

STADT AARAU



GESTALTUNGSPLAN «BAHNHOFSTRASSE 86-96» Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Stand 3. August 2023



Impressum

Trägerin

Stadt Aarau, vertreten durch das Stadtbauamt

Bearbeitung

Metron Raumentwicklung AG, Saša Boban Subak

Metron Raumentwicklung AG, Etienne Burren

Bauherrschaft

GastroSocial Pensionskasse, Aarau

Berichtversion

03.08.2023

Datei

f:\daten\m4\21-111-00\04_ber\gp_plber\ber_gp_bahnhofstr_230803.docx

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage und Ziele	4
1.1.	Ausgangslage.....	4
1.2.	Ziele der Planung.....	5
1.3.	Inhalt der Planung	5
1.4.	Planungsverfahren	5
2.	Rahmenbedingungen	7
2.1.	Planungsgebiet.....	7
2.2.	Rechtliche Rahmenbedingungen	8
2.3.	Weitere Grundlagen.....	12
3.	Zentrale Sachthemen	18
3.1.	Studienauftrag und Richtprojekt.....	18
3.2.	Städtebau und Architektur.....	19
3.3.	Freiraum.....	22
3.4.	Verkehr und Mobilität.....	24
3.5.	Umwelt.....	26
3.6.	Mehrwertausgleich	30
4.	Planungsinhalte	31
4.1.	Erläuterungen zum Situationsplan 1:500	31
4.2.	Erläuterungen zu den Sondernutzungsvorschriften (SNV).....	31
4.3.	Abweichungen vom allgemeinen Nutzungsplan	36
4.4.	Interessenabwägung.....	37
5.	Organisation und Verfahren	41
5.1.	Organisation und Beteiligte	41
5.2.	Verfahren	41
6.	Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV	43
7.	Anhang	44

1. Ausgangslage und Ziele

1.1. Ausgangslage

Die Liegenschaften an der Bahnhofstrasse 86-96 genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr und sollen in Etappen durch Neubauten ersetzt werden. Grosser Handlungsbedarf besteht namentlich bei der Liegenschaft Bahnhofstrasse 96 der GastroSocial Pensionskasse (Parzelle Nr. 3666).

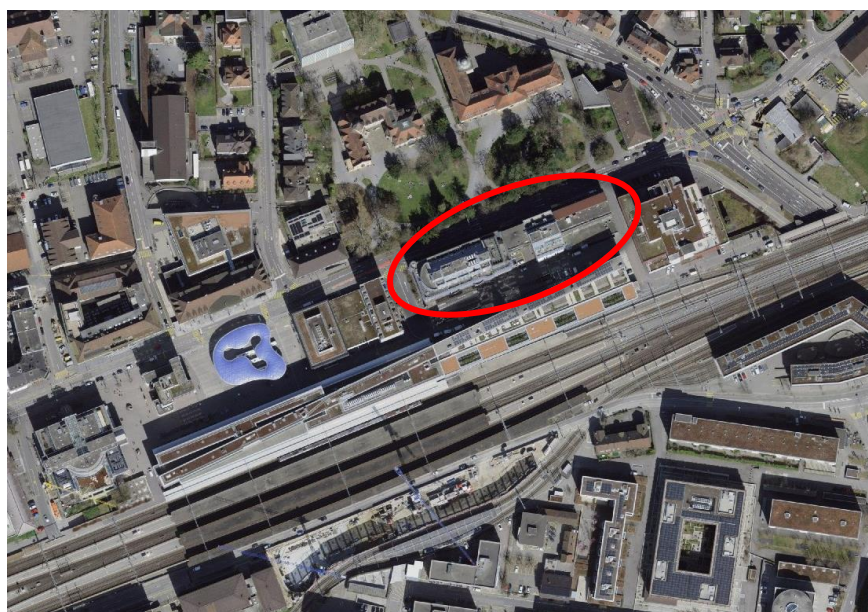


Abbildung 1 Luftbild, Lage Perimeter rot bandiert (Quelle: Swisstopo)

Die Gastro Social hat zur Entwicklung des Gebiets die Erarbeitung eines Gestaltungsplans initiiert. Für die Erlangung eines Überbauungsvorschlags wurde 2021 ein städtebaulicher Studienauftrag durchgeführt. Die Aufgabe bestand darin, ein städtebauliches Projekt für eine qualitätsvolle und langfristige Entwicklung der Häuserzeile zu erarbeiten. Dabei soll auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Eigentümer und der unterschiedlichen Gebäude eingegangen werden. Es ist davon auszugehen, dass einzelne Parzellen mittel- oder langfristig neu bebaut werden, andere langfristig mit kleinerer oder grösserer Sanierung weiterbestehen.

Den Studienauftrag konnte die Züst Gübeli Gambetti Architektur und Städtebau AG, Zürich, mit ihrem Projekt für sich entscheiden. Der Überbauungsvorschlag wurde nachfolgend zu einem Richtprojekt als Basis für die Erarbeitung eines Gestaltungsplans weiterbearbeitet. Mit der Umsetzung in einen genehmigungsfähigen Gestaltungsplan wurde die Metron Raumentwicklung AG aus Brugg beauftragt.

1.2. Ziele der Planung

Das qualitätssichernde Verfahren (Studienauftrag) hat unter Beteiligung der Stadt Aarau ein Richtprojekt hervorgebracht, das wesentliche Mehrwerte für die Öffentlichkeit beinhaltet und eine qualitätsvolle langfristige Entwicklung der Bebauung ermöglicht. Das Projekt ist dabei mit den wesentlichen übergeordneten Grundlagen und Zielsetzungen auf der Ebene Stadt abgestimmt.

Die Qualitäten des Richtprojekts sollen im Rahmen des Gestaltungsplans „Bahnhofstrasse 86-96“ grundeigentümerverbindlich gesichert werden. Insbesondere sind dies:

- Qualitätsvolle Weiterentwicklung des Bahnhofsareals.
- Aufwertung des Bahnhofplatz Ost (ehem. Güterplatz) durch eine bauliche und funktionale Aufwertung innerhalb des Gestaltungsplangebiets.
- Grosszügige Zwischenräume zwischen den Baukörpern zur Verbindung der Räume des Bahnhofplatz Ost (ehem. Güterplatz) und des Kantiparks.
- Städtebauliche Setzung der Bauten als östlicher Auftakt der Bahnhofstrasse und gute Eingliederung in Form und Grösse in die bestehenden Strukturen.
- Beitrag zur Belebung der Bahnhofstrasse durch Nutzungskonzept im Erdgeschoss und durch attraktive einladende Aussenräume.
- Etappierbare Bebauung mit kurz- und langfristigen Szenarien, die stets eine gute Gesamtwirkung erzielen.
- Sicherung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts.

1.3. Inhalt der Planung

Um die Ziele der Planung erreichen zu können, enthält der Gestaltungsplan grundeigentümerverbindliche Festlegungen (vgl. Kapitel 4). Diese sind im Situationsplan 1:500 und in den Sondernutzungsvorschriften (SNV) aufgeführt. Der Planungsbericht und das Richtprojekt erläutern die Gestaltungsplaninhalte und dienen der Auslegung der grundeigentümerverbindlichen Festlegungen.

Das Richtprojekt sieht eine Bebauung vor, die unter anderem ein Hochhaus beinhaltet. Das Gebiet ist dazu gemäss dem regionalen Hochhauskonzept von Aarau Regio (vgl. Kap. 2.3) geeignet, als Grundlage ist aber neben dem Gestaltungsplan eine Teiländerung der Nutzungsplanung erforderlich. Diese wird im Rahmen eines separaten Verfahrens parallel zum Gestaltungsplan durchgeführt.

1.4. Planungsverfahren

Gemäss § 13 des kantonalen Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) bedürfen Vorhaben mit wesentlichen Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt einer besonderen Grundlage in einem Nutzungsplan.

Das regionale Hochhauskonzept von Aarau Regio (vgl. Kap. 2.3) definiert den Prozess zur Sicherung der planungsrechtlichen Grundlage für die Erstellung von Hochhäusern. Im Vorliegenden Fall ist zur Ermöglichung eines Hochhauses ein Gestaltungsplan und zusätzlich eine Teiländerung der Nutzungsplanung nötig. In der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Stadt existiert keine generelle Grundlage für Hochhäuser. Solche sind heute lediglich vereinzelt auf Basis von Pflichtgestaltungsplänen gemäss Anhang 2 BNO möglich. Deshalb wird das «reaktive Verfahren» gemäss dem Hochhauskonzept von Aarau Regio umgesetzt.



Abbildung 2 «Reaktives Verfahren» gem. regionalem Hochhauskonzept (Quelle: Aarau Regio)

Besteht die Absicht, in einem geeigneten Gebiet Hochhäuser zu erstellen, wird für das durch die Planung betroffene Areal ein qualitätssicherndes Verfahren zur Erlangung eines Richtprojekt durchgeführt. Die wesentlichen Qualitäten des Richtkonzeptes sind mittels Gestaltungsplan zu sichern.

Ebenfalls muss die Nutzungsplanung angepasst werden. Erst mit Beschluss und Genehmigung der Anpassung der Nutzungsplanung und des Gestaltungsplans wird die grundeigentümerverbindliche Grundlage und eine Planungssicherheit für den Bau von Hochhäusern geschaffen. Auf dieser Basis erfolgt dann das ordentliche Baubewilligungsverfahren. **Der vorliegende Bericht enthält die Ausführungen zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96». Die Teiländerung der Nutzungsplanung Aarau wird in einem separaten Verfahren erarbeitet.**

2. Rahmenbedingungen

2.1. Planungsgebiet



Abbildung 3 Ausschnitt der amtlichen Vermessung, Lage Perimeter rot bandiert (Quelle: Agis)

Das Planungsgebiet umfasst die Parzellen Nr. 1134, 1135, 1136 und 3666 und eine Fläche von gesamt 4'030 m². Das Planungsgebiet liegt zwischen dem Bahnhof Aarau und der Bahnhofstrasse. Das Bahnhofgebäude ist fussläufig in kürzester Zeit zu erreichen. Gegenüber befindet sich im Norden mit dem Kantipark eine grosse öffentliche Grünanlage. Direkt im Süden befindet sich der von Verkehrsinfrastruktur geprägte Bahnhofplatz Ost (ehem. Güterplatz). In Tabelle 1 sind die aktuellen Eigentumsverhältnisse im Planungsgebiet dargestellt.

Grundeigentümer	Parzelle Nr.	Fläche [m ²]	Bemerkungen
Verschiedene	1134	549	Stockwerkeigentum
Rinag-Immobilien AG, Riniken	1135	477	Alleineigentum
Verschiedene	1136	1'987	Stockwerkeigentum
GastroSocial Pensionskasse, Aarau	3666	1'017	Alleineigentum
Total		4'030	

Tabelle 1 Übersicht Eigentumsverhältnisse

2.2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Kantonaler Richtplan

Das Planungsgebiet ist gemäss kantonalem Richtplan dem Siedlungsgebiet zugewiesen und rechtskräftig zonierte (siehe unten). Die Stadt Aarau ist Standort eines Entwicklungsschwerpunkts (ESP) von kantonaler Bedeutung. Unter anderen ist als Substandort das Bahnhofsgebiet ausgeschieden. Für den Ort besteht damit ein kantonales Interesse der Aufwertung und vielfältigen Nutzung der Bahnhofsgebiete (Richtplankapitel S 1.3, Planungsanweisung 3.1). Die beabsichtigte Schaffung von zusätzlichem Wohnraum an zentraler Lage entspricht zudem der im kantonalen Richtplan definierten Siedlungsentwicklung nach innen. Der Bebauungsvorschlag für die vier Parzellen kann einen Beitrag zur Innenentwicklung des Siedlungsgebiets von Aarau leisten (Richtplankapitel S 1.2, Planungsanweisung 2.).

Kantonales Baugesetz (BauG)

Der Gestaltungsplan (GP) ist ein Planungsinstrument des kantonalen Baugesetzes. Der GP präzisiert die Nutzungsplanung einer Gemeinde für ein spezielles Gebiet. Gemäss § 21 Abs. 1 BauG können Gestaltungspläne erlassen werden, wenn ein wesentliches öffentliches Interesse an der Gestaltung der Überbauung besteht.

Im vorliegenden Fall sind die Stadt Aarau und die Grundeigentümer übereingekommen, dass die zukünftige Entwicklung des Gebiets «Bahnhofstrasse 86-96» mit einem Gestaltungsplan geregelt werden soll. Für eine koordinierte Planung sprechen u. a. die Dichte an verschiedenen öffentlichen und privaten Interessen, die kantonalen Vorgaben zur Innenentwicklung sowie die hohen Ansprüche an die zu erreichende Qualität der Überbauung.

Im Rahmen eines Gestaltungsplans kann von den Nutzungsplänen einer Gemeinde abgewichen werden, wenn ein gegenüber der Regelbauweise besseres Ergebnis erzielt wird. Die Abweichung kann die Bauweise betreffen, die Baumasse oder die Gestaltung der Bauten. Die mit dem vorliegenden Gestaltungsplan möglichen Abweichungen sind in Kapitel 4.3 beschrieben.

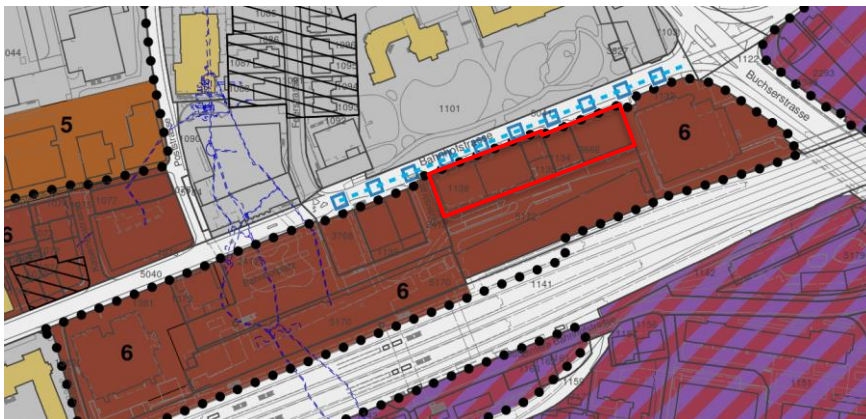
Gemäss § 13 BauG bedürfen Vorhaben mit wesentlichen Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt einer besonderen Grundlage in einem Nutzungsplan. Eine solche besondere Grundlage ist entsprechend im Nutzungsplan der Stadt Aarau für das vorgesehene Hochhaus zu schaffen. Die dafür notwendige Teiländerung der Nutzungsplanung erfolgt in einem separaten Verfahren.

Gemeindeordnung der Stadt Aarau

Seit 2005 trägt Aarau das Label Energiestadt. Aarau hat zudem 2012 die Ziele der städtischen Energie- und Klimapolitik in der Gemeindeordnung festgelegt. Politik und Verwaltung sind demnach verpflichtet, sich für eine nachhaltige Entwicklung einzusetzen und in diesem Rahmen die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft und 1-Tonne-CO₂-Gesellschaft sowie einen Verzicht auf den Bezug von Kernenergie anzustreben. Im Rahmen von Planungen unter Einbezug der Stadt werden daher hohe Ansprüche an die Energieeffizienz gestellt. Diese sind im Rahmen der Sondernutzungsvorschriften zum Gestaltungsplan zu sichern (vgl. Kap. 4.2).

Nutzungsplanung der Stadt Aarau

Die letzte Revision der Nutzungsplanung wurde vom Stadtrat im Mai 2018 beschlossen. Die kantonale Genehmigung erfolgte am 18. Dezember 2019.



Bauzonen	
	ZE5 Zone Zentrum fünfgeschossig
	ZE6 Zone Zentrum sechsgeschossig
	ÖN Zone Öffentliche Nutzung
	AW5 Zone Arbeiten und Wohnen fünfgeschossig
	Gestaltungsplanpflicht

Abbildung 4 Ausschnitt BZP Aarau, Planungsgebiet rot bandiert (Quelle: Stadt Aarau)

Der gesamte Planungsperimeter ist gemäss der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Stadt Aarau der Zentrumszone 6 Geschosse zugeordnet. Die Zone bezweckt die Stärkung und Entwicklung der Innenstadt. Zudem gehört der Perimeter zum Pflichtgestaltungsplangebiet „Bahnhof Nord“. Folgende Baumasse gelten gemäss der Bauzonenübersicht im Anhang 1 innerhalb der Zentrumszone sechsgeschossig:

Bauzone	Abkürzung	Ausnutzungsziffer	Wohnanteil		Anzahl Vollgeschosse	Fassadenhöhe (in m)		Gesamthöhe (in m)		Kleiner Grenzabstand (in m)	Grosser Grenzabstand (in m)	Empfindlichkeitsstufe	Zusätzliche und Sonderregelungen in § ...
			mindestens	höchstens		Flachdach strassenseitig	Firstdach traufseitig	Firstdach	Flachdach				
Zentrum	ZE6	-	-	0.75	6	20	20	24	24	*	*		

Abbildung 5: Baumasse der ZE 6 gem. Bauzonenübersicht BNO Aarau (Quelle: Stadt Aarau)

Für das Gebiet besteht eine Gestaltungsplanpflicht, es ist dem Pflichtgestaltungsplangebiet „Bahnhof Nord“ zugewiesen. Gemäss § 5 Abs. 2 BNO kann bei Pflichtgestaltungsplänen im Ausmass von § 4 BNO von den Regelbaumassen abgewichen werden, sofern im Anhang 2 nicht spezielle Abweichungen vorgesehen sind:

- Überschreitung der Zonengemässen AZ um 25 %
- Unter Voraussetzung eines aus einem qualitätssichernden Verfahren hervorgegangenen Richtprojekts gemäss § 6 Abs. 1 BNO: Überschreitung der Zonengemässen Geschossigkeit um 2 Geschosse und die dafür erforderliche erhöhte Ausnutzung

Sind in Anhang 2 der BNO besondere Abweichungen definiert, können Abweichungen gemäss § 4 BNO nicht angewendet werden. Für das Gebiet der vorliegenden Planung existieren im Anhang 2 der BNO Aarau keine entsprechenden Definitionen:

Pflichtgestaltungsplan	Ziele	Abweichungen von den Regelbaumassen
Bahnhof Nord	Erweiterung der Innenstadt Städtebaulich, architektonisch und betrieblich gute Überbauung und Nutzung des nördlichen Bahnhofquartiers sowie dessen zweckmässig Erschliessung	Wohnnutzung erst ab 1. Obergeschoss, Nutzung des Erdgeschosses in der Regel publikumsorientiert. In der Länge nicht begrenzter, höchstens 30 m tiefer Baukörper. Gesamthöhe First- und Flachdach (Geschosszahl frei) des Baukörpers entlang SBB-Geleise 31 m, eines Baukörpers angrenzend an die Buchserstrasse 70 m, des östlich an den öffentlichen Bahnhofplatz angrenzenden Gebäudes 22m und des westlich an den öffentlichen Bahnhofplatz angrenzenden Gebäudes 33m (heutige Parzelle 1379) Bezug des Freiraums im Bereich des Baukörpers angrenzend an die Buchserstrasse zum Torfeld Nord.

Abbildung 6 Ausschnitt aus dem Anhang 2 der BNO Aarau (Quelle: Stadt Aarau)

Entsprechend können im Rahmen des Gestaltungsplans unter umfassender Interessenabwägung bis zu zwei zusätzliche Vollgeschosse und die dafür erforderliche erhöhte Ausnutzung zugelassen werden.

Da das Richtprojekt teilweise grössere Abweichungen vorsieht, müssen diese durch eine Teiländerung der BNO im Anhang 2 aufgenommen werden. Die Teiländerung der BNO wird in einem separaten Verfahren parallel zum Gestaltungsplan ausgearbeitet.

Parkfeldberechnung und Reduktion MIV (§ 68 BNO)

Die Berechnung der Parkfelder stützt sich auf § 68 der BNO. Gemäss Abs. 1 bildet das kantonale Recht und damit die Norm VSS 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 31. März 2019 die wesentliche Grundlage für die Berechnung. Gemäss § 68 Abs. 2 und 3 BNO sieht die Stadt Aarau Reduktionen der Parkfelder nach Standorttyp und bei der Lage innerhalb eines «Überlastungsgebiets» gemäss BNO vor. Das Planungsgebiet wird als «Standorttyp A» klassiert und befindet sich im «Überlastungsgebiet Bahnhofsnähe». Entsprechend findet eine additive Reduktion nach Abs. 2 und Abs. 3 statt.



Abbildung 7: Auszug «Basisplan Parkierung» gem. Anhang 8 BNO (Quelle: Stadt Aarau)

Reduktion nach Standorttypen gemäss § 68 Abs. 2 BNO auf folgende Anteile des nutzungsspezifischen Pflichtangebots in %
(Planausscheidung auf der folgenden Seite)

Standorttyp	Bewohnerinnen und Bewohner	Beschäftigte	Besucherinnen und Besucher Kundinnen und Kunden
A	50 - 100	20 - 30	20 - 30
B	70 - 100	40 - 50	40 - 50
C	90 - 100	50 - 70	50 - 70

Abbildung 8: Tabelle Reduktion nach Standorttyp (Quelle: Stadt Aarau)

Zusätzliche Reduktion nach Überlastungsgebieten gemäss § 68 Abs. 3 BNO auf folgende Anteile des nutzungsspezifischen Pflichtangebots in %
(Planausscheidung auf der folgenden Seite)

Überlastungsgebiete	Bewohnerinnen und Bewohner	Beschäftigte	Besucherinnen und Besucher Kundinnen und Kunden
Altstadt	Keine Erstellung privater Parkfelder		
Bahnhofnähe	85	60	70
Transformationsgebiete	100	70	80

Abbildung 9: Tabelle zusätzliche Reduktion nach Überlastungsgebieten (Quelle: Stadt Aarau)

Mobilitätskonzept / Reduktion des Pflichtparkfeldangebots (§ 67/ 68 BNO)

Eine weitergehende Reduktion unter die errechneten Werte gemäss BNO bis hin zu autoarmem bzw. autofreien Nutzungen ist möglich. Voraussetzung für eine weitere Reduktion ist die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts. Inhalte, Ziele, Controlling, mögliche Massnahmen, etc. sind in § 67 BNO vorgegeben.

Rechtskräftiger Gestaltungsplan «Bahnhof Nord»

Das gesamte Planungsgebiets ist Teil des Pflichtgestaltungsplanperimeters «Bahnhof Nord». Für einen Teilbereich des Pflichtgestaltungsplanperimeters besteht bereits ein gleichnamiger Gestaltungsplan von 1995, revidiert 2003. Das Planungsgebiet (Parzellen Nrn. 1134, 1135, 1136, 3666) ist allerdings nicht Teil dieses Gestaltungsplans.

Der Gestaltungsplan «Bahnhof Nord» bezweckt die städtebaulich, architektonisch und betrieblich gute Überbauung und Nutzung des nördlichen Bahnhofquartiers sowie dessen zweckmässige Erschliessung. Der Gestaltungsplan sollte insbesondere die Realisierung des im November 1992 erstplatzierten, überarbeiteten Wettbewerbsprojektes «Nördliches Bahnhofgebiet Aarau» in seiner Grundidee ermöglichen und damit sicherstellen, dass gegenüber dem damaligen Zustand des Bahnhofquartiers eine bessere Gesamtwirkung erzielt wird.

Der vorliegende Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96» ist daher mit dem rechtskräftigen Gestaltungsplan und insbesondere mit den Zielvorgaben zum Pflichtgestaltungsplangebiet «Bahnhof Nord» in Anhang 2 BNO abgestimmt.

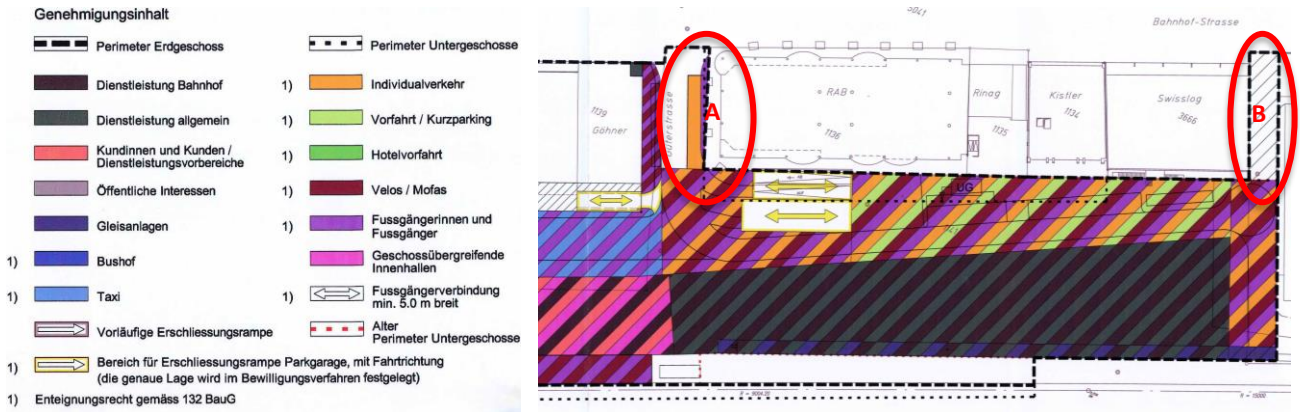


Abbildung 10: Ausschnitt Gestaltungsplan Bahnhof Nord (Quelle: Stadt Aarau)

Im Bereich der westlichen Parzellengrenze ist innerhalb des Gestaltungsplans Bahnhof Nord ein Bereich für Fussgängerinnen und Fussgänger definiert (vgl. Ziff. A Abb. 10). Der vorliegende Gestaltungsplan Bahnhofstrasse 86-96 führt diese Intention auf der Parzelle Nr. 1136 weiter.

Im vorliegenden Fall wird die Intention des GP Bahnhof Nord durch Festlegungen im Gestaltungsplan Bahnhofstrasse 86-96 weitergeführt, indem die begehbare Fläche auf Erdgeschossniveau gegenüber dem Ist-Zustand deutlich ausgeweitet wird. In der Summe entsteht im Vergleich zum Ist-Zustand mehr Raum für den Fussverkehr

Im Bereich der östlichen Parzellengrenze definiert der GP Bahnhof Nord eine Verkehrsfläche (vgl. Ziff. B Abb. 10). Damit ist die Weiterführung der Verbindungsbereiche gemäss dem Richtprojekt des vorliegenden Gestaltungsplans bereits gesichert. Im Rahmen einer Entwicklung im Bereich des Relais-Gebäudes auf Parzelle Nr. 3666 kann entsprechend eine weitere Aufwertung des Bahnhofplatz Ost (ehem. Güterplatz) erreicht werden.

2.3. Weitere Grundlagen

ISOS

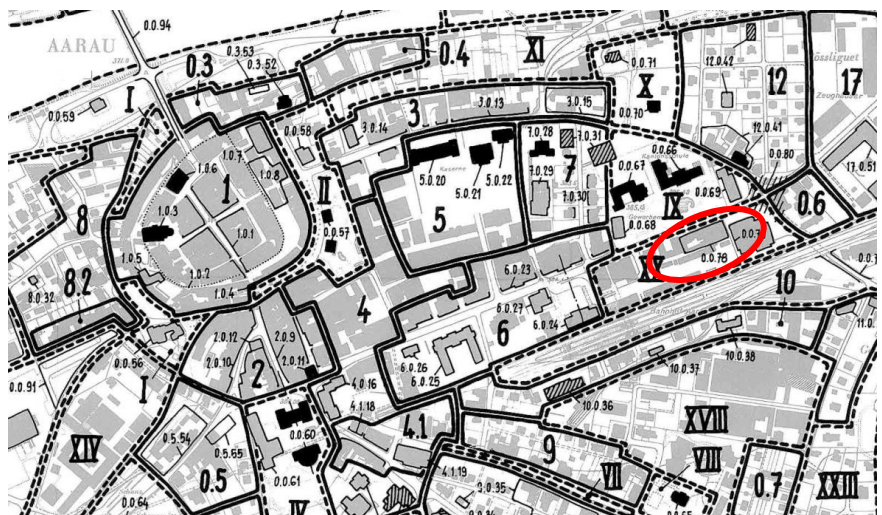


Abbildung 11 Ausschnitt ISOS Aarau mit Planungsgebiet rot bandiert (Quelle: BAK)

Das ISOS der Stadt Aarau datiert vom Aufnahmejahr 1986. Das Gebiet befindet sich in der Umgebungszone XX (östlicher Teil der Bahnhofstrasse, vorwiegend neue Verwaltungsbauten). Es ist das Erhaltungsziel b aufgeführt, zentral ist demnach der Erhalt der wesentlichen Eigenschaften für die Beziehung zu den Ortsteilen. Es soll entsprechend nach geeigneten Nutzungsanweisungen gesucht werden, um den Bereich vor überdimensionierter Überbauung zu bewahren.

Zum Einzelelement 0.0.78 (Bebauung innerhalb des Planungsperrimeters) ist der Hinweis enthalten, dass es sich um einen Restbestand von Altbauten an der Bahnhofstrasse handelt. Es ist kein Erhaltungsziel definiert.

Raumentwicklungsleitbild (REL) der Stadt Aarau

Das REL ist Teil der Entwicklungsstrategie der Stadt Aarau und gehörte damit zum ersten Schritt der Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Es wurde vom Stadtrat am 23. Juni 2014 beschlossen. Im REL sind für die verschiedenen Stadtteile städtebauliche Leitlinien formuliert. Für den Planungsperrimeter gilt die Leitlinie „Die Innenstadt ergänzen“. Der Planungsperrimeter liegt an der Achse Bahnhofstrasse - Kreuzplatz – Rohrerstrasse West und damit an einer der wichtigsten Achsen der Innenstadt. Die Bahnhofstrasse soll in der langfristigen Perspektive zu einem Boulevard entwickelt werden. Dazu gehören insbesondere ein beidseitiges Trottoir und Bauten, die sich auf die Strasse hin ausrichten. Besonders Nutzungen, die der Aufgabe der Innenstadt als Zentrum förderlich sind, sollen ermöglicht werden. Erwünscht sind auch publikumsintensive Einrichtungen mit Bezug zur Strasse.




- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | Gevierte der Innenstadt |  | Kasernenplatz |
|  | Wichtigste Achsen der Innenstadt: |  | Wichtige Fassadenlinien definieren den Stadtraum |
| | - Bahnhofstrasse – Kreuzplatz – Rohrerstrasse West als Hauptachse |  | Ergänzungen des Stadtkörpers (Volumen beispielhaft) |
| | - Laurenzenvorstadt als Nebenachse | | |
|  | Parks in der Innenstadt | | |
| | - Kantipark als Element der Hauptachse Bahnhofstrasse aufwerten | | |
| | - Ehemaliger Stadtgraben, Kasinopark-Igelweid, Platanenallee, Schlossplatz zu einem Stadtraum aufwerten und als Verbindung Altstadt – Innenstadt stärken. | | |

Abbildung 12 Städtebauliche Leitlinie 13, REL Aarau (Quelle: Stadt Aarau)

Freiraumkonzept der Stadt Aarau

Das Freiraumkonzept ist das Ergebnis einer Untersuchung der gesamtstädtischen Freiraumsituation und soll das Bewusstsein für die Qualitäten und besonderen Eigenheiten Aaraus schärfen. Das Freiraumkonzept umfasst mehrere Bestandteile:

- Freiraumkonzept: Schwerpunkt auf planerischen Zielen
- Masterplan Pflege und Entwicklung: Schwerpunkt auf pflegerischen Zielen
- Ergänzend: Pflege- und Entwicklungspläne.

Die Bahnhofsstrasse ist im Freiraumkonzept analog zum ISOS als wichtige Repräsentationsachse des 19. Jahrhunderts verzeichnet. Zudem sind die Fassadenfluchten innerhalb des Planungsgebiets von hoher Bedeutung für die Raumqualität. Für die vorliegende Planung bedeutet dies konkret:

- Die Fassade an der Bahnhofstrasse ist gut in den Kontext einzupassen
- Eine Aufwertung der Bahnhofstrasse durch entsprechende Nutzungen in der Bebauung (v. a. Erdgeschoss) und entsprechende Belebung
- Der Gestaltung des Strassenraums ist grosse Bedeutung zuzuschreiben

Klimastrategie Aarau 2020

Die Klimastrategie Aarau 2020 wurde durch den Stadtrat am 15. Februar 2021 beschlossen. Es beinhaltet in verschiedenen Teilbereichen Massnahmen zum Klimaschutz, die das Ziel verfolgen, die städtischen Treibhausgase auf Netto-Null bis 2050 zu senken. Für den vorliegenden Gestaltungsplan sind hauptsächlich Massnahmen aus den Teilbereichen Gebäude (1), Mobilität (2) und Erneuerbare Energieproduktion (3) von Bedeutung. Die direkt für das Projekt relevanten Ziele werden zusammenfassend aufgelistet:

- *1b Gebietsspezifische energetische Vorschriften einführen* (u.a. erhöhte Anforderungen zu Energieeffizienz und Klimaschutz in Sondernutzungsplänen)
- *1e Energieeffizienz und erneuerbare Energien finanziell fördern* (Förderung und Beratung mit Ausrichtung auf Energieplan)
- *2a Verkehr vermeiden* (Stadt der kurzen Wege)
- *2b Energieeffiziente Verkehrsträger fördern* (Attraktivität Velo- und Fussverkehr verbessern)
- *2c Nachfrage nach wenig energieeffizienten Verkehrsmitteln (MIV) senken* (Autoarme Nutzungen an gut erschlossenen Lagen, Mobilitätsmanagement)
- *2e Erneuerbaren motorisierten Verkehr unterstützen* (Städtische Massnahmen zur Förderung von elektrischen oder wasserstoffbetriebenen Antriebsformen)
- *3a Produktion erneuerbaren Stroms erhöhen* (Im In- und im Ausland)

Klimaanpassungsstrategie Aarau 2022

Die Klimaanpassungsstrategie wurde durch den Stadtrat am 19. September 2022 beschlossen. Die Strategie umfasst 4 übergeordnete Ziele zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung

- *I. Klimatisches Kaltluftsystem erhalten*
- *II. Entlastungswirkung mit Grün- und Freiraumstrukturen schaffen*
- *III. Hitzeminderung mit Wasser, Pflanzen und Materialisierung fördern*
- *IV. Klimaangepasstes Verhalten, Entwickeln und Realisieren fördern*
 - *Unter gleichzeitiger Erhöhung von Aufenthaltsqualität und Biodiversität*

Das Gestaltungsplangebiet ist in verschiedener Hinsicht ein Hotspot und wird folgenden Problemräumen zugewiesen:

- Stadträume mit hoher Beschäftigtendichte, frequentierten öffentlichen Räumen und Treffpunkten, die von Hitze betroffen sind
- Stadträume, die einen Mangel an Entlastungsräumen aufweisen und von Hitze betroffen sind.

Für den Gestaltungsplanperimeter sind daher primär die Ziele III und IV relevant. Der Gestaltungsplan soll daher die «blau-grünen» Ziele im Sinne der Schwammstadt umsetzen, die Versiegelung geringhalten, die Wärmeabsorption durch geeignete Materialien möglichst tief halten, möglichst viele und möglichst grosse Baumpflanzungen vorsehen sowie weitere Massnahmen zugunsten der Biodiversität implementieren. Der MIV soll soweit möglich reduziert werden und Frischluftkorridore sollen geschaffen, bzw. freigehalten werden.

Eine möglichst klimafreundliche und nachhaltige Entwicklung ist das zweite wichtige zu verfolgende Ziel. Dies kann beispielsweise durch die Vorgabe eines entsprechenden Nachhaltigkeitslabels begünstigt werden.

Gesamtverkehrskonzept (GVK) Region Aarau

Das GVK Region Aarau zeigt Strategien für eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Mobilität auf. Es beschreibt ein etappiertes Vorgehen zur Erreichung der gewünschten Entwicklung bis 2040 für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den ruhenden Verkehr sowie für die Siedlung. Damit bietet es dem Kanton, der Stadt Aarau und den umliegenden Gemeinden eine Grundlage, mit der sie ihre Mobilitätsentwicklung aktiv gestalten und koordinieren können. Die 1. Etappe des GVK Region Aarau (Analyse und Konzept) wurde Ende 2021 abgeschlossen. Mit Abschluss dieser Etappe wurden zugleich die Arbeiten an Etappe 2 aufgenommen, diese werden über die nächsten Jahre fortgeführt.

Gemeinsamer Nenner der Beteiligten und zentrales Ziel des Konzepts ist eine siedlungs- und landschaftsverträgliche Mobilität. Die steigende Mobilitätsnachfrage soll hauptsächlich durch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr sowie mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur abgedeckt werden.

Für die vorliegende Planung bedeutet dies konkret:

- Der künftige Mehrverkehr muss zum überwiegenden Teil durch den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr und den Veloverkehr abgedeckt werden
- Beim bestehenden Verkehr ist eine Verlagerung vom Auto auf den öV, das Velo und den Fussverkehr anzustreben

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Der KGV der Stadt Aarau wurde vom Stadtrat am 29. August 2016 beschlossen und vom kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt am 5. Dezember 2016 genehmigt. Wesentliche Teile des Kommunalen Gesamtplans Verkehr sind die Feststellung der Belastbarkeit des Strassennetzes und die Festlegung der möglichen Verkehrsentwicklung. Hierzu gehört die Bestimmung des maximal bewältigbaren Autoverkehrs.

Die definierten Regelungen zur Erstellung von Parkfeldern sowie die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts wurden unmittelbar mit der Revision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) 2018 umgesetzt und eingeführt.

Der Planungsperimeter wird dem Standort-Typ A zugeordnet, das Parkfeldangebot beträgt für Beschäftigte und Besucherinnen/Kunden min. 20 % bis max. 30 % der

Richtwerte. Zusätzlich ist das Gebiet auf Grund der Bahnhofnähe (Überlastungsgebiet) mit einer weiteren Reduktion um 60 % bei den Beschäftigten und 70 % bei den Besucherinnen / Kunden belegt. Zudem hat der Stadtrat die Möglichkeit, eine weitere Abminderung der Parkfelderzahl zuzulassen (autoarme / autofreie Nutzungen). Bedingungen dafür sind:

- ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs,
- ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts,
- die rechtliche Sicherstellung der dauernden Umsetzung des Mobilitätskonzepts.

Hochhauskonzept und Sachplan Hochhaus Aarau Regio

Der Gemeindeverband Aarau Regio hat im Rahmen eines Hochhauskonzepts Grundlagen für die differenzierte räumliche Festlegung von und die Bezeichnung von Ausschlussgebieten geschaffen. Das Konzept setzt sich zudem mit den nötigen qualitätssichernden Massnahmen und regionalwirtschaftlichen Aspekten auseinander. Es wurde am 16. Januar 2019 durch den Vorstand des Regionalplanungsverbands verabschiedet und am 7. Dezember 2022 durch den Regierungsrat genehmigt.



Abbildung 13 Übersichtsplan Hochhausgebiete (Quelle: Aarau Regio)

Das Gebiet Bahnhof Aarau wird grundsätzlich als Eignungsgebiet identifiziert (grüne Fläche Abbildung 13). Das Konzept stellt eine Entscheidungsgrundlage für Gemeinden dar, es kann kein «Anrecht» auf ein Hochhaus daraus abgeleitet werden.

Die wichtigsten Festsetzungen aus dem Konzept wurden in einem Regionalen Sachplan behördenverbindlich verankert. Wesentliche Sachplaninhalte betreffen folgende Punkte:

- Als Hochhaus wird ein Gebäude mit einer Gesamthöhe von mehr als 30 m definiert, das im umfassenden Sinne dem Wohnen und dem Arbeiten dient.
- Besteht die Absicht zum Bau eines Hochhauses, sind zwingend die zuständigen kommunalen Behörden zu kontaktieren sowie die Rahmenbedingungen und die Art und der Ablauf des Prozesses gemeinsam festzulegen.
- Bei gegebener Relevanz sind die kantonalen Dienststellen, die Geschäftsstelle Aarau Regio und die Nachbargemeinden bereits frühzeitig und adäquat in die Verfahren einzubeziehen.
- Als Basis für den Gestaltungsplan und / oder für das konkrete Bauprojekt von Hochhäusern ist zwingend ein qualitätssicherndes Verfahren in Anlehnung an die Ordnung SIA 142 und 143 durchzuführen.

Zum betroffenen Gebiet Bahnhof Aarau – Torfeld Nord sind spezielle städtebauliche Beurteilungen enthalten:

- Städtebauliche Stärkung und Setzung von Merkpunkten entlang der bedeutenden Verkehrsverbindung Aarau – Suhr.
- Auszeichnung urbaner Knotenpunkte wie Kreuzplatz und Knotenpunkt Buchser- / Aarau- / Tramstrasse
- Mit Blick auf die angrenzenden Eignungsgebiete Abhängigkeiten und Potenzial zur Gruppenbildung studieren.

3. Zentrale Sachthemen

3.1. Studienauftrag und Richtprojekt

Ausgangslage und Abstimmung mit der Stadt Aarau

Wegen eines grossen Sanierungsbedarfs und der deutlichen Unternutzung des bestehenden Gebäudes auf der Parzelle Nr. 3666 möchte die Grundeigentümerin einen zeitgemässen Ersatzneubau realisieren. Zusammen mit der Stadt Aarau wurde deshalb festgelegt, dass über die Parzellen Nr. 1136, 1135, 1134, 3666 ein separater Gestaltungsplan erarbeitet werden soll. Es wurde vereinbart, dass als Basis für die Erarbeitung eines städtebaulichen Richtprojektes, ein Studienauftrag durchgeführt wird.

Der Studienauftrag wurde von der mettler2invest AG unter Einbezug der Stadt Aarau organisiert und durchgeführt, es wurden drei Teams zur Ausarbeitung eines Bebauungsvorschlags eingeladen.



Abbildung 14 Modellfoto Gewinnerprojekt Studienauftrag (Quelle: Züst Gübeli Gambetti)

Gewinnerprojekt und Weiterentwicklung zum Richtprojekt

Das Team von Züst Gübeli Gambetti Architektur und Städtebau AG und ORT AG für Landschaftsarchitektur konnte den Studienauftrag für sich entscheiden. Das Siegerprojekt besteht mit drei sehr gut in den Kontext eingeordneten Solitärbauten, die mit ihren grosszügigen Zwischenräumen und zurückspringenden Erdgeschossen grosszügige Flächen

freispielen und neue Verbindungen im Stadtraum ermöglichen. Teil der städtebaulichen Konzeption ist ein Hochhaus von 40 m Höhe als Kopf der Bebauung. Das Siegerprojekt wurde zu einem Richtprojekt als Basis für den Gestaltungsplan weiterentwickelt, dessen Inhalte im Folgenden erläutert werden.

3.2. Städtebau und Architektur

Ausgangslage

An der Bahnhofstrasse säumt eine Kette repräsentativer Einzelbauten die Strassenflucht. Dazwischen ergeben sich in kurzen Abständen Durchgänge zum Bahnhof, bzw. in Richtung Altstadt. Dieser Rhythmus wird im Bestand die Zeile im Planungsgebiet gestört. Durch die lange zusammenhängende Front gegen den Kantipark und den Bahnhofplatz Ost (ehem. Güterplatz) wird die Vernetzung der Aussenräume verhindert. Speziell der Bahnhofplatz Ost wird dadurch der Strasse abgeschnitten und zu einem schlecht genutzten Binnenraum. Zudem ist der Strassenraum zur Bahnhofstrasse im Bereich des Planungsperimeters durch die heutige Gebäudestellung sehr beengt und bietet wenig Attraktivität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.



Abbildung 15 Repräsentative Einzelbauten und Durchgänge (Quelle: Züst Gübeli Gambetti)

Bebauungskonzept

Als städtebauliche Massnahme wird daher die aneinandergebaute Situation aufgelöst und in drei Einzelvolumen aufgetrennt. Diese weisen grosszügige Zwischenräume analog der übrigen Bebauung an der Bahnhofstrasse auf und ermöglichen neu die engmaschige Vernetzung von Kantipark und Bahnhofplatz Ost. Im Erdgeschoss wird durch zusätzliche Rücksprünge gegenüber den Obergeschossen zusätzliche öffentlich zugängliche Fläche auf Stadtniveau frei und erweitert damit den Flanierbereich entlang der Bahnhofstrasse. Auf Parzelle Nr. 3666 im Osten des Perimeters ist die Ausbildung eines Hochpunkts als Kopfbau der Bebauung vorgesehen. Dieser artikuliert den Auftakt zur Bahnhofstrasse von Osten und gibt dem Eingang vom Kreuzplatz mehr Bedeutung. Die Strategien des Richtkonzepts entsprechen den übergeordneten Strategien und Interessen der Stadt Aarau. Die Aufwertung der Bahnhofstrasse durch erweiterte Flanierflächen und geeignete Räumlichkeiten für publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss ist direkt der Ausbildung des Boulevards Bahnhofstrasse dienlich. Die Ermöglichung einer Vernetzung der Freiräume nördlich und südlich des Perimeters bringt zusätzliche klimatische und stadträumliche Vorteile mit sich.

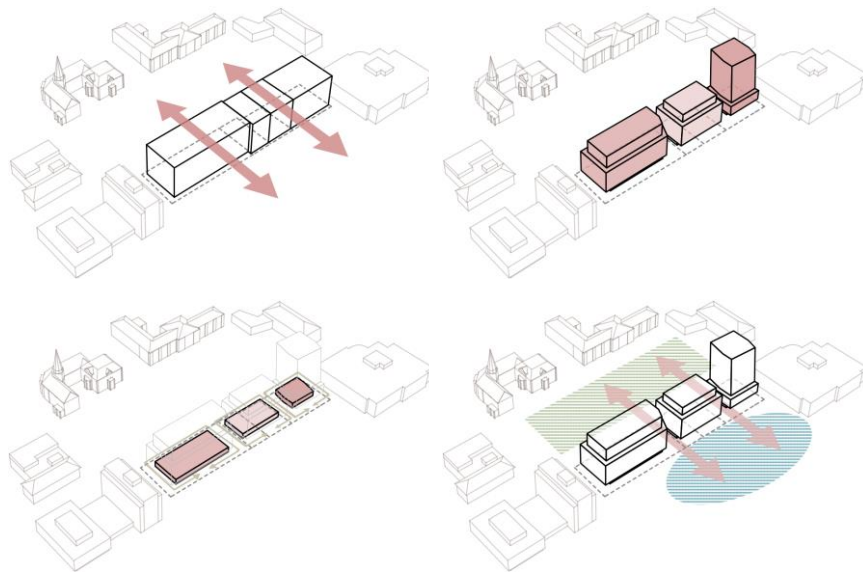


Abbildung 16 Städtebauliche Strategien, im Uhrzeigersinn: Vernetzung Stadtraum, drei Einzelvolumen schaffen, Flaniermeile auf EG-Niveau erweitern, Stadtklima und Freiraum (Quelle: Züst Gübeli Gambetti)

Volumetrische Gliederung, Geschossigkeit

Die Neubauten werden durch verschiedene Rücksprünge und durch eine deutliche Höhenstaffelung gegliedert. Augenfällig sind die grosszügigen Zwischenräume zwischen den drei Gebäuden. Die Erdgeschosse springen gegenüber den Obergeschossen jeweils deutlich zurück und erweitern den Raum auf Erdgeschossniveau so zusätzlich. Ebenso springen die Attikageschosse zurück. Die Gebäude erreichen 8, 9 und 12 Geschosse, bzw. Gesamthöhen von 26.5 m, 29.5 m und 40 m.

Damit übersteigt das Richtprojekt bezüglich Geschossigkeit und Gesamthöhe die Möglichkeiten der rechtskräftigen BNO Aarau.

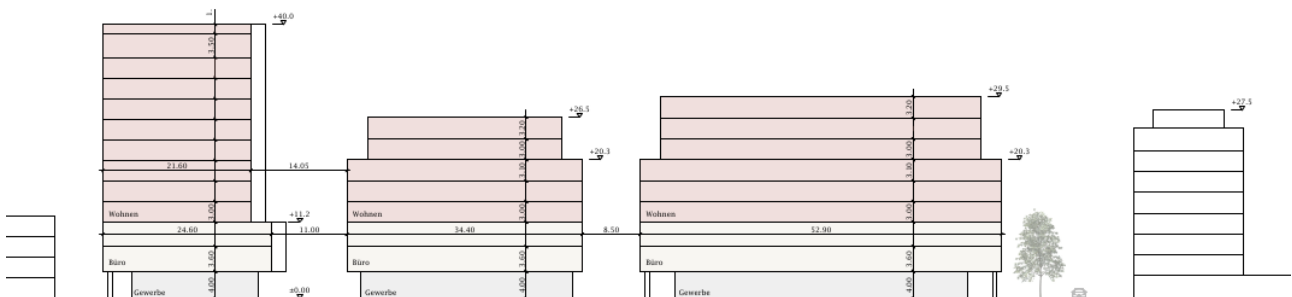


Abbildung 17 Volumetrische Gliederung des Richtprojekts (Quelle: Züst Gübeli Gambetti)

Nutzungsdichte

Die Nutzungsdichte gemäss Richtprojekt für die einzelnen Gebäude, Parzellen und das Gesamtgebiet, ausgedrückt als anrechenbaren Geschossfläche (aGF) bzw. als Ausnutzungsziffer (AZ), ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Parzellen	anrechenbare Geschossflächen [m ²]			Grundstücksfläche [m ²]	AZ
	Gewerbe	Wohnen	gesamt		
Parzelle 1134	1'500	1'700	3'200	549	5.8
Parzelle 1135	1'200	1'300	2'500	477	5.2
Parzelle 1136	4'700	5'200	9'900	1'987	5.0
Parzelle 3666	1'800	4'100	5'900	1'017	5.8
Total	9'100	12'400	21'500	4'030	5.3

Tabelle 2 Übersicht Nutzungsverteilung

Das Richtprojekt beinhaltet anrechenbare Geschossflächen (aGF) von insgesamt rund 21'500 m². Diese könnten sich auf 42% Gewerbe- und 58% Wohnnutzungen verteilen (vgl. Tabelle 2). Denkbar ist auch eine Variante mit einem höheren Wohnanteil (z. B. 66%). Der maximale Wohnanteil von 75% gemäss Anhang 2 der BNO Aarau wäre auch in einem solchen Fall eingehalten.

Die Ausnutzungsziffer ist, den eng geschnittenen Parzellen im Zentrum geschuldet, naturgemäss hoch. Die BNO der Stadt Aarau sieht daher in der 6-geschossigen Zentrumszone keine Beschränkung der AZ vor, womit die AZ des Richtprojekts als konform beurteilt werden kann. Die hohe Dichte entspricht zudem den übergeordneten Zielsetzungen an dieser zentralen und bahnhofsnahe Lage.

In der folgenden Tabelle werden die bestehende, die gemäss BNO Aarau (Regelbauweise) mögliche und die im Gestaltungsplan festgelegte Ausnutzung gegenübergestellt:

Parzellen	anrechenbare Geschossflächen [in m ²]		
	Bestand	Regelbauweise	GP
Parzelle 1134	3'200	2'900	3'200
Parzelle 1135	1'100	2'400	2'500
Parzelle 1136	9'200	9'500	9'900
Parzelle 3666	3'700	5'500	5'900

Tabelle 3 Übersicht Nutzung Bestand, Regelbauweise und Gestaltungsplan

Die Herleitung der Geschossflächen ist im Anhang dargestellt (d. h. Tabelle und Situationsplan).

Wohnspiegel und Einwohnerpotenzial

Auf der Basis des Richtprojekts lassen sich grobe Aussagen zur Anzahl der Wohnungen im Planungsgebiet machen. Gesamthaft sind gemäss Richtprojekt 113 Wohnungen mit insgesamt 347 Zimmern vorgesehen.

Abgeleitet vom durchschnittlichen Wohnflächenverbrauch von ca. 50 m² pro Person und der dem Wohnen zugeschriebenen aGF gemäss Richtprojekt kann von Wohnraum für ca. 260 Bewohnenden ausgegangen werden.

3.3. Freiraum

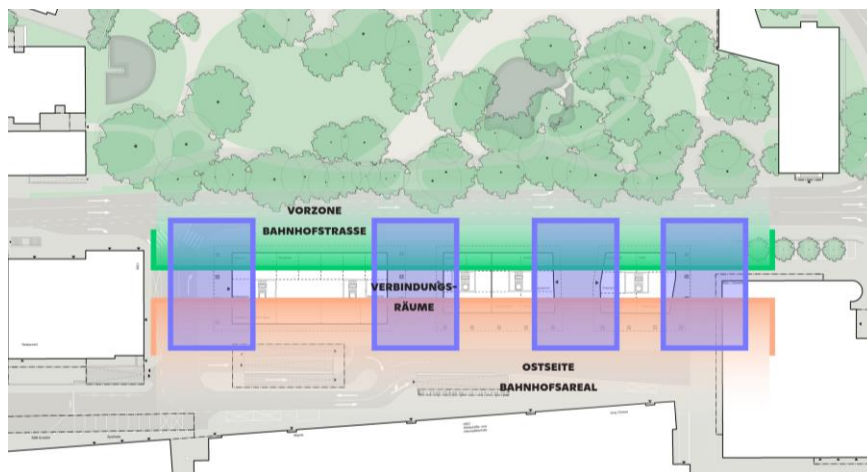


Abbildung 18 Strategien Freiraumkonzept (Quelle: ORT AG für Landschaftsarchitektur)

Vorzone Bahnhofstrasse

Der Strassenraum im Projektperimeter wird durch die durchgehenden Rücksprünge im Erdgeschoss gemäss Richtprojekt verbreitert, der Fussverkehr kann dadurch neu teilweise unter den Gebäudevolumen geführt werden. Dadurch können die verschiedenen Verkehrsarten (Fussverkehr, Veloverkehr, Parkierung, MIV) entflochten und die Verkehrslage entspannt werden. Ein zusätzlicher Fussgängerstreifen auf der Bahnhofstrasse wäre für die Vernetzung der Freiräume ein grosser Gewinn.

Die bestehenden Strassenbäume und Parkfelder befinden sich ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters und werden entsprechend nicht tangiert.

Verbindungsräume

Die Verbindungsräume ermöglichen eine grosse Durchlässigkeit der Bebauung. Verbunden werden damit der Kantipark und der Bahnhofplatz Ost, gleichzeitig können positive Auswirkungen auf das Stadtklima erwartet werden. Die Verbindungsräume werden mit Bepflanzung und Ausstattung attraktiv ausgestaltet und für den Aufenthalt optimiert. Damit wird auch die Attraktivität der Gewerbeflächen im Erdgeschoss gewährleistet.

Bahnhofplatz Ost (ehem. Güterplatz)

Der Bahnhofplatz Ost ist durch das starke Verkehrsaufkommen für Erschliessung und Anlieferung geprägt. Der Fuss- und Veloverkehr ist dadurch erheblich erschwert, es besteht nicht genügend Raum, um alle Verkehrsarten sicher und komfortabel führen zu können. Die Aufwertung und Belebung des Raums sind ein grosser stadträumlicher Gewinn. Das Richtprojekt und der Gestaltungsplan können trotz des eingeschränkten Perimeters Beiträge zu diesem Ziel leisten:

Einerseits werden Fussgänger und Velofahrer durch die neuen Zwischenräume der Bebauung von der Bahnhofstrasse zum Bahnhofplatz Ost geleitet, andererseits entsteht viel attraktive Gewerbe- und Nutzfläche mit beispielbaren Aussenflächen.

Weitere Aufwertungsmassnahmen sind ausserhalb des Perimeters denkbar:

Der Verkehr für Anlieferung und Erschliessung soll im westlichen Teil des Platzes bei der Güterstrasse konzentriert und über die bestehenden Rampen geleitet werden. So kann die östliche Hälfte des Platzes freigespielt und zu einer Begegnungszone entwickelt werden. Dabei entstehen auch Synergien zu einem angenehmen Stadtklima.

Weitergehende Überlegungen Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz Ost

Sowohl Teile der Bahnhofstrasse als auch der Bahnhofplatz Ost liegen ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Es werden daher keine eigentümergebundenen Regelungen für diese Bereiche festgelegt. Im Rahmen des Studienauftrags wurden dennoch zu beiden Bereichen Untersuchungen und Empfehlungen zur Weiterentwicklung formuliert.



Abbildung 19: Referenzbilder für die mögliche Ausgestaltung der Vorzone Bahnhofstrasse

Für die Bahnhofstrasse 86-96 wird vorgeschlagen, eine Vorzone mit Begrünung, Möblierung und bei Bedarf integrierten Parkfeldern zu schaffen. Diese schafft einen gestalterischen Bezug zum gegenüberliegenden Kantipark und weitet die Fläche des Boulevards weiter aus. Zudem kann die Fläche für Ökologie und Stadtklima einen wesentlichen Mehrwert darstellen.



Abbildung 20: Mögliche Ausgestaltung des Bahnhofplatz Ost

Für den Bahnhofplatz Ost wird eine Verkehrsberuhigung und eine dadurch ermöglichte Aufwertung vorgeschlagen. Einerseits werden Fussgänger und Velofahrer durch die neuen Verbindungsräume auf den Platz geleitet, andererseits entsteht viel attraktive Gewerbe- und Nutzfläche mit beispielbaren Aussenflächen. Der Verkehr für Anlieferung und Erschliessung soll im vorderen Teil des Platzes bei der Güterstrasse konzentriert und über die bestehenden Rampen geleitet werden. So kann die rückwärtige Hälfte des Platzes befreit und umgestaltet werden. Der Bahnhofplatz Ost könnte so zu einem attraktiven Freiraum weiterentwickelt werden.

3.4. Verkehr und Mobilität

Öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet befindet sich direkt am Bahnhof Aarau und ist entsprechend erstklassig an das ÖV-Netz angebunden (ÖV-Güteklasse A). Es kann davon ausgegangen werden, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) entsprechend tief ausfallen wird.

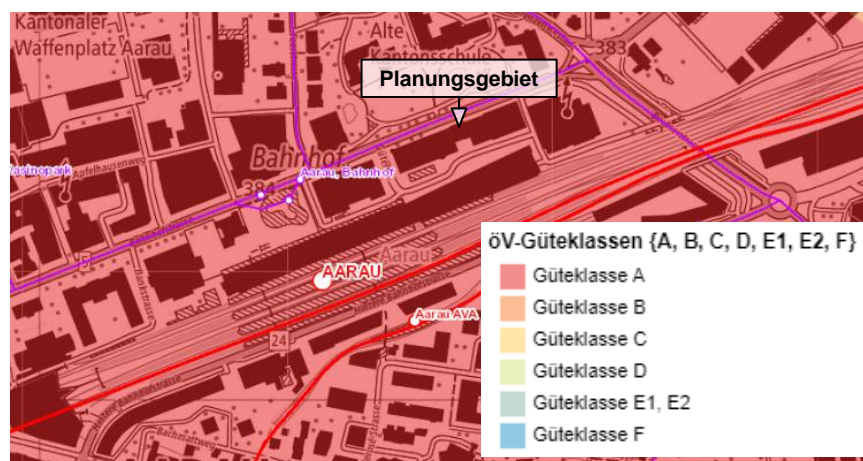


Abbildung 21: Auszug Plan öV-Güteklassen (Quelle: AGIS)

Fussverkehr

Entlang der Bahnhofstrasse wird für den Fussverkehr durch die zurückspringenden Erdgeschossfassaden gemäss Richtprojekt eine grosszügige Vergrösserung der begehbaren Fläche angeboten werden. Eine weitere deutliche Verbesserung kann durch die Verbindungsräume zwischen Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz Ost erreicht werden.

Die bestehenden Wege sind aufgrund ihrer Bedeutung für die Erreichbarkeit des Bahnhofs von grosser Bedeutung und bleiben weiterhin bestehen. Auf dem Bahnhofplatz Ost wären durch Umgestaltungen und Änderungen am Verkehrsregime wesentliche Verbesserungen für die Sicherheit und den Komfort des Fussverkehrs möglich. Das Richtkonzept zeigt entsprechende Handlungsmöglichkeiten auf, der Bahnhofplatz Ost liegt aber ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters.

Veloverkehr

Sowohl auf der Bahnhofstrasse (Basisnetz) als auch auf der Güterstrasse und über den Bahnhofplatz Ost (Verbindungsnetz/mögliche Veloachse) sind gemäss KGV der Stadt Aarau wichtige Veloverbindungen vorhanden, bzw. geplant. Auf dem Bahnhofplatz Ost wären durch Umgestaltungen und Änderungen am Verkehrsregime wesentliche Verbesserungen für die Sicherheit und den Komfort der Velofahrenden möglich. Das Richtkonzept zeigt entsprechende Handlungsmöglichkeiten auf, der Bahnhofplatz Ost liegt aber ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters.

Öffentliche Veloabstellplätze befinden sich in erster Linie im Süden des Planungsgebiets am Bahnhofplatz Ost. Gemäss der Masterplanung Veloparkierung (am 6. Juli 2021 vom Stadtrat beschlossen) weisen alle bestehenden Abstellanlagen eine hohe Auslastung auf. Insbesondere bei den Abstellplätzen in der Nähe der Perrons am Bahnhof und an den Eingängen zur Altstadt übersteigt die Anzahl Velos die Kapazität der Abstellanlagen. Mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum und der angestossenen Veloförderung werden die Velonutzung und der Abstellbedarf in der absehbaren Zeit laufend zunehmen.

Insgesamt wird bis 2030 mit einer Zunahme des Veloparkierbedarfs von rund 40 % gerechnet. An einigen Standorten wird diese Zunahme zu deutlichen Überlastungen führen, insbesondere im Bahnhofperimeter. Die Kapazitäten der bahnhofnahen öffentlichen Veloabstellanlagen sind deshalb durch die Erweiterung der bestehenden sowie durch die Schaffung neuer Anlagen zu erhöhen. Insbesondere auf dem Bahnhofplatz Ost stehen potenziell bei Umgestaltungen Flächen für die öffentliche Veloparkierung zur Verfügung.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Planungsgebiet grenzt an die Güterstrasse (Gemeindestrasse) und den Bahnhofplatz Ost sowie die Bahnhofstrasse (K 109) an. Eine grundsätzliche Änderung dieser Erschliessung ist, bedingt durch die Situation im Bestand, nicht realisierbar – es müssten grössere Anpassungen vorgenommen werden.

Es sind total 42 Parkplätze (PP) vorgesehen. Dies entspricht einer autoarmen bis autofreien Nutzung. Davon sind 5 PP im Aussenbereich und 37 PP auf die Untergeschosse verteilt. Zu den gesamt 42 PP sind zusätzlich 7 PP für mobilitätseingeschränkte Personen zu erstellen (2 Besucher- und 5 zugewiesene Parkplätze). Die Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) erfolgt rückwärtig auf dem Bahnhofplatz Ost über die bestehende Rampe.

In der folgenden Tabelle werden die bestehenden, die gemäss BNO Aarau (Regelbauweise) notwendigen und die im Gestaltungsplan festgelegte Anzahl Parkplätze (zusätzliche Reduktion auf autoarm-autofrei) gegenübergestellt. Die Anzahl PP für den GP wurde gemäss dem Verkehrsgutachten der Metron Verkehrsplanung vom 26. Juni 2023 ermittelt.

Parzellen	Bestand	Anzahl Parkplätze		GP
		Regelbauweise	von bis	
Parzelle 1134 (Baufeld C)	58	14	26	8
Parzelle 1135 (Baufeld B)		11	20	6
Parzelle 1136 (Baufeld A)	208	45	80	23
Parzelle 3666 (Baufeld D)	25	27	48	12
Total	291	97	174	49

Tabelle 4 Übersicht Anzahl Parkplätze gemäss Bestand, Regelbauweise und GP

Die Anzahl der festgelegten Parkplätze entspricht einer autoarmen bzw. autofreien Nutzung. Die Reduktion der Parkplätze geht über die festgelegten Reduktionsfaktoren der BNO Aarau hinaus. Für diese Unterschreitung ist die Ausarbeitung und die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts gemäss § 67 BNO notwendig. Dieses ist der Stadt zusammen mit den übrigen Unterlagen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens einzureichen.

Anlieferung, Entsorgung und Zugang für Notfallfahrzeuge

Die Anlieferung für die Gewerbeflächen erfolgt über den Bahnhofplatz Ost. Es werden zwei Standorte für Anlieferung definiert, diese sind so dimensioniert, dass mit Kleintransportern beliefert werden können.

In der südöstlichen Ecke des Perimeters ist ein Standort für die Entsorgung vorgesehen – diese erfolgt über mehrere Unterflurcontainer.

Die verschiedenen Aufstellflächen für die Feuerwehr wurden mit der Feuerwehr Aarau bereits koordiniert und abgesprochen.

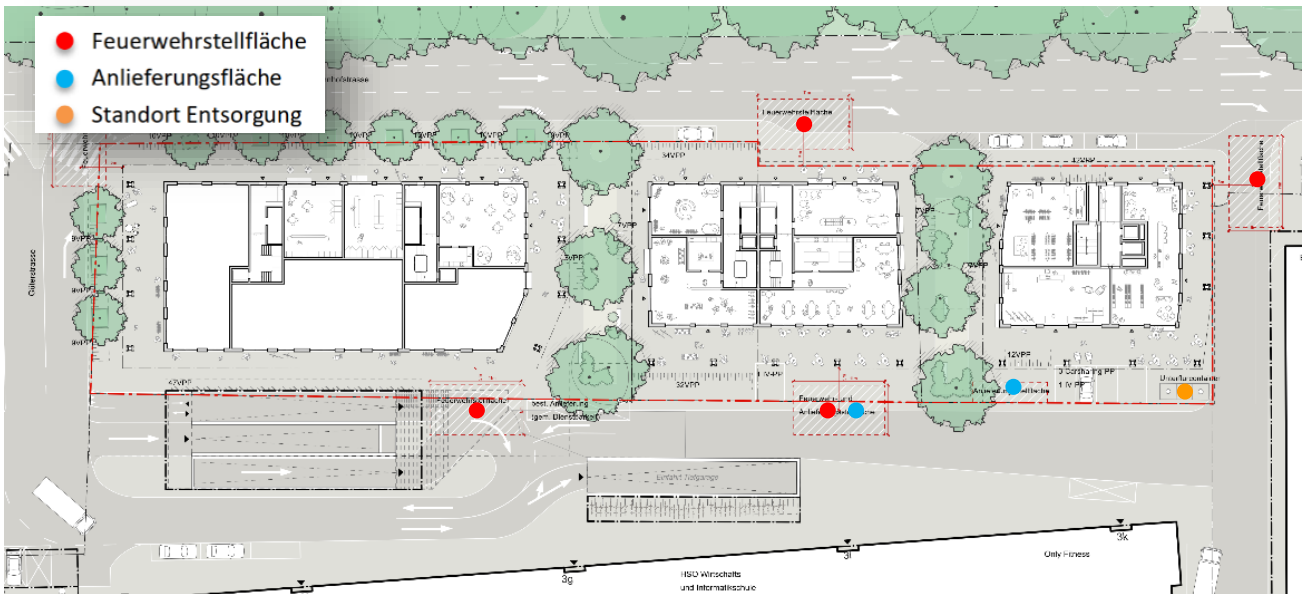


Abbildung 22 Anlieferung, Entsorgung, Feuerwehr (Quelle: ORT AG für Landschaftsarchitektur)

3.5. Umwelt

Ökologie und Biodiversität

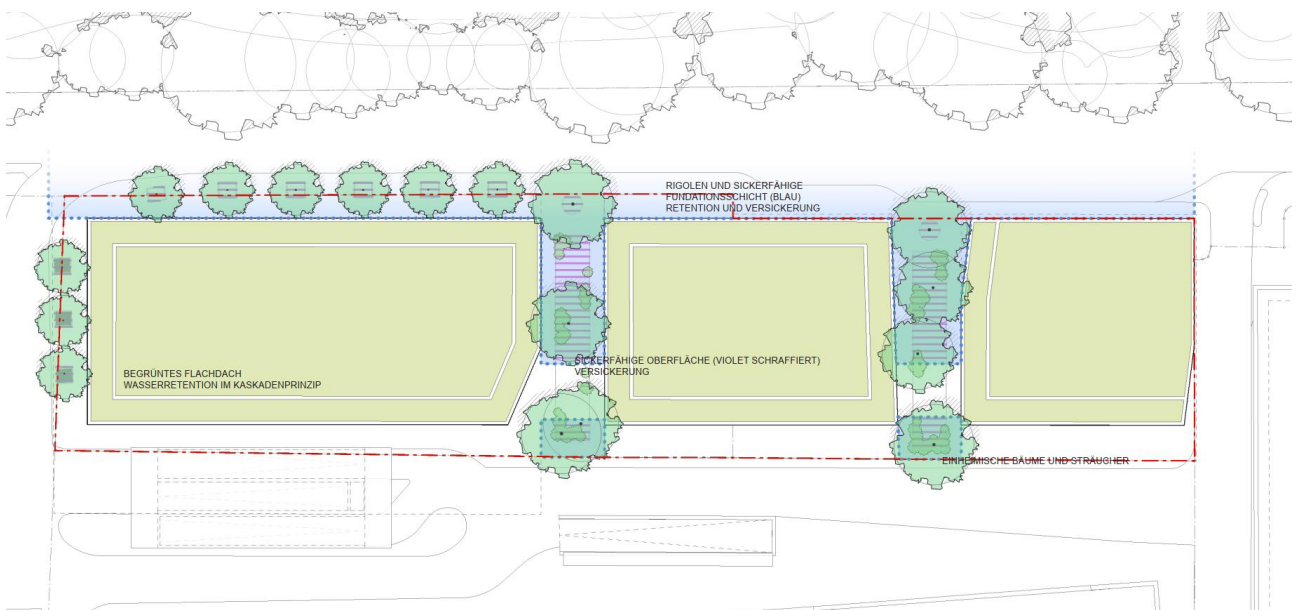


Abbildung 23 Situation Ökologie und Umgang mit Regenwasser (Quelle: ORT AG für Landschaftsarchitektur)

Das Richtprojekt beinhaltet gemäss der städtischen Klimaanpassungsstrategie zahlreiche Massnahmen zu diesem Thema. Zusätzlich sind verschiedene Überlegungen zur Implementierung von Massnahmen zur Förderung der ökologischen Belange und der

Biodiversität angestellt worden. Behandelt sind hauptsächlich die Themen Dachbegrünung, Umgang mit Regenwasser, Entsiegelung und durchlässige Beläge sowie Baumpflanzungen.

Im Sinne der Schwammstadt sind ober- sowie unterirdische Wasserretention, Regenwasserrückhaltung durch Dachbegrünung sowie dessen Wiederverwendung vorgesehen. Die natürliche Versickerung des Meteorwassers kann zudem innerhalb der beiden Verbindungsbereiche über Kiesflächen und unterirdische Rigolen erfolgen.

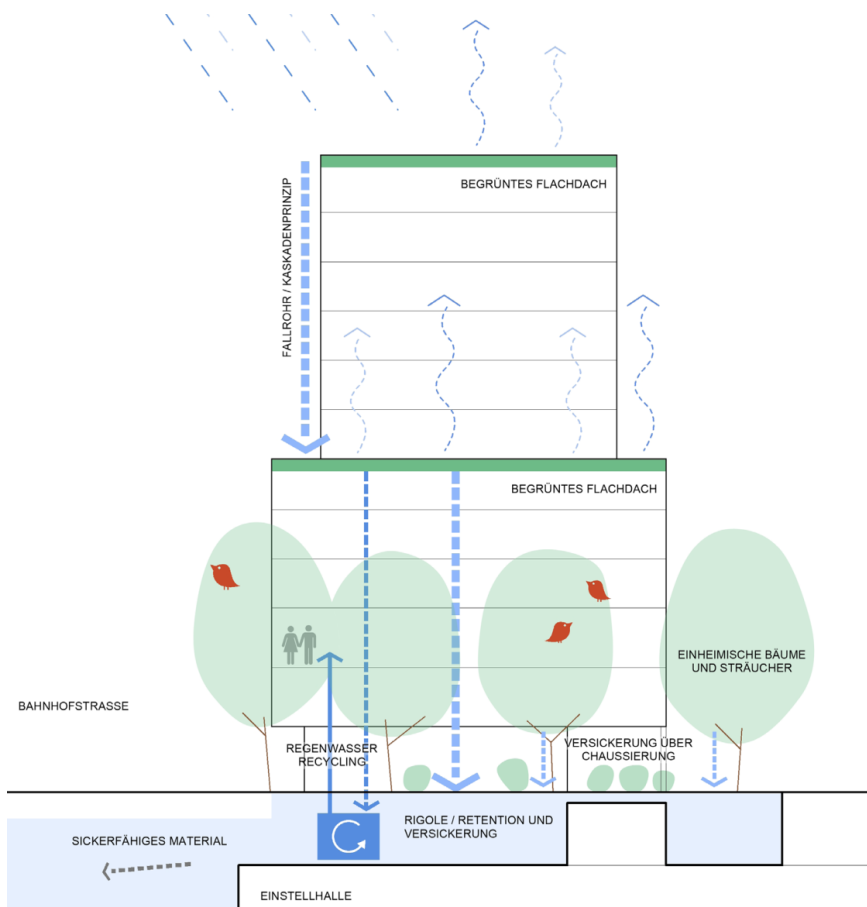


Abbildung 24 Prinzipschnitt Umgang mit Regenwasser (Quelle: ORT AG für Landschaftsarchitektur)

Hochwasser und Oberflächenwasser

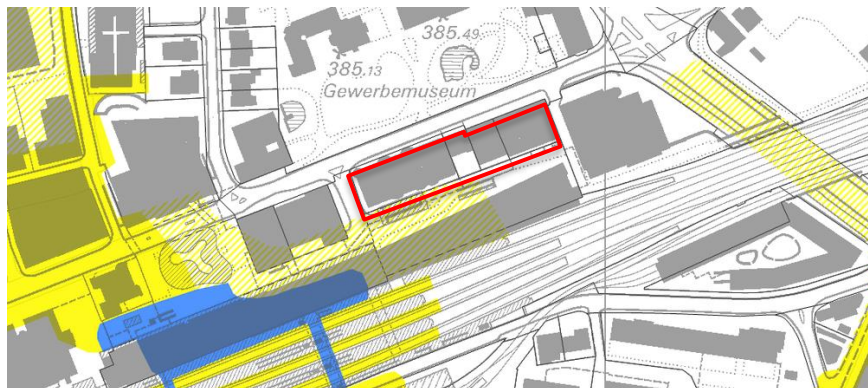


Abbildung 25: Ausschnitt Gefahrenkarte mit Planungsgebiet (rot bandiert)

In der kantonalen Gefahrenkarte sind keine Einträge für das Planungsgebiet vorhanden. Im Bereich des Bahnhofs gibt es Gebiete mit einer mittleren, bzw. geringen Gefährdung (blaue, bzw. gelbe Flächen). Diese befinden sich aber in deutlicher Distanz zum Planungsgebiet. Direkt angrenzend an den Perimeter, vom Bahnhofplatz Ost bis zum Bahnhof, befinden sich Flächen mit einer Restgefährdung (gelb schraffierte Flächen)

Bei starken Niederschlägen und grossen versiegelten Flächen kann das Regenwasser an der Oberfläche abfliessen und zu Schäden an Bauten und Anlagen führen. Gemäss der Gefährdungskarte des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) ist im Planungsgebiet stellenweise mit einer geringen Gefährdung durch Oberflächenwasser zu rechnen, betroffen sind hauptsächlich die Rampen auf dem Bahnhofplatz Ost. Die Thematik ist entsprechend bei Bautätigkeiten zu berücksichtigen.

Lärm

Das Planungsgebiet gilt als erschlossen, womit die Immissionsgrenzwerte (IGW) der jeweiligen Empfindlichkeitsstufen (ES) der Lärmschutzverordnung eingehalten werden müssen. Innerhalb der Zentrumszone gilt die ES III, dementsprechend gelten die Immissionsgrenzwerte (IGW) von 65 dB(A) am Tag und von 55 dB(A) in der Nacht für Wohnräume, bzw. 70 dB(A) am Tag für Gewerberäume.

Das Planungsgebiet wird durch mehrere Lärmquellen belastet, massgebend ist der Strassenverkehr auf der Bahnhofstrasse (Kantonsstrasse), hinzu kommt der Bahnlärm von den südlich gelegenen Gleisen. Zudem entstehen Immissionen durch die bestehenden Parkieranlagen (TG-Rampen, Anlieferung) und das ansässige Gewerbe.

Grolimund + Partner AG hat zur Beurteilung des Richtprojekts ein Lärmgutachten zum Strassen- und Bahnlärm, bzw. zum Industrie- und Gewerbelärm verfasst.

Der Industrie- und Gewerbelärm wird als unproblematisch beurteilt, die Anforderungen der LSV können problemlos eingehalten werden.

Hinsichtlich des Strassen- und Bahnlärms wurde das Richtprojekt lärmtechnisch optimiert. Durch das Lärmschutzkonzept des Richtprojekts konnte, trotz anspruchsvoller Lage zwischen Bahnhofstrasse und den Bahngleisen, eine Belüftung sämtlicher lärmempfindlicher Räume innerhalb der IGW erreicht werden.

Folgende Erkenntnisse lassen sich aus der Beurteilung ableiten:

- Hinsichtlich Industrie- und Gewerbelärm sind die Anforderungen gemäss Art. 7 LSV eingehalten.
- Gewerbenutzungen sind im gesamten GP-Perimeter unproblematisch.
- Die Lärmimmissionen durch Bahnlinie und Industrie-/Gewerbelärm für die Wohnnutzung liegen unterhalb der Grenzwerte, an der Fassade zur Bahnhofstrasse treten jedoch Überschreitungen der IGW auf.
- Das Richtprojekt reagiert mit der geplanten Nutzungsanordnung (Gewerbe-/Büro an exponiertesten Bereichen) und den Grundrissen so gut als möglich auf die Lärmsituation.
- Ausnahmslos alle Räume von Wohnungen können innerhalb der Grenzwerte belüftet werden.
- Die IGW sind im Regelgeschoss nicht bei allen lärmempfindlichen Fenstern (primär Wohnzimmer betroffen) eingehalten und die Anforderungen der LSV nicht vollständig erfüllt, eine Ausnahmegenehmigung gemäss Art. 31 Abs. 2 LSV ist daher im Rahmen der Baubewilligung notwendig.

Auf die Formulierung von konkreten Sondernutzungsvorschriften im Rahmen des Gestaltungsplans kann verzichtet werden, da die Parzellen für Wohnnutzung bereits vollständig erschlossen sind. Im Rahmen des Baugesuchs ist die Einhaltung von Art. 31 LSV nachzuweisen. Unter Einhaltung der formulierten Massnahmen im Lärmgutachten kann dies voraussichtlich sichergestellt werden.

Altlasten

Laut dem Kataster der belasteten Standorte befinden sich im Planungsgebiet keine Einträge. Somit besteht kein Handlungsbedarf.

Entwässerung

Die Stadt Aarau verfügt gemäss ihrem Generellen Entwässerungsplan (GEP) ein Trennsystem zur separaten Entsorgung von Abwasser und Regenwasser. Um die Kanalisation nicht übermässig zu belasten, soll das Regenwasser im Planungsgebiet über Dachbegrünungen aufgefangen und im Gebiet selbst zur Versickerung gebracht werden. Mit den geplanten zu entsiegelnden Flächen stehen dafür geeignete Flächen zur Verfügung. Ob es zusätzlich noch Versickerungsanlagen brauchen wird, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden. Die detaillierte Entwässerungsplanung ist Sache des Bauprojekts.

Siedlung und Klima

Steigende Temperaturen und extreme Wetterlagen können die Lebensqualität der zukünftigen Bewohner im Planungsgebiet negativ beeinflussen. Um diesen Folgen entgegenzuwirken hat der Kanton Aargau einen Leitfaden zur hitzeangepassten Siedlungsentwicklung veröffentlicht. Darin werden für verschiedene Handlungsebenen Massnahmen zum klimatischen System, zur Grün- und Freiraumstruktur und zum Umgang mit Wasser, Pflanzen und Materialien vorgeschlagen.

Im Rahmen des vorliegenden Gestaltungsplans werden verschiedene Massnahmen zur klimaangepassten Siedlungsentwicklung grundeigentümergebunden umgesetzt: Dazu gehören beispielsweise eine Bebauungsstruktur mit neuen Verbindungsräumen, die einen verbesserten Luftaustausch zulassen und zusätzlich mit neuen Bäumen bepflanzt werden. Zudem findet teilweise eine Entsiegelung von Flächen statt und ein bewusster Umgang mit dem Regenwasser wird ermöglicht (Versickerung und Rückhalt).

3.6. Mehrwertausgleich

Gemäss § 28a Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) haben Grundeigentümerinnen und -eigentümer, deren Grundstück in eine Bauzone eingezont wird, oder bei der Einzonung gleichgestellten Umzonungen, eine Abgabe von 20 % des Mehrwerts zu leisten. Weiter hält § 28a BauG in Abs. 2 fest, dass die Gemeinden den Abgabesatz auf höchstens 30 % erhöhen und in verwaltungsrechtlichen Verträgen Leistungen vereinbaren können, die den Ausgleich anderer Planungsvorteile bezwecken.

Die Stadt Aarau hat auf dieser Gesetzesgrundlage in ihrer Bau- und Nutzungsordnung (§ 70 Abs. 1 BNO) die Mehrwertabgabe auf 30 % erhöht. Zudem ist aktuell in der Stadt Aarau ein Mehrwertabgabereglement in Arbeit. Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 14. Februar 2022 die entsprechende Vernehmlassungsvorlage verabschiedet. Es regelt hauptsächlich die Handhabung von vertraglichen Ausgleichen anderer Planungsvorteile gemäss § 28a Abs. 2 BauG sowie die Verwendung der Gelder aus dem Mehrwertausgleich. Gemäss § 3 des Reglemententwurfs werden in der Stadt Aarau andere Planungsvorteile (z.B. Gestaltungsplan) mittels verwaltungsrechtlicher Verträge ausgeglichen. Dabei kann der vertragliche Ausgleich monetär oder auch über Sachleistungen erfolgen. Die Grundeigentümer der Parzellen innerhalb des Gestaltungsplangebiets werden demgemäss, ausgelöst durch die Sondernutzungsplanung, vom Mehrwertausgleich betroffen sein. Das entsprechende Verfahren wird parallel zum formellen Verfahren des Gestaltungsplans geführt.

4. Planungsinhalte

4.1. Erläuterungen zum Situationsplan 1:500

Der Situationsplan enthält Einträge zur Setzung der Neubauten, zum Freiraum und zur Erschliessung. Zum besseren Verständnis der Planung werden auch orientierende Inhalte dargestellt (z. B. Inhalte des kommunalen Erschliessungsplans oder der Perimeter des rechtskräftigen Gestaltungsplans Bahnhof Nord). Der Gestaltungsplan enthält separate Situationspläne für das Erdgeschossniveau und die Obergeschosse, damit die Inhalte lesbar dargestellt werden können.

Die Baubereiche legen die Lage der geplanten Gebäude fest. Bei deren Abgrenzung wird den Grundeigentümern ein gewisser Handlungsspielraum für die Projektierung zugestanden. Jedem Baubereich für Gebäude sind maximal einzuhaltende Höhenkoten in Meter über Meer (m ü. M.) zugeordnet. Die Lage und Ausdehnung der Baubereiche werden mittels Koordinaten eindeutig definiert. Um den Freiraum zu sichern, sind spezifische Baubereiche für die Erdgeschosse festgelegt, die deren Ausdehnung beschränken. Mit den Baubereichen und den Höhenkoten wird das städtebaulich-volumetrische Konzept des Richtprojekts grundeigentümerverbindlich umgesetzt. Die detaillierte Ausgestaltung der Neubauten (z. B. Fassade, Öffnungsanteil) wird mit dem Bauprojekt bestimmt. Das Richtprojekt gilt dabei als Beurteilungsgrundlage.

Um Bereiche zu sichern, in denen angemessen grosse Bäume gepflanzt werden können, sind Freihalteflächen UG definiert, die nicht unterbaut werden dürfen. Sie stellen den direkten Kontakt mit dem Boden sicher und erhalten die Möglichkeit, Regenwasser versickern und eine effektive Begrünung realisieren zu können.

Im Situationsplan erfolgt eine stufengerechte Gliederung des Freiraums mit der Vorzone Bahnhofstrasse, dem Hofbereich und den beiden Verbindungsbereichen. Überlagernd werden die Bereiche für neue oberirdische Parkfelder und für die Anlieferung angegeben. Zusätzlich sind Standorte für neue Bäume sowie für die Entsorgung angegeben. Die detaillierte Ausgestaltung des Freiraums erfolgt im Rahmen des Bauprojekts. Das Richtprojekt gilt auch für die Freiraumgestaltung als massgebende Beurteilungsgrundlage. Diejenigen Festlegungen im Situationsplan, die mit dem Vermerk «Lage schematisch» versehen sind, haben einen gewissen Anordnungsspielraum für die Projektierungsphase, d. h. sie können ihre Lage noch leicht verändern, wenn dies erforderlich ist.

4.2. Erläuterungen zu den Sondernutzungsvorschriften (SNV)

Nachfolgend werden nur die wichtigsten Vorschriften erläutert.

Allgemeine Bestimmungen

- § 1 SNV nennt den Geltungsbereich des Gestaltungsplans und seine verbindlichen Bestandteile (d. h. Sondernutzungsvorschriften und Situationsplan 1:500). Zu den erläuternden Dokumenten gehören der Planungsbericht und verschiedene Gutachten. Diese Unterlagen sind für die Grundeigentümer nicht verbindlich, sondern dienen dazu, die Planung zu erklären bzw. als Beurteilungsgrundlage für die zukünftigen Bauprojekte.

- § 3 SNV führt die Ziele des Gestaltungsplans auf. Diese leiten sich aus den übergeordneten Zielsetzungen der Stadt und den Erkenntnissen des qualitätssichernden Verfahrens im Rahmen der Erarbeitung des Richtprojekts ab. Das öffentliche Interesse am Gestaltungsplan besteht – neben dem sehr hohen Qualitätsanspruch an Projekte an dieser wichtigen Lage – primär in der Sicherung einer sehr guten stadträumlichen Qualität entlang der Bahnhofstrasse und im Bereich Bahnhofplatz Ost auf dem Erdgeschossniveau und der Vernetzung der Freiräume Kantipark und Bahnhofplatz Ost.
- § 4 SNV verweist auf die besonderen Qualitäten des Richtprojekts, die im Rahmen der Projektierung verbindlich weiterzuverfolgen sind. Die aufgeführten Qualitäten sind primär qualitativ beurteilbar und bedürfen im Rahmen einer Baubewilligung einer eingehenden Prüfung durch die Bewilligungsbehörde. Der Stadtrat kann dabei gestützt auf § 72 Abs. 2 BNO bei Bedarf auf externe Fachleute zur fundierten Beurteilung zurückgreifen.

Grundmasse und Nutzung

- Die oberirdische Ausdehnung der Neubauten wird mittels Baubereichen festgelegt (§ 5 SNV). Die Baubereiche ersetzen die regulären Grenzabstände. Die maximale Ausdehnung der Erdgeschosse (1. Vollgeschosse) ist auf die Baubereiche für Erdgeschosse begrenzt. Dadurch wird die deutliche Erweiterung der öffentlich zugänglichen Aussenflächen im Vergleich zum Ist-Zustand gesichert. Ausserhalb der Baubereiche sind nur untergeordnete Bauten und Anlagen zulässig (§ 5 Abs. 3 SNV). Die Baubereiche für Gebäude können gemäss § 12 Abs. 3 SNV in begründeten Fällen zugunsten einer Verschiebung der Verbindungsbereiche angepasst werden.
- Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten gemäss § 6 SNV sind im gesamten Perimeter mit Ausnahme der Freihalteflächen UG möglich. Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten müssen keine Grenzabstände einhalten.
- Die Grundmasse für neue Gebäude werden in § 7 SNV festgehalten. Das Nutzungsmass wird gestützt auf das Richtprojekt pro Baubereich definiert. Insgesamt ist mit dem Gestaltungsplan eine anrechenbare Geschossfläche (aGF) von 21'500 m² zulässig. Die festgelegte aGF pro Baubereich im Abs. 2 ist rund 5 % höher als gemäss Richtprojekt. Dies hat mit Rundungen und einem gewissen Projektierungsspielraum zu tun.
Um den Handlungsspielraum weiter zu erhöhen, dürfen zwischen den Baubereichen auch Flächen verschoben werden, wenn die übrigen Bestimmungen, insbesondere zu den Baubereichen und den Gesamthöhen, eingehalten werden.
Die Baubereiche für Gebäude weisen eine Höhenstaffelung gemäss Richtprojekt auf, diese ist im Situationsplan räumlich definiert. Die städtebauliche Setzung und Volumetrie werden damit verbindlich gesichert.
- § 8 SNV verweist bezüglich der zulässigen Nutzungsart auf die Zentrumszone sechsgeschossig gemäss § 12 BNO. Demnach sind mässig störende Betriebsnutzung und Wohnnutzung zulässig.
Die Bahnhofstrasse ist gemäss den übergeordneten Zielen der Stadt Aarau zu

einem belebten Boulevard weiterzuentwickeln. Wesentlich dafür sind angemessene Nutzungen in den säumenden Erdgeschossen. In diesen sollen daher in der Regel publikumsorientierte Nutzungen angesiedelt werden. Dazu zählen Nutzungen mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad wie Verkaufsgeschäfte, Gastronomiebetriebe oder Gewerbe mit Laufkundschaft.

Gestaltung Gebäude

- § 9 SNV definiert, basierend auf den Erkenntnissen aus der Erarbeitung des Richtprojekts, verschiedene gestalterische Anforderungen an Bauprojekte. Das Richtprojekt ist dabei als Grundlage für die Beurteilung von Bauprojekten zu verwenden. Das Richtprojekt wird zur Sicherung eines gewissen Gestaltungsspielraums leicht abstrahiert in den Gestaltungsplan übertragen, um in der Projektierung einen gewissen Spielraum zu erhalten. Wichtige Gestaltungsgrundsätze sind die gute Einordnung in den spezifischen Stadtraum an der östlichen Bahnhofstrasse, allseitig attraktiven Fassaden, die Adressierung der Gebäude auf die Bahnhofstrasse sowie die durchgehenden Rücksprünge auf dem Erdgeschossniveau.
- § 10 SNV regelt die Dachgestaltung und -begrünung. Unter Solaranlagen ist ebenfalls eine Dachbegrünung vorzusehen, diese kann jedoch extensiv ausgeführt werden, d.h. mit reduzierter Substratstärke, entsprechender Begrünung und Verzicht auf Strukturelemente.

Freiraumgestaltung

- § 11 SNV definiert die Grundsätze zur Freiraumgestaltung. Aufgrund der Lage sind sämtliche Aussenflächen öffentlich zugänglich zu gestalten. Der Aufwertung des Stadtraums wird damit hohe Priorität beigemessen. Fixe Abgrenzungen wie z.B. durch Zäune, Mauern, Hecken oder dergleichen sind nicht zulässig, da sie dem Ziel einer frei zugänglichen öffentlichen Fläche entgegenstehen. Zentral sind zudem die Anliegen zum Stadtklima. Eine Verbesserung wird einerseits durch die neuen Verbindungsräume erreicht, andererseits sind möglichst viele Flächen zu entsiegeln, bzw. wasserdurchlässig zu gestalten. Aufgrund des angestrebten hohen Publikumsverkehrs an dieser Lage sind befestigte Flächen aber unverzichtbar. Entsprechend sind möglichst wasserdurchlässige Befestigungen zu wählen (z. B: Drainasphalt, Chaussierungen, Pflästerungen mit grossen unversiegelten Fugen etc.). Im Gestaltungsplan werden neue Baumpflanzungen gefordert. Es ist mit geeigneten Massnahmen (Artenwahl, ausreichend grosse Baumgrube, Bewässerung, Belüftung, etc.) für eine hohe Vitalität der Bäume zu sorgen. Die Freihaltebereiche UG sind zu diesem Zweck frei von Unterbauung zu halten.
- Die Verbindungsbereiche gemäss § 12 SNV sind in Anlehnung an das Richtprojekt mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität zu erstellen. Um einen gewissen Spielraum im Rahmen der Etappierung und für konkrete Bauprojekte zu erhalten, können die Verbindungsbereiche in begründeten Fällen verschoben werden. Auch bei einer Verschiebung sind die Qualitäten gemäss Richtprojekt zu erreichen (Ausstattung, Bepflanzung, Dimensionierung, etc.).

- § 13 SNV definiert Vorgaben zur Vorzone entlang der Bahnhofstrasse. Sie ist im Wesentlichen als Flanierfläche auszubilden. Zentral sind neben den weiteren Anforderungen die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Erdgeschossflächen. Der Gestaltungsplanperimeter beinhaltet aber nur einen Teil der tatsächlichen Flächen zwischen Gebäude und Fahrbahn (Begrenzung auf die privaten Parzellen). Der Abstimmung der Gestaltung des gesamten Raums zwischen den Baubereichen und der Fahrbahn der Bahnhofstrasse mit den städtischen, bzw. kantonalen Vorhaben ist daher zentral und unerlässlich.
- Der Hofbereich ist gemäss § 14 SNV wie die Vorzone Bahnhofstrasse als Flanierfläche auszubilden. Zentral sind die Sichtbarkeit und Zugänglichkeit der Erdgeschossflächen. Im Gegensatz zur Vorzone Bahnhofstrasse sind hier Bepflanzungen vorzusehen, als Beläge sind auch Nicht-Hartbeläge denkbar (z.B. Chaussierung).

Erschliessung und Parkierung

- § 15 SNV regelt die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr. Diese ist bestehend und liegt ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters. Die Erschliessung erfolgt via Güterstrasse an den im Situationsplan 1:500 bezeichneten Stellen.
- § 17 schreibt die Einreichung eines Mobilitätskonzepts zum Zeitpunkt einer Baueingabe vor. Für das Gestaltungsplangebiet wird die Anzahl Parkfelder unter den Minimalwert gemäss BNO Aarau reduziert. Dies aufgrund der Lage direkt am Bahnhof Aarau und innerhalb eines der Überlastungsgebiete gemäss BNO. Um eine autoarme bis autofreie Nutzung zu ermöglichen, ist gemäss § 68 Abs. 4 BNO zwingend ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Die Einzelheiten zum Mobilitätskonzept sind in § 67 BNO bereits geregelt.
- Die maximale Anzahl Parkfelder für Autos wird pro Baubereich in § 18 SNV festgelegt. Sie enthalten eine weitgehende Reduktion der Anzahl Parkfelder aufgrund des Standorttyps und der Lage innerhalb des «Überlastungsgebiets Bahnhof» gemäss § 68 Abs. 2 und 3 BNO. Vorgesehen ist eine autoarme bis autofreie Nutzung, der Gestaltungsplan legt eine entsprechende Anzahl Parkplätze fest.
Die bestehenden Bauten und Anlagen geniessen grundsätzlich Besitzstandsgarantie gemäss kantonalem Recht (§ 68 BauG). Dies gilt auch für die bestehenden Parkplätze. Spätestens bei Eingriffen in den Bestand, die über den Schutz der kantonalen Besitzstandsgarantie hinausgehen, müssten die entsprechenden Regelungen des Gestaltungsplans eingehalten werden und es wäre die reduzierte Anzahl Parkplätze zu erstellen. Gemäss aktueller Rechtsprechung gilt dies auch für Umbauten oder bauliche Erweiterungen, die einer neubauähnlichen Umgestaltung gleichkommen.
Im Rahmen des GP werden mit § 18 Abs. 1 SNV die Möglichkeiten zur Weiternutzung der bestehenden Parkfelder erweitert. Demnach könnten bestehende Parkplätze auch dann weitergenutzt werden, wenn bestehende Gebäude aufgestockt, umgebaut oder teilrückgebaut und äusserlich umgestaltet werden. Erst bei einem Ersatzneubau oder bei einer Nutzungsänderung innerhalb der bestehenden Gebäude würde innerhalb des betroffenen Baufelds die neue Berechnung und Parkplatzreduktion angewendet.

Damit wird die Weiternutzung des Bestands unter gleichzeitiger Ermöglichung von qualitativen Verbesserungen im Sinne des Gestaltungsplans ermöglicht, ohne dass für die Eigentümer wesentliche Veränderungen hinsichtlich Parkierung entstehen. Die Gefahr der Blockierung von qualitativen Verbesserungen im Sinne des Richtprojekts und des Gestaltungsplans durch Verbote der Nutzung der bereits bestehenden Parkplätze kann damit abgemindert werden.

Die Elektromobilität spielt voraussichtlich in Zukunft eine grössere Rolle. Um für eine steigende Nachfrage nach Lademöglichkeiten vorbereitet zu sein, sind in der Tiefgarage entsprechende Infrastrukturen vorzusehen. Dazu kann auf das SIA-Merkblatt 2060, abgestützt werden, empfohlen werden mindestens die Ausbaustufen A+B, diese enthalten:

- Leere Leitungsinfrastruktur für Elektrizität und für Kommunikation (Leerrohre und Kabeltragsysteme).
 - Platzreserve im Verteiler für die elektrischen Schutzeinrichtungen und allfällige Stromzähler.
 - (Gebäudezuleitung) für minimal 60% aller Parkfelder.
- § 19 SNV legt die Anzahl der zu erstellenden Veloabstellplätze (VAP), abhängig von der Wohnungsgrösse, fest. Die festgelegten Werte entsprechen den Richtwerten der Stadt Aarau. Das Richtprojekt weist sämtliche Kurzzeitabstellplätze auf Erdgeschossniveau im Aussenraum nach. Die grosse Anzahl VAP läuft allerdings teilweise dem Ziel einer qualitativ hochwertigen Umgebung («Flaniermeile») rund um die Gebäude entgegen. Es ist daher zu prüfen, ob eine etappierte Erstellung der VAP gemäss Handbuch Veloparkierung ASTRA im Rahmen des Baugesuchverfahrens umgesetzt werden soll. Demzufolge werden zunächst 2/3 der VAP erstellt, für das letzte 1/3 wird im Baugesuch die notwendige Fläche ausgewiesen. Die vollständige Anzahl VAP kann dann später, bei konkretem Bedarf, durch die Stadt verfügt werden. Alternativ ist zu prüfen, ob ein Teil der Kurzzeitabstellplätze innerhalb der Gebäude ober- oder unterirdisch angeordnet werden kann.
 - § 20 SNV legt die Bestimmungen zu den öffentlichen Fusswegverbindungen fest. Diese sind im gesamten Aussenraum vorzusehen (Vorzone Bahnhofstrasse, Verbindungsberieche, Hofraum), sie sind im Situationsplan entsprechend bezeichnet.

Umwelt

- Gemäss § 21 SNV ist im Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen, wie zur Hitzeminderung beigetragen werden kann. Die Festlegung ist stufengerecht, weil viele Details wie Materialisierung, Ausdehnung entsiegelter Flächen und Fassadengestaltung grosse Einflüsse auf diese Aspekte haben können. Wesentliche Aspekte können die Prinzipien der Schwammstadt, die Bepflanzung, die Entsiegelung oder die Fassadengestaltung sein.
- Die Stadt Aarau fordert als Trägerin des Energiestadt Gold Labels hohe Standards bezüglich Nachhaltigkeit und Energievorschriften. Mit § 22 SNV wird durch die Festlegung des SNBS Gold-Standards ein hoher Standard verbindlich vorgegeben. Der Standard behandelt Bedürfnisse von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen und umfassend in Planung, Bau und Betrieb von Immobilien.

- § 25 SNV definiert ökologische Ausgleichsmassnahmen, die im Gestaltungsplanperimeter umzusetzen sind. Gemäss den übergeordneten Festlegungen gemäss NHG und NHV sind diese speziell innerhalb intensiv genutzter Gebiete im Siedlungsgebiet umzusetzen. Für neue Baumpflanzungen sind Wildarten zu verwenden, die als Habitate und Futterquellen für heimische Tierarten dienen können. Hybriden oder Sorten mit gefüllten Blüten, etc. dürfen nicht verwendet werden.
- Zur Entwässerung ist in § 27 SNV festgelegt, dass das unverschmutzte Regenwasser möglichst zurückzuhalten und wiederzuverwenden oder vor Ort zu versickern ist. Damit wird ein wichtiges Prinzip der Schwammstadt umgesetzt. Die Versickerungsanlagen sind möglichst so umzusetzen, dass ökologische Mehrwerte entstehen (vgl. § 25 SNV).

Schlussbestimmungen

- Das Planungsgebiet wird voraussichtlich in Etappen überbaut werden, was gemäss § 28 SNV zulässig ist. Änderungen am Bestand sind im Rahmen der Besitzstandswahrung (vgl. § 68 BauG) jederzeit möglich. Es ist mit jeder Etappe nachzuweisen, dass die hohen gestalterischen Ansprüche und die gute Gesamtwirkung gewährleistet sind.

4.3. Abweichungen vom allgemeinen Nutzungsplan

Gemäss § 21 Abs. 2 BauG können Gestaltungspläne von den allgemeinen Nutzungsplänen abweichen, wenn dadurch ein siedlungs- und landschaftsgestalterisch besseres Ergebnis erzielt wird. Bei Abweichungen zeigt der Stadtrat in einer Stellungnahme auf, wie diese zu einem besseren Ergebnis führen (vgl. § 8 Abs. 3 BauV).

Der vorliegende Gestaltungsplan weicht in folgenden Punkten von der Nutzungsplanung ab:

- Erhöhung Anzahl Vollgeschosse
- Erhöhung der Fassaden- und Gesamthöhen

Das Richtprojekt zum Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96» wurde auf Basis eines Studienauftrags unter Beteiligung der Stadt Aarau erarbeitet und weiterentwickelt. Es enthält zahlreiche Qualitäten in Übereinstimmung mit den städtischen Konzepten und Entwicklungsvorstellungen für den betroffenen Stadtraum, die im Rahmen des vorliegenden Gestaltungsplans gesichert werden. Eine der Qualitäten ist auch die städtebauliche Konzeption.

Diese sieht einen Hochpunkt am Kreuzplatz (Baufeld D, 12 Geschosse, Gesamthöhe 40 m) und ein höheres Gebäude an der Bahnhofstrasse (Baufeld A, 9 Geschosse, Gesamthöhe 29.5 m) vor. Das Gebäude innerhalb der Baufelder B und C (8 Geschosse, Gesamthöhe 26.5 m) entspricht den in § 4 Abs. 2 BNO definierten Möglichkeiten für Abweichungen im Rahmen eines Gestaltungsplans.

Gesamtwirkung

Die drei vorgesehenen Solitärbauten sind ein angemessener Auftakt am Anfang der östlichen Bahnhofstrasse und markieren deren Eingang und den wichtigen Knoten am Kreuzplatz. Die Baukörper gliedern sich in Form und Grösse gut in die Struktur der Bahnhofstrasse ein.

Mit dem rundum eingezogenen und überhöhen Erdgeschoss, den stadträumlich bedeutsamen neuen Verbindungsbereichen und einer Traufkante, die weniger hoch als das Bahnhofsgebäude ist, wird eine stadträumlich angemessene Volumetrie erreicht. Die Hochpunkte als Akzentuierung des bedeutenden Stadtraums und als wesentlicher Beitrag an die Innenentwicklung an einer bestens erschlossenen Lage, sprechen für die Erreichung eines besseren Ergebnisses als nach Regelbauweise.

Hochpunkt Baufeld D

Durch die Gesamthöhe von über 30 m gilt der Hochpunkt am Kreuzplatz als Hochhaus gemäss dem Sachplan Hochhaus von Aarau Regio. Das vorliegende Konzept liegt gemäss dem Sachplan innerhalb eines Eignungsgebiets und entspricht auch den übrigen Festlegungen, z.B. zum Einbezug der Behörden oder den qualitätssichernden Verfahren. Der Hochpunkt zum Kreuzplatz hin führt zu einer spürbaren Beziehung zum angrenzenden Quartier «Torfeld» und den weiteren möglichen Neubauten am Kreuzplatz, kann jedoch auch schon ohne nachbarliche Hochbauten überzeugen. In Übereinstimmung mit dem Hochhauskonzept Aarau Regio dient der Hochpunkt der Auszeichnung des urbanen Knotenpunkts am Kreuzplatz. Die angeregte Gruppenbildung kann durch die städtebauliche Setzung des Hochpunkts im Gestaltungsplanperimeter zusammen mit den weiteren geplanten Hochpunkten am Kreuzplatz erreicht werden. Die Übereinstimmung mit dem Sachplan Hochhaus Aarau Regio und den darin aufgeführten städtebaulichen Überlegungen sprechen für die Erreichung eines besseren Ergebnisses als nach Regelbauweise.

4.4. Interessenabwägung

Gemäss Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2 lit. b) des Raumplanungsgesetzes des Bundes (RPG) haben die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden u. a. den Grundsatz zu beachten, wonach sich Siedlungen, Bauten und Anlagen in die Landschaft einordnen sollen. Im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens sind die in Betracht fallenden öffentlichen und privaten Interessen zu erfassen und gegeneinander abzuwägen.

Die vom vorliegenden Gestaltungsplan berührten Interessen (siehe unten) werden nachfolgend in alphabetischer Reihenfolge aufgelistet, umschrieben und bewertet. Die Bewertung der Interessen erfolgt wie die abschliessende Abwägung rein qualitativ.

Für den Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96» können folgende wesentliche Interessen ermittelt werden:

1. Klimaschutz und Klimaanpassung
2. Lärmschutz
3. Ortsbildschutz
4. Private Interessen
5. Siedlungsentwicklung nach innen
6. Strassenverkehr, Verkehrssicherheit

1. Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Aarau hat sich hohe Ziele bezüglich Klimaschutz und Klimaanpassung gesetzt. Sämtliche relevanten Themen aus der Klimastrategie 2020 werden im Gestaltungsplan durch erhöhte Anforderungen gegenüber der Regelbauweise abgedeckt (Energievorschriften / Vorschriften zur Mobilität). Dadurch werden weitreichende Massnahmen zum Klimaschutz umgesetzt.

Auch Aspekte der Klimaanpassung werden mit dem Gestaltungsplan umgesetzt. Die neuen Verbindungsräume ermöglichen einen verbesserten Luftaustausch, zusätzliche

Baumpflanzungen bewirken einen Kühleffekt und die Entsiegelung einiger Flächen kann sich positiv auf den Hitzeinseleffekt auswirken.

2. Lärmschutz

Der Zweck der Lärmschutzgesetzgebung besteht darin, Menschen vor schädlichem Lärm zu schützen. Angesichts der Lage und des Kontexts des Gestaltungsplangebiets ist mit erheblichen Lärmimmissionen auf die Bebauung zu rechnen, primär durch die stark befahrene Bahnhofstrasse. Diesem Umstand wird durch verschiedene Optimierungen Rechnung getragen. So werden in den unteren Geschossen durchgehend gegen Lärm weniger empfindliche gewerbliche Nutzungen angesiedelt – die Wohnnutzung kommt gemäss Richtprojekt erst ab dem 4. Geschoss zum Tragen. Zudem können durch die neuen Zwischenräume zusätzliche Fassadenflächen geschaffen werden, die nicht direkt dem Lärm zugewendet sind. Das Lärmgutachten von Grolimund & Partner vom 10.03.2023 bestätigt, dass gegenüber dem Ist-Zustand eine Verbesserung erreicht werden kann und dass die Grenzwerte für erschlossenes Bauland weitgehend eingehalten werden können.

3. Ortsbildschutz

Das Gestaltungsplangebiet befindet sich innerhalb des ISOS-Perimeters Aarau und ist der Umgebungsfläche XX mit Erhaltungsziel b zugewiesen. Im Bauinventar Aarau ist keines der Gebäude aufgeführt. Die Bahnhofstrasse ist eine der wichtigen Stadtachsen Aaraus und soll zu einem belebten Boulevard weiterentwickelt werden.

Die besondere Lage stellt erhöhte Anforderungen an die zukünftige Bebauung, Nutzung und Freiraumgestaltung. Mit dem Gestaltungsplan wird sichergestellt, dass trotz erhöhter Nutzung und Geschosshöhe eine Überbauung entsteht, die sich sehr gut ins Stadtbild einfügt. Die Ausbildung eines Hochpunkts ist städtebaulich begründet und mit den Entwicklungsvorstellungen der Stadt Aarau sowie den übergeordneten Überlegungen im Sachplan Hochhaus Aarau Regio vereinbar. Die Grösse der übrigen Baukörper nimmt Bezug auf den Kontext an der Bahnhofstrasse und führt zu einer hohen Nutzungsdichte an einem dafür prädestinierten Ort. Typologisch wird die Situation entlang der Bahnhofstrasse durch die neuen Zwischenräume geklärt, da die heute geschlossene lange Zeile im Vergleich zu den übrigen Solitärbauten untypisch ist.

4. Private Interessen

Das Gestaltungsplangebiet grenzt an verschiedene Gebäude mit überwiegend gewerblichen und öffentlichen Nutzungen an. Hauptsächlich im Süden sind dazu auch Wohnnutzungen vorhanden. Die schutzwürdigen Interessen der Anwohner dürfen durch die beabsichtigten Neubauten nicht übermässig beeinträchtigt werden.

Die Lage und die volumetrische Ausdehnung der Neubauten werden im Gestaltungsplan mittels Baubereichen und Höhenkoten grundeigentümergebunden definiert. Andere Elemente der zukünftigen Überbauung, wie z. B. die Erschliessung oder die Freiraumgestaltung, werden ebenfalls verbindlich festgelegt. Für die Anwohner bedeutet dies, dass sie mit hoher Sicherheit davon ausgehen können, dass die Neubauten und der Freiraum im Sinne des Richtprojekts erstellt werden.

Die Parzellen innerhalb des Gestaltungsplangebiets weisen verschiedene Grenzbaurechte sowie Näherbaurechte gegenüber den umgebenden Parzellen auf. Durch den Gestaltungsplan werden keine weiteren Unterschreitungen der Abstände ermöglicht. Durch die neuen Verbindungsräume werden im Gegenteil sogar grössere Abstände zwischen den bestehenden Bauten geschaffen und damit neue Verbindungen in den Kantipark geschaffen.

Die Erschliessung des Gestaltungsplangebiets erfolgt hauptsächlich über den Bahnhofplatz Ost und die da verorteten Rampen. Sie werden auch von den angrenzenden Gebäuden genutzt und deren Nutzung darf damit durch die vorliegende Planung nicht beeinträchtigt werden. Da im Gestaltungsplan eine Reduktion der Parkfelder gegenüber dem Istzustand festgelegt wird, kann sogar davon ausgegangen werden, dass sich die Situation durch weniger Verkehr langfristig verbessern wird.

