Gestaltungsplan Behmen II Aarau

Erläuterungen

Inhalt:

1. Vorgeschichte
2. Gestaltungsplan
3. Daten und Kennzahlen
4. Verkehr
5. Vorprojekt

10. Dezember 1992

Bachmann + Schibli + Zerkiebel Dipl. Architekten ETH / SIA Gönhardweg 32 5000 Aarau

1. Vorgeschichte

1.1 Planungen bis 1980

Das Dreieck zwischen Bahnhofstrasse, Oberer Vorstadt und Pestalozzischulhaus resp. Gleisanlagen der SBB erwies sich bereits in früheren Planungsphasen als zwar zentrales, aber mit zahlreichen planerischen Schwierigkeiten belastetes Entwicklungsgebiet:

- Städtebau: Bereich, in welchem unterschiedliche städtebauliche Bebauungsmuster und verschiedene Richtungssysteme aufeinander treffen.

- Topografie: Starke interne Höhenunterschiede, zahlreiche bauliche und verkehrsmässige Anschlusspunkte in unterschiedlichster Höhenlage, die berücksichtigt werden müssen.

- Verkehr: Problematische Ein- und Ausfahrtsverhältnisse infolge der bestehenden Bauten, der Topografie und der Lage zwischen zwei Kantonsstrassen mit stark eingeschränkten Anschlussmöglichkeiten.

- Bahnanlagen: Beeinträchtigung der Überbaubarkeit durch die vorhandenen Gleisanlagen (Freihalteprofil, Fundationen, Erschütterungen), Unsicherheit bezüglich künftiger Ausbaupläne.

In den Sechzigerjahren wurde mit der Gesamtplanung "Behmen" versucht, die spezifischen Probleme dieses Bereiches gesamthaft und nach einem einheitlichen Prinzip zu lösen. Eine erste Etappe im norwestlichen Teil des Areals wurde in der Folge erstellt, die unmittelbar anschliessend geplante Realisