimeters befindet (City Center). Für Bewohnende vom östlichen Stadtteil / Zufikon wären Abstellplätze im Osten des Perimeters geeignet.

### 3.3.5

### Vogelfreundliche Fassadengestaltung

**Wichtiger Hinweis:** Da das Richtprojekt grosse Glasfronten vorsieht, ist im Rahmen der SNV und im Planungsbericht eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema erforderlich.

---

**Entscheid:** wird berücksichtigt

---

**Stellungnahme:** § 7 Vogelfreundliches Bauen und entsprechende Erläuterung im Planungsbericht (Kapitel 4.2) werden ergänzt.

<b>3.3.6                      Klimaanpassung im Siedlungsgebiet</b>	
Wichtiger Hinweis:	Im Baubereich A2 steht heute eine markante Platane. Es ist unklar, ob dieser Baum zwingend geopfert werden muss, da die neuen Bauten ähnlich platziert sind wie das bestehende Gebäude. Es ist zu prüfen, ob der Baum erhalten werden kann. Im Planungsbericht ist das Thema zu behandeln.
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Platane befindet sich dort, wo zukünftig die Busspur verläuft. Ein Erhalt ist deshalb nicht möglich. Platanen sind nicht einheimisch und eher von geringem ökologischem Wert.
<b>3.3.6                      Klimaanpassung im Siedlungsgebiet</b>	
Wichtiger Hinweis:	Ein klimagerechtes Regenwassermanagement (Versickern, Verdunsten oder Wiederverwenden) sollte geprüft werden. Retentionsflächen sind so in die Umgebung zu integrieren, dass keine Abzäunung notwendig ist.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Kapitel 2.6 wurde ergänzt und mögliche Massnahmen formuliert, die es in der weiteren Projektierung zu prüfen gilt, um ein klimagerechtes Regenwassermanagement zu verfolgen.
<b>3.3.6                      Klimaanpassung im Siedlungsgebiet</b>	
Wichtiger Hinweis:	Für eine hochwertige Bepflanzung sind in der SNV folgende minimale Substrathöhen und Wurzelräume einzufordern, im gewachsenen Boden wie über unterirdischen Bauten: Grosskronige Bäume 1,5 m (35 m <sup>3</sup> ) und mittelgrosse Bäume 1,2 m (20 m <sup>3</sup> ).
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt
Stellungnahme:	Es wird eine neue Vorschrift zu Begrünung, Bepflanzung, Bäume ergänzt (§ 19 mit entsprechenden Erläuterungen im Planungsbericht). Aufgrund der Abhängigkeit mit der Sanierung der Zürcherstrasse, dem Bushof und der Ertüchtigung der Bahnanlage werden keine fixem Überdeckungsmasse gefordert.
<b>3.3.6                      Klimaanpassung im Siedlungsgebiet</b>	
Wichtiger Hinweis:	Baumscheiben in begeh- und befahrbaren Flächen sollten mindestens 6 m <sup>2</sup> betragen und unter Geh- und Fahrbereichen sollen Wurzelräume mit grobkörnigen, gebrochenen, strukturstabilen und überbaubaren Baumsubstrate gemäss Schwammstadtprinzip erweitert werden. Die Vorschriften sind entsprechend zu ergänzen.

Entscheid:	Der wichtige Hinweis wird berücksichtigt.
Stellungnahme:	Siehe Punkt oberhalb
<b>3.3.7</b>	<b>Erschliessungskonzept</b>
Wichtiger Hinweis:	Im Situationsplan ist im Ausschnitt «Erschliessung und Zugänglichkeit» auch die Zugänglichkeit für den Veloverkehr zu den Abstellanlagen darzustellen. Entsprechend sind die Zu- und Wegfahrten im Situationsplan festzulegen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Situationsplan wird ergänzt.
<b>3.3.7</b>	<b>Erschliessungskonzept</b>
Empfehlung:	Gemäss § 15 Abs. 2 SNV steht der Bahnhofplatz den zu Fuss Gehenden und Passantinnen und Passanten zur Verfügung. Es ist zu prüfen, ob der Veloverkehr konkret zu regeln ist.
Entscheid:	wird nicht berücksichtigt
Stellungnahme:	Die Fläche des Bushof ist nicht zugänglich für Velos, nur die Zufahrt zur öffentlichen Veloabstellanlage im City Center.
<b>3.3.7</b>	<b>Erschliessungskonzept</b>
Wichtiger Hinweis:	Die oberirdische Parkierung darf die Ein- beziehungsweise Ausfahrt nicht einschränken (beispielsweise aufgrund zu kleiner Parkfelder). Die Festlegungen sind diesbezüglich zu überprüfen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Im Bereich der Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage (Baubereich A0) sind keine oberirdischen Parkplätze geplant. Die heutige Tiefgarageneinfahrt im City Center entfällt. Die Anordnung der oberirdischen Parkierung wurde im Rahmen des Strassenprojekts optimiert. Die Sichtweiten werden im Situationsplan eingezeichnet.
<b>3.3.7</b>	<b>Sichtzonen</b>
Vorbehalt:	Im Situationsplan fehlen die Festlegungen zu den Sichtzonen. Die Sichtzonen gemäss § 42 BauV sind im Situationsplan festzulegen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Situationsplan wird ergänzt.

<b>3.3.7 Anlieferung</b>	
Wichtiger Hinweis:	Der im Situationsplan dargestellte Anlieferungsbereich soll gemäss § 20 Abs. 2 SNV allen Baubereichen dienen. Der Weg bis zum Baubereich A0 über den Bahnhofplatz beziehungsweise die Perronfläche erscheint wenig praktikabel. Für eine Entsorgungseinrichtung im nordöstlichen Bereich des Baubereichs A0 wäre eine zusätzliche Erschliessung sowie entsprechende Verkehrsfläche notwendig. Damit die notwendige Baureife gemäss § 32 BauG erreicht werden kann, hat die Erschliessung dem Zweck der Nutzung zu genügen. Der Planungsbericht hat sich detaillierter mit dieser Thematik auseinandersetzen. Nötigenfalls sind entsprechende Änderungen beziehungsweise Anpassungen in den Planungsunterlagen vorzunehmen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Planungsbericht wird ergänzt. Die Anlieferungsfläche dient dem City Center wie auch den Hochbauten in den Baubereichen A0 und A1. Aufgrund der vielfältigen Anforderungen an den Perimeter gibt es sonst keine freien Flächen mehr. Der notwendige Platzbedarf für die Entsorgungseinrichtung im östlichen Bereich wurde geprüft, siehe Kapitel 4.6.
<b>3.3.7 Entsorgung</b>	
Wichtiger Hinweis:	Betreffend die Anordnung von Entsorgungseinrichtungen ist zudem darauf hinzuweisen, dass die Anlieferung sowie die Ver- und Entsorgung (inklusive Kehrrichtentsorgung) abseits der K262 zu erfolgen hat und der Verkehrsfluss nicht behindert werden darf. Eine Konzentration der Ver- und Entsorgung auf einen Standort ist somit anzustreben.
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt
Stellungnahme:	Entsorgungseinrichtungen für das City Center und die Hochbauten der AVA sind an unterschiedlichen Orten. Rein logistisch macht es keinen Sinn, dass die Bewohnenden ihren Kehrrecht beim City Center entsorgen müssen, siehe auch Erläuterungen in Kapitel 4.6.
<b>3.3.7 Dienstbarkeiten</b>	
Wichtiger Hinweis:	Im Planungsbericht wird nicht erläutert, ob Dienstbarkeiten (Fuss-/Fahrwegrechte) für das neue Erschliessungskonzept bereits vorhanden sind beziehungsweise, wie die unterirdische Erschliessung der Parzelle 2157 über die Parzelle 2336 rechtlich geregelt wird. Wie die rechtliche Regelung der unterirdischen Bauten und Anlagen in der Kantonsstrassenparzelle 2228, die Parkplatzteilnutzung zugunsten des City

---

Centers (Steiner Rumi AG) definiert werden soll, fehlt in den Unterlagen. In den SNV ist festzulegen und im Planungsbericht ist aufzuzeigen, wie die Dienstbarkeiten rechtlich geregelt werden, einerseits betreffend die Kantonsstrassenparzelle und andererseits im Zusammenhang der Erschliessung.

---

Entscheid: wird teilweise berücksichtigt

---

Stellungnahme: Es gilt hier die Praxis der Stadt: Vor Baubeginn müssen die Dienstbarkeiten geregelt werden. Die Regelung zum jetzigen Planungsstand ist nicht sinnvoll, sondern macht erst Sinn, wenn die konkreten Flächen klar sind, das heisst im Bauprojekt. Der Planungsbericht wird ergänzt mit den voraussichtlich zu regelnden Dienstbarkeiten, siehe Kapitel 1.2.

### **3.3.8 Parkierung motorisierter Individualverkehr**

Vorbehalt: In den SNV ist die maximal zulässige Anzahl Parkfelder zu regeln.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: Maximale Anzahl zulässige Parkfelder für die Baubereich A0 und A1 wird in § 22 geregelt.

### **3.3.8 Parkierung motorisierter Individualverkehr**

Wichtiger Hinweis: Im Planungsbericht sind keine Angaben über die künftige Grösse der Park+Ride-Anlage sowie über die Anzahl bestehender unterirdischen Personenwagen-Parkfelder der Baubereiche A2–C enthalten. Der Planungsbericht ist entsprechend zu ergänzen. Dabei sind die verkehrlichen Auswirkungen in Bezug auf die maximal zulässige Anzahl Parkfelder über das gesamte Gestaltungsplangebiet zu erläutern (Anzahl Fahrten, mögliche Auswirkungen auf die Erschliessungsqualität usw.).

---

Entscheid: wird teilweise berücksichtigt

---

Stellungnahme: Die Anzahl Parkplätze gemäss Richtprojekt wurde ergänzt, siehe Kapitel 4.5. Die Park'n'Ride-Abstellplätze werden 1:1 ersetzt, d.h. es gibt ihr keinen Mehrverkehr. Kurzzeitparkplätze sind in der Vorzone vor dem City Center zukünftig 12 zulässig, heute sind es 9, d.h. nur minim mehr. Die ganze Situation mit Zu- und Wegfahrt im Vorbereich des City Centers wird entschärft, in dem es nur noch eine Ein- und Ausfahrt gibt im Baubereich A0. Die einzuhaltenen Sichtweiten sind im Situationsplan eingezeichnet. Die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Parkplätze werden aus diesen Gründen als klein betrachtet.

### **3.3.8 Parkierung Velo**

Hinweis:	Eine Erhöhung der Veloabstellplätze ist zu prüfen, insbesondere bei einer Reduktion der Anzahl Personenwagen-Parkfelder in Zusammenhang mit einem Mobilitätskonzept. Für die Bewohnenden sind Abstellplätze bei den Hauseingängen anzubringen. Es wird empfohlen, diese im Situationsplan zu verorten und in § 21 SNV auf die Lage hinzuweisen.
Entscheid:	wird nicht berücksichtigt
Stellungnahme:	<p>Mit der geplanten Anlage im City Center sowie den bereits bestehenden Plätzen beim Depot (total 136) stehen den Bahnkunden ausreichend Abstellplätze zur Verfügung. Gemäss Mobilitätskonzept sind ca. 72 notwendig.</p> <p>Die Vorgabe der Anordnung der Veloabstellplätze für die Bewohnenden bei den Hauseingängen wird nicht übernommen, aber es gilt, diese gut zugänglich anzuordnen. Dies lässt auch eine Anordnung im Untergeschoss zu, solange die Plätze gut erreichbar sind, beispielsweise mittels Rampe.</p>

### **3.3.8 Parkierung Velo**

Wichtiger Hinweis:	Im Planungsbericht ist darzulegen, inwiefern die notwendige Anzahl Abstellplätze innerhalb des Perimeters sichergestellt werden kann. Die Bedeutung der eingezeichneten Stellplätze ausserhalb des Perimeters ist zu klären.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Siehe Punkt oberhalb

### **3.3.9 Grundwasser**

Wichtiger Hinweis:	Der westliche Bereich des Gestaltungsplanperimeters liegt in einem kantonalen Interessengebiet für Grundwassernutzung (Richtplankapitel V 1.1). Im Planungsbericht ist zu erläutern, welche Auswirkungen die Planungsmassnahme auf das kantonale Interessengebiet für Grundwassernutzung hat.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Planungsbericht wurde ergänzt, siehe Kapitel 2.6.

### **3.3.9 Abwasserreinigung und Siedlungsentwässerung**

Wichtiger Hinweis:	Es wird nachfolgende Anpassung an § 25 SNV («Entwässerung») empfohlen: Die im Geltungsbereich anfallenden Abwässer sind primär gemäss dem Generellen Entwässerungsplan (GEP) zu entwässern und sekundär in den Baubereichen A0 und A1 gemäss dem Entwässerungskonzept.
Entscheid:	wird berücksichtigt

Stellungnahme:	SNV wurden angepasst (§ 27).
<b>3.3.9</b>	<b>Abwasserreinigung und Siedlungsentwässerung</b>
Hinweis:	Bei der Entwässerung von Regenabwasser gilt in erster Priorität dessen Nutzung. Es wird empfohlen zu prüfen, ob, wo und wie eine Regenwassernutzung möglich ist.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Hinweis wird im Planungsbericht ergänzt, siehe Kapitel 4.6.
<b>3.3.9</b>	<b>Lärm</b>
Wichtiger Hinweis:	§ 26 Abs. 1 und 2 SNV (Lärmschutz) können ersatzlos gestrichen werden. Bereits in der BNO ist geregelt, dass in der Kernzone die ES III gilt und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens kommt immer die aktuell gültige Gesetzgebung zur Anwendung.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	SNV wurden angepasst (§ gestrichen).
<b>3.3.9</b>	<b>Lärm</b>
Hinweis:	Wie im Planungsbericht korrekt ausgeführt wird, schwächt das revidierte USG, das im Frühling 2026 in Kraft gesetzt werden soll, den Lärmschutz und lässt mehr Spielraum bei der Erteilung einer Baubewilligung zu. Nach Art. 22 Abs. 1 revUSG müssen allerdings nach wie vor alle verhältnismässigen Massnahmen getroffen werden, um die massgebenden IGW einhalten zu können.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Planungsbericht wurde angepasst (Kapitel 2.6).
<b>3.3.9</b>	<b>Energie</b>
Wichtiger Hinweis:	Bei neuen Gebäuden mit einer anrechenbaren Gebäudefläche von mehr als 300 m <sup>2</sup> besteht die Pflicht zur Nutzung der Sonnenenergie durch Solaranlagen auf den Dächern oder an den Fassaden (Art. 45a Energiegesetz des Bundes [EnG] und § 26a kantonale Energieverordnung [EnergieV]). Eine solche Pflicht könnte beim vorliegenden Vorhaben zum Tragen kommen. Aus fachlicher Sicht wird empfohlen, die Thematik vorausschauend zu berücksichtigen und eine Integration ins Richtprojekt vorzusehen.
Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt

---

Stellungnahme: Das Richtprojekt wird nicht angepasst, die Integration einer Solaranlage erfolgt im Bauprojekt. Die Ausführungen in Kapitel 4.3 wurden mit dem Hinweis hierzu ergänzt.

---

**3.3.9 Minergie-Standard**

Empfehlung: Statt des Minergie-Standards ist der Minergie-P Standard und dessen Zertifizierung für Neubauten zu fordern. Dies sorgt bei allen Beteiligten (Planer und Planerinnen, Bauherren und Bauherrinnen sowie Behörden) für entsprechende Planungssicherheit. Dies unterstützt zudem das Ziel eine hochwertige Überbauung zu realisieren.

§ 23 SNV sieht vor, dass für Neubauten oder wesentliche Um- und Ausbauten als Minimalanforderung der Minergie-Standard oder eine energetisch und ökologisch gleichwertige Lösung gilt. Minergie ist eine geschützte Schweizer Marke für nachhaltiges Bauen. Sie gehört dem Verein Minergie mit Sitz in Basel. Der Verein betreibt die Zertifizierung und das Marketing dieses Labels. In Bezug auf konkrete Bauobjekte ist die Verwendung der Marke Minergie nur zulässig, sofern eine Zertifizierung vorliegt. Liegt eine solche nicht vor, ist die Verwendung von Bezeichnungen wie «Minergie-Standard» unzulässig, unabhängig davon, ob in technischer Hinsicht die energierelevanten Kriterien erfüllt sein könnten oder nicht. Der Minergie-Baustandard unterscheidet sich nur gering von den gesetzlichen Anforderungen. Der Minergie-P-Standard jedoch bezeichnet Niedrigstenergie-Bauten und genügt maximalen Ansprüchen an Qualität, Komfort und Energie – insbesondere durch eine herausragende Gebäudehülle. Die Beurteilung, was eine «gleichwertige» Lösung darstellt, gibt immer zu Diskussionen Anlass und kann schwer geprüft werden.

---

Entscheid: wird nicht berücksichtigt

---

Stellungnahme: Die Formulierung lehnt sich an die Vorgabe gemäss § 39 Abs. 2 (Anforderungen an Arealüberbauungen), welche die Einhaltung des Minergie-Standards als eine Möglichkeit vorsieht.

---

**3.3.9 Festlegung Perronfläche**

Hinweis: Die Perronfläche wird gemäss Ausführungen im Planungsbericht über das Plangenehmigungsverfahren des Bundesamts für Verkehr (BAV) definiert und voraussichtlich als erstes genehmigt. Entsprechend wird die Perronfläche in den SNV nicht geregelt. In § 15 SNV (Bahnhofplatz) ist lediglich vorgesehen, dass die Gestaltung des Bahnhofplatzes und die Gestaltung der Perronfläche aufeinander abzustimmen sind. Die Perronfläche sollte vor diesem Hintergrund als Orientierungsinhalt statt als Genehmigungsinhalt im Situationsplan aufgezeigt werden.

Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Situationsplan wurde angepasst.
<b>3.3.10</b>	<b>Sondernutzungsvorschriften SNV</b>
Vorbehalt	Der Grosse Rat hat den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) beschlossen und mit der BauV umgesetzt. Entsprechend ist der Gestaltungsplan IVHB-konform zu formulieren. Dies ist noch nicht vollständig der Fall, beispielsweise werden noch die Begriffe «Hauptgebäude» und «Erdgeschoss» verwendet, die mit IVHB-konformen Begriffen zu ersetzen sind.
Entscheid:	Der Vorbehalt wird berücksichtigt
Stellungnahme:	SNV wurden angepasst (diverse Paragraphen).
<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
Wichtiger Hinweis:	§ 1 Abs. 2: Diese Zielsetzungen und Vorgaben sollen mit dem vorliegenden Gestaltungsplan erfüllt werden. Ist dies der Fall, muss in den SNV nicht darauf verwiesen werden.
Entscheid:	wird nicht berücksichtigt
Stellungnahme:	Der Verweis wird der Vollständigkeit halber beibehalten, da die in der BNO formulierten Zielsetzungen wichtige Themen beinhalten.
<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
Wichtiger Hinweis:	§ 3 Abs. 2: Der letzte Satz kann gestrichen werden, da er eine Selbstverständlichkeit festhält. Sondernutzungspläne, die nach dem 1. Januar 2022 öffentlich aufgelegt werden, müssen von Gesetzes wegen mit der Regelung der IVHB konform sein (vgl. § 64 Abs. 1bis BauV).
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	SNV wurden angepasst.
<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
Wichtiger Hinweis:	§ 8 Abs. 3: Gemäss Ziffer 7.4 Anhang 1 BauV umfasst der Baubereich den bebaubaren Bereich, der abweichend von Abstandsvorschriften und Baulinien in einem Nutzungsplanverfahren festgelegt wird. Es ist folglich nicht notwendig, in den SNV zu regeln, dass Gebäude ohne Rücksicht auf Abstandsbestimmungen an die Baubereichsgrenze gestellt werden dürfen – dies ergibt sich bereits aus der Definition des Baubereichs. Was allenfalls sinnvoll sein könnte, ist zu regeln, ob in den Baubereichen, namentlich im Baubereich A1, mehrere

---

Gebäude erstellt werden dürfen und wie in einem solchen Fall mit dem Gebäudeabstand umzugehen ist. Weiter stellt sich die Frage, ob für die Baubereiche A2–C nicht die geschlossene Bauweise vorgeschrieben werden sollte, um im Falle eines Neubaus eine unerwünschte Gestaltung der seitlichen Fassaden zu verhindern. Bitte prüfen und gegebenenfalls anpassen.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: SNV wurden angepasst.

---

### **3.3.10 Einzelne Bestimmungen**

Vorbehalt: § 8 Abs. 5: Falls für die Baubereiche A2–C die geschlossene Bauweise vorgeschrieben werden soll, ist § 8 Abs. 5 SNV nochmals zu überarbeiten. Es erscheint jedenfalls nicht zweckmässig, dass vorspringende Gebäudeteile die seitlichen Baubereichsgrenzen dieser Baubereiche überragen dürfen, da damit die Bebauung der direkt angrenzenden Baubereiche erschwert oder gar verunmöglicht würde.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: SNV wurden angepasst.

---

### **3.3.10 Einzelne Bestimmungen**

Wichtiger Hinweis: § 11; Fussnote 2: Wie den Ausführungen auf Seite 31 des Planungsberichts entnommen werden kann, kann durch die neue Erschliessung der Tiefgarage des City Centers über die gemeinsame Einfahrt im Baubereich A0 die bestehende Tiefgarageneinfahrt neu genutzt werden. Gemäss aktuellem Projektstand ist angedacht, in diesem Bereich Veloabstellplätze anzuordnen. Angemessene Einstellräume für Motorfahrzeuge, Velos, Kinderwägen und dergleichen werden nicht an die allgemeine Geschossfläche angerechnet. Es stellt sich deshalb die Frage, weshalb der Ausbau der Tiefgarageneinfahrt zu einer Erhöhung der anrechenbaren Geschossfläche führen soll. Bitte klären.

---

Entscheid: wird nicht berücksichtigt

---

Stellungnahme: Dies würde bedeuten, dass die Fläche auch später nicht für einen andere Nutzung gebraucht werden kann. Deshalb wird die Zulässigkeit einer Erhöhung beibehalten. Die gesamthaft zulässige anrechenbare Geschossfläche liegt im Rahmen der gemäss BNO zulässigen Ausnützung von 2.3.

---

### **3.3.10 Einzelne Bestimmungen**

Wichtiger Hinweis: § 11; Fussnote 3 und 4: Die SNV könnten von diesen Fussnoten entlastet werden. Dass für die anrechenbare Geschossfläche

---

---

das kantonale Recht gilt, versteht sich von selbst. Ebenso versteht es sich von selbst, dass eine kommunale Regelung, wonach Flächen in Attikageschossen nicht angerechnet werden, auch bei einem Gestaltungsplan zur Anwendung gelangt. § 38 Abs. 1 (künftige) BNO sieht vor, dass Dach- und Attikageschosse bei der Ausnützungsberechnung nicht angerechnet werden. Dies muss im Gestaltungsplan nicht wiederholt werden.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: SNV wurden angepasst.

---

### **3.3.10 Einzelne Bestimmungen**

Vorbehalt: § 12 Abs. 1: Die Gesamthöhe ist eine Höhe in Metern, nicht in m ü. M. Im Gestaltungsplan können Höhenkoten in m ü. M. festgelegt werden; entsprechend ist in diesem Fall auch ein Messpunkt festzulegen. Um auf die Gesamthöhe zu referenzieren, kann als Messpunkt der höchste Punkt der Dachkonstruktion festgelegt werden. Bitte Titel und Wortlaut der Bestimmung anpassen und einen Messpunkt ergänzen.

---

Entscheid: wird berücksichtigt.

---

Stellungnahme: SNV und Situationsplan wurden angepasst, siehe auch Kapitel 4.3.

---

### **3.3.10 Einzelne Bestimmungen**

Vorbehalt: § 12 Abs. 2: Bitte die Vorgabe so formulieren, dass sie nicht für Solaranlagen gilt. Solaranlagen auf Flachdächern sind gestützt auf das Bundesrecht unter anderem dann bewilligungsfrei zulässig, wenn sie von der Dachkante soweit zurückversetzt sind, dass sie, von unten in einem Winkel von 45 Grad betrachtet, nicht sichtbar sind (vgl. Art. 32a Abs. 1bis lit. b RPV6). Konkrete Gestaltungsvorschriften des kommunalen Rechts sind nur anwendbar, wenn sie zur Wahrung berechtigter Schutzanliegen verhältnismässig sind und die Nutzung der Sonnenenergie nicht stärker einschränken als die Regelungen des Bundesrechts. Da es sich bei der Kernzone nicht um eine Schutzzone handelt, ist davon auszugehen, dass die Gemeinde nicht befugt ist, eine konkrete Gestaltungsvorschrift, zum Beispiel in Form eines fixen Masses für die Rückversetzung von der Fassade, vorzuschreiben.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: SNV wurden angepasst.

---

### **3.3.10 Einzelne Bestimmungen**

---

Vorbehalt:	§ 18 Abs. 1: Die Bestimmung ist in dieser Form nicht zulässig und zu streichen oder zu überarbeiten (siehe Ziffer 3.3.3).
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	SNV wurden angepasst (§ 20 Spiel-, Aufenthalts- und Erholungsflächen, Gemeinschaftsräume).

<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
---------------	------------------------------

Wichtiger Hinweis:	§ 21 Abs. 3: Im Situationsplan ist innerhalb des Gestaltungsplanperimeters nur eine einzige Stelle für Bike+Ride-Veloabstellplätze bezeichnet, es ist folglich der Singular zu verwenden. Ohnehin stellt sich die Frage, ob im Situationsplan überhaupt Stellen bezeichnet werden sollen, wenn diese nicht zwingend umzusetzen sind.
--------------------	--

Entscheid:	wird berücksichtigt
------------	---------------------

Stellungnahme:	SNV wurden angepasst.
----------------	-----------------------

<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
---------------	------------------------------

Wichtiger Hinweis:	§ 22 Abs. 1: Für die grundbuchliche Sicherung ist ein Zeitpunkt zu ergänzen, beispielsweise spätestens bei der (ersten) Baueingabe.
--------------------	---

Entscheid:	wird teilweise berücksichtigt.
------------	--------------------------------

Stellungnahme:	Es findet die Praxis der Stadt Anwendung, dass die Dienstbarkeiten vor Baubeginn öffentlich anzumerken sind.
----------------	--

<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
---------------	------------------------------

Wichtiger Hinweis:	§ 24 Abs. 1: Es ist ungewöhnlich, in den SNV von der "Bewirtschaftung" von Abfällen zu sprechen. Diese umfasst nicht nur die Sammlung von Abfällen, sondern auch andere Tätigkeiten wie die Verwertung und Ablagerung. Bitte die Formulierung und den Regelungsgehalt prüfen und überarbeiten.
--------------------	--

Entscheid:	wird berücksichtigt
------------	---------------------

Stellungnahme:	SNV wurden angepasst.
----------------	-----------------------

<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
---------------	------------------------------

Wichtiger Hinweis:	§ 26 (Lärmschutz): Der Paragraph kann gemäss Erläuterungen unter Ziffer 3.3.9 ersatzlos gestrichen werden.
--------------------	--

Entscheid:	wird berücksichtigt.
------------	----------------------

Stellungnahme:	SNV wurden angepasst.
----------------	-----------------------

<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
---------------	------------------------------

Wichtiger Hinweis:	§ 27: Es ist unklar, was mit «im Rahmen der übrigen Bestimmungen» gemeint ist. Die Regelung der Etappierung auf diese Weise ist kaum ein Mehrwert. Bitte prüfen, ob sie nicht präziser geregelt werden müsste, um ungewollte Resultate zu vermeiden.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	SNV wurden angepasst.
<b>3.3.10</b>	<b>Einzelne Bestimmungen</b>
Wichtiger Hinweis:	Im Gestaltungsplan wird an verschiedenen Stellen auf unterschiedliche Planstände des Richtprojekts hingewiesen. So wird beispielsweise in § 4 Abs. 1 SNV der Stand September 2020 genannt, im Situationsplan hingegen der Stand Februar 2022. Der Gestaltungsplan ist diesbezüglich zu prüfen und entsprechend zu korrigieren.
Entscheid:	wird nicht berücksichtigt
Stellungnahme:	Das Dossier mit der Zusammenstellung der wichtigsten Pläne hat den Stand 21.2.22. Die EG/UG-Pläne des Richtprojekts, welche die Grundlage für den Situationsplan bilden, wurden weiterbearbeitet und sind entsprechend neueren Datums.
<b>3.3.1</b>	<b>Aufhebung bestehender Gestaltungsplan vom 6. Oktober 2003</b>
Wichtiger Hinweis:	Im Situationsplan ist ein Hinweis anzubringen, dass mit Inkraftsetzung des Gestaltungsplans der Gestaltungsplan vom 6. Oktober 2003 aufgehoben wird. Dabei ist auf § 29 SNV zu verweisen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	SNV wurden angepasst.
<b>3.3.1</b>	<b>Situationsplan</b>
Vorbehalt:	Die Vermassung, namentlich der Baubereiche und der Abstände, ist unzureichend und zu ergänzen.
Entscheid:	wird berücksichtigt
Stellungnahme:	Bemassungsplan erstellt (orientierende Beilage)
<b>3.3.1</b>	<b>Situationsplan</b>
Wichtiger Hinweis:	Die Überlagerung der hellbraunen Fläche für den Bahnhofplatz und der grauen, halbtransparenten Fläche für den Baukörper gemäss Richtprojekt im Baubereich A1 ist im Situationsplan unklar. Der Bahnhofplatz soll als offene Fläche