Der Gestaltungsplan sieht eine grosse Höhenentwicklung innerhalb seines Perimeters vor. Im Norden grenzt mit dem Kantipark ein öffentlicher Freiraum an den Gestaltungsplanperimeter, hauptsächlich dieser ist vom Schattenwurf durch das Hochhaus betroffen. Wohngebäude sind entsprechend nicht bis wenig von zusätzlichem Schattenwurf durch die hohen Bauten betroffen.

5. Siedlungsentwicklung nach innen

Das Planungsgebiet weist mit seiner Lage direkt am Bahnhof Aarau eine prädestinierte Lage für die Innenentwicklung auf. Der kantonale Richtplan definiert für das Gebiet die Ziele der Aufwertung und vielfältigen Nutzung der Bahnhofsgebiete (Richtplankapitel S 1.3, Planungsanweisung 3.1) sowie der Innenentwicklung (Richtplankapitel S 1.2, Planungsanweisung 2.). Die Mindestdichten gemäss Planungsanweisung 2.1 werden übertroffen, das Gebiet ist geeignet für eine weitere Verdichtung gemäss Planungsanweisung 2.2. Die hohe quantitative Verdichtung wird durch eine engmaschige Qualitätssicherung begleitet. So basiert das Projekt auf einem qualitätssichernden Verfahren und im Rahmen des Gestaltungsplan wurden verschiedene Qualitäten im Bereich der Nachhaltigkeit (Energie, Mobilität, Ökologie, Konzepte der Schwammstadt) und im Bereich der stadträumlichen Aufwertung (Entsiegelung, Vergrösserung Freiraum, Erdgeschossnutzung, etc.) gesichert.

6. Strassenverkehr, Verkehrssicherheit

In Übereinstimmung mit den übergeordneten Konzepten der Stadt Aarau, insbesondere mit dem Gesamtplan Verkehr, ist das Projekt konsequent auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ausgerichtet. Der Fuss- und Veloverkehr wird durch Vergrösserung des Platzangebots und durch verbesserte Infrastruktur priorisiert und gefördert. Es kann davon ausgegangen werden, dass dadurch auch die Verkehrssicherheit verbessert werden kann. Durch die Lage direkt am Bahnhof Aarau resultiert eine erstklassige Anbindung auf den ÖV. Dies erlaubt eine weitgehende Reduktion des Angebots an Parkfeldern für den MIV, über das Minimum gemäss BNO Aarau hinaus auf eine autoarme-autofreie Nutzung. Durch die Vorgaben zur Elektromobilität kann der Nachhaltigkeitsgrad weiter erhöht werden.

Die Siedlungsentwicklung nach innen und die Erhöhung der Anzahl an Bewohnenden kann damit ohne negative Auswirkungen auf die Belastung des Strassenverkehrssystems vollzogen werden.

Fazit Interessenabwägung

Die aufgeführten und bewerteten Interessen zeigen, dass der Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96» auf die vorhandenen öffentlichen Schutzinteressen (d.h. Klimaschutz, Lärmschutz, Ortsbildschutz) Rücksicht nimmt und diese einhält, beziehungsweise sogar positive Effekte gegenüber der heutigen Ist-Situation zur Folge hat.

Privaten Interessen der Anwohner werden nur untergeordnet tangiert. In der Summe ist eher von einer Verbesserung (langfristige Verringerung der Verkehrsbelastung, neue Anbindungen an den Kantipark, Attraktivierung des Stadtraums im Gestaltungsplangebiet) ausgegangen werden.

An der Realisierung der Bebauung bestehen kommunale, regionale und kantonale Interessen. Es ist im Sinne des RPG, dass an geeigneten Lagen eine Innenentwicklung mit angemessener Dichte realisiert wird. Die Stadt Aarau hat zum Planungsgebiet und zu verschiedenen Sachthemen darüber hinaus weitere Entwicklungsvorstellungen festgehalten, die durch das vorliegende Projekt eingehalten und gut abgedeckt werden.

5. Organisation und Verfahren

5.1. Organisation und Beteiligte

Der Gestaltungsplan „Bahnhofstrasse 86-96“ wurde von der Metron Raumentwicklung AG erarbeitet. Folgende Personen waren am Planungsprozess beteiligt:

Name	Funktion	Zuständigkeit
Stadt Aarau	Beschlussbehörde	Verfahrensbegleitung, Beschlussbehörde
Rinag-Immobilien AG, Riniken GastroSocial Pensionskasse, Aarau Verschiedene Stockwerkeigentümer	Grundeigentümer	Bauträger
mettler2invest AG	Bauherrenvertretung, Organisation Studienauftrag	
Züst Gübeli Gambetti Architektur und Städtebau AG ORT für Landschaftsarchitektur AG	Verfasser Richtprojekt	Richtprojekt, Mitarbeit Gestaltungsplan
Metron Raumentwicklung AG	Verfasser Gestaltungsplan	Gestaltungsplan, Koordination Planung

5.2. Verfahren

Im Folgenden wird das Verfahren der Teiländerung Nutzungsplanung (TAe NuPla) aufgelistet:

Phase	Zeitpunkt
Städtebaulicher Studienauftrag Bahnhofstrasse 86-96	März 21 – Juli 21
Erarbeitung Richtprojekt (Basis Projekt Studienauftrag)	Juli 21 – Dezember 21
Erarbeitung Gestaltungsplan	Januar 22 – April 23
Freigabe Unterlagen Gestaltungsplan durch Stadtrat für Mitwirkung und Vorprüfung	21. August 2023
Öffentliche Mitwirkungsaufgabe	
Abschliessender Vorprüfungsbericht vom	
Öffentliche Auflage	
Evtl. Einigungsverhandlungen	
Beschluss Stadtrat	
Genehmigung Kanton	

6. Schlussfolgerungen nach Art. 47 RPV

Gestützt auf die Ausführungen im vorliegenden Planungsbericht, lassen sich für den Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96» folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Der Gestaltungsplan entspricht der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere dem Raumplanungsgesetz (RPG) des Bundes und dem Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG) des Kantons Aargau.
- Der Gestaltungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG). Er trägt zur haushälterischen Nutzung des Bodens bei, indem er eine dichte und qualitativ hochwertige Bebauung an einer dafür geeigneten, zentralen und gut erschlossenen Lage ermöglicht.
- Der Gestaltungsplan berücksichtigt die verbindlichen Vorgaben des Kantons Aargau (§ 21 BauG) indem er namentlich
 - ein Bebauungsmuster festlegt, das sich gut in die vorhandene Stadtlandschaft einordnet und wesentlich zu deren Weiterentwicklung beiträgt.
 - einen Beitrag zu den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung schafft, durch die Durchmischung unterschiedlicher Nutzungen und damit die Umsetzung des Konzepts der Stadt der kurzen Wege,
 - angemessen neue städtische Freiräume schafft, die für die Erholung und den Aufenthalt der Bevölkerung zur Verfügung stehen
 - und das Gebiet speziell für den Fuss- und Veloverkehr besser erschliesst.
- Die Planung stimmt mit den übergeordneten städtebaulichen Strategien der Stadt Aarau, überein. Konkret trägt sie zur angestrebten Entwicklung der Bahnhofstrasse zu einem belebten Boulevard sowie zur Ansiedlung publikumsorientierter und zentrumsfördernder Nutzungen bei. Zudem werden hohe Nachhaltigkeitsstandards grundeigentümerverbindlich gesichert.
- Die Planung stimmt mit den weiteren übergeordneten Strategien der Stadt Aarau überein, beispielsweise mit dem Freiraumkonzept oder den Zielsetzungen aus dem Gesamtplan Verkehr. Die Sicherung erfolgt grundeigentümerverbindlich im Rahmen des GP „Bahnhofstrasse 86-96“
- Das Strassennetz der Stadt Aarau wird geschont, indem durch die angestrebte Entwicklung kein zusätzlicher motorisierter Individualverkehr geschaffen wird, sondern eine starke Lenkung auf den Fuss-, Velo und den öffentlichen Verkehr stattfindet.
- Die Bevölkerung wird in geeigneter Weise (Informationsveranstaltung, Mitwirkung, öffentliche Auflage) über den jeweiligen Planungsstand informiert.

Eine Abwägung der relevanten öffentlichen und privaten Interessen wurde in Kapitel 4.4 vorgenommen. Als Schlussfolgerung kann festgehalten werden, dass der Gestaltungsplan «Bahnhofstrasse 86-96» wesentlich zu einer qualitativ hochwertigen Entwicklung im Planungsgebiet beiträgt.

7. Anhang

Vergleich Ausnützungsziffer Bestand, Regelbauweise und Gestaltungsplan
Schema Regelbebauung nach BNO Aarau
Schema Überlagerung der Regelbebauung mit dem Richtprojekt

Anhang: Vergleich Ausnutzungsziffer

Ausnutzung

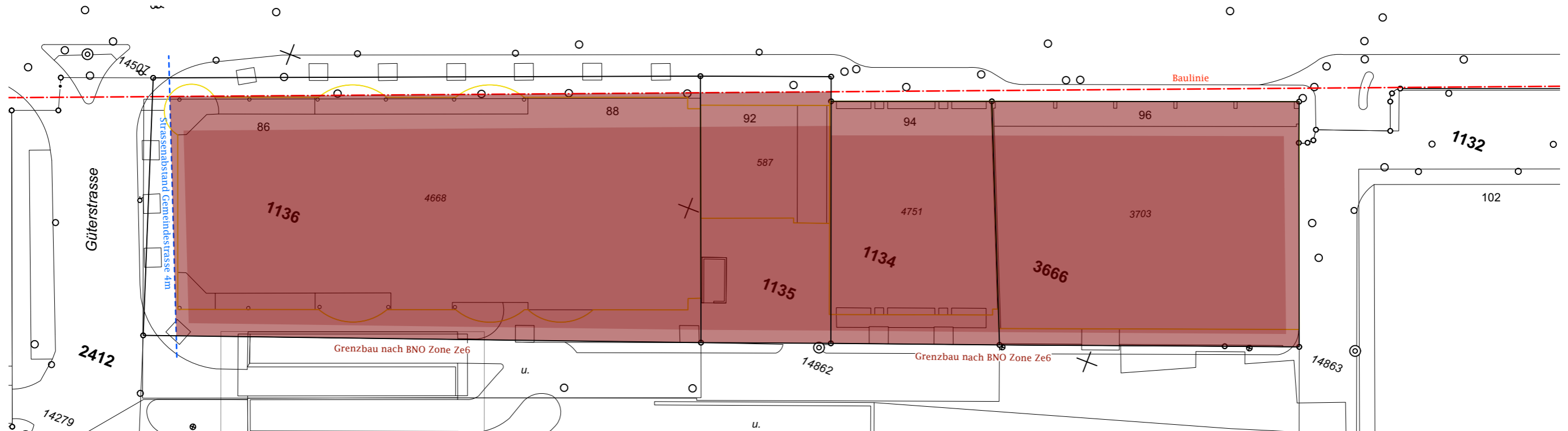
Bahnhofstrasse 96 (Parzelle 3666)				Umstapelung AZ Gasse/EG	
Parzellengrösse	Bestand	ZE6	GP	Diff. ZE6/GP	
EG	1'017.00	847.00	778.41	330.10	-448.31
1.OG	586.00	836.01	613.10		-222.91
2.OG	586.00	836.01	613.10		-222.91
3.OG	586.00	836.01	477.50		-358.51
4.OG	586.00	836.01	477.50		-358.51
5.OG		836.01	477.50		-358.51
6.OG			477.50		477.50
7.OG			477.50		477.50
8.OG			477.50		477.50
9.OG			477.50		477.50
10.OG			477.50		477.50
Attika	481.00	501.61	477.50		-24.11
Total	3'672.00	5'460.07	5'853.80		393.73
AZ:	3.61	5.37	5.76		

Bahnhofstrasse 94 (Parzelle 1134)			
Parzellengrösse	Bestand	ZE6	GP
EG	549.00	445.00	390.69
1.OG	445.00	449.19	451.90
2.OG	445.00	449.19	451.90
3.OG	445.00	449.19	451.90
4.OG	445.00	449.19	451.90
5.OG	445.00	449.19	451.90
6.OG			284.80
7.OG			284.80
8.OG			
9.OG			
Attika 1	293.00	269.51	
Attika 2	194.00		
Total	3'157.00	2'906.15	3'112.40
AZ:	5.75	5.29	5.67

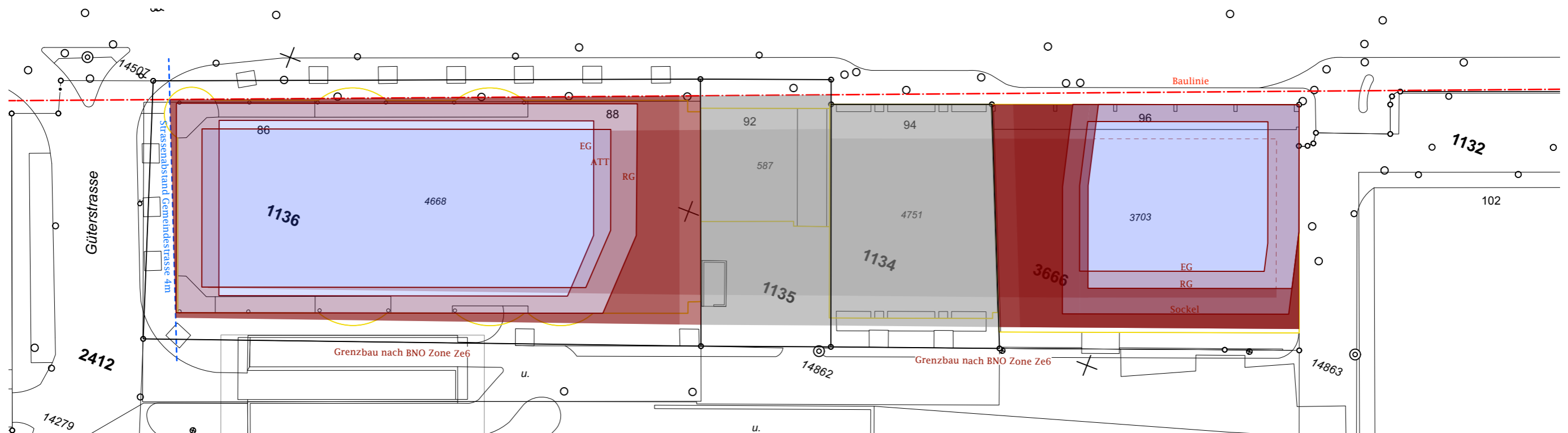
Bahnhofstrasse 92 (Parzelle 1135)			
Parzellengrösse	Bestand	ZE6	GP
EG	477.00	148.00	308.97
1.OG		206.00	369.27
2.OG		206.00	369.27
3.OG		206.00	369.27
4.OG		206.00	369.27
5.OG		369.27	359.30
6.OG			215.40
7.OG			215.40
8.OG			
9.OG			
10.OG			
Attika	147.00	221.56	
Total	1'119.00	2'376.88	2'447.10
AZ:	2.35	4.98	5.13

Bahnhofstrasse 86 + 88 (Parzelle 1136)				Umstapelung AZ Gasse/EG	
Parzellengrösse	Bestand	ZE6	GP	Diff. ZE6/GP	
EG	1'987.00	1'255.00	1'395.18	861.00	-534.18
1.OG		1'537.00	1'455.39	1'283.30	-172.09
2.OG		1'564.00	1'455.39	1'283.30	-172.09
3.OG		1'564.00	1'455.39	1'283.30	-172.09
4.OG		1'564.00	1'455.39	1'283.30	-172.09
5.OG			1'455.39	1'283.30	-172.09
6.OG				860.50	860.50
7.OG				860.50	860.50
8.OG				860.50	860.50
9.OG					
Attika 1	942.00	873.23			-873.23
Attika 2	806.00				
Total	9'232.00	9'545.36	9'859.00		
AZ:	4.65	4.80	4.96		

Anhang: Vergleich Ausnutzungsziffer



Schema Regelbebauung nach BNO Aarau, Annahme Grenzabstand von 2.5m zum Hof



Schema Überlagerung der Regelbebauung nach BNO Aarau mit dem Richtprojekt