---

von der Perronanlage bis zur Zürcherstrasse erkennbar und definiert sein. Zur besseren Lesbarkeit wird eine entsprechende Anpassung der Darstellung empfohlen.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: Situationsplan wurde angepasst.

---

**3.3.1 Situationsplan**

---

Vorbehalt: Das Baufeld unterirdische Bauten ist eindeutig einzutragen. Aktuell ist die Abgrenzung nicht ausreichend lesbar.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: Situationsplan wurde angepasst.

---

**Prüfübersicht Geodaten**

Wir haben keine Geodaten erhalten, bitte reichen Sie den Perimeter des Gestaltungsplans modell-konform zur nächsten Vorprüfung/Genehmigung ein.

Erläuterungen zu einzelnen Punkten finden Sie im Dokument «Richtlinie und Empfehlung für die Nutzungsplanung» auf [www.ag.ch/raumentwicklung](http://www.ag.ch/raumentwicklung) > Dokumente > Richtlinien > Datenmodell Nutzungsplanung.

---

Entscheid: wird berücksichtigt

---

Stellungnahme: Erfolgt bei Einreichung zur Genehmigung.

---

## 6.2 Städtische Kommissionen

Die drei städtischen Kommissionen Natur- und Umwelt (NUK), Baukommission (BK) und Planungskommission (PK) konnten vorgängig an die Mitwirkung zum Gestaltungsplan Stellung beziehen. Die Anträge wurden vom Stadtrat beraten und sind in den Gestaltungsplan aufgenommen worden.

## 6.3 Mitwirkung

Gemäss § 3 BauG orientieren die Behörden die Bevölkerung über die Planung und sorgen dafür, dass sie in geeigneter Weise mitwirken kann. Die Mitwirkung fand vom ... bis ... 202X statt. Innerhalb dieser Frist sind ... Eingaben eingegangen.

Die Ergebnisse aus dem Mitwirkungsverfahren sind im Mitwirkungsbericht vom ... zusammengefasst.

## 6.4 Öffentliche Auflage

Gemäss § 24 BauG sind die Entwürfe mit den nötigen Erläuterungen während 30 Tagen öffentlich aufzulegen. Die öffentliche Auflage fand vom ... bis ... statt. Innerhalb dieser Frist sind ... Einwendungen eingegangen. Die Ergebnisse aus den Einigungsverhandlungen sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt: ...

## 6.5 Beschlussfassung

Der Stadtrat wird den Gestaltungsplan voraussichtlich am ... beschliessen und in der vorliegenden Fassung dem Kanton zur Genehmigung einreichen.

# 7 Beilagen

Beilage A: Dossier Richtprojekt, 21. April 2022

Beilage B: Mobilitätskonzept, Basler & Hoffmann AG, 17. Februar 2022

Beilage C: Vertiefungsbericht Lärmschutz Bahn / Strassenlärmbeurteilung, Kopitsis Bau-physik AG, 4. November 2021 / 14. Dezember 2021

Beilage D: Entwässerungskonzept Plan, Basler & Hoffmann AG, 16. Dezember 2021

Beilage E: ISOS-Verträglichkeitsstudie Bahnhofsareal Bremgarten, Michael Hanak, 5. September 2022

Beilage F: abschliessender Vorprüfungsbericht BVU ARE, 15. Januar 2026

Beilage G: Bemassungsplan (orientierend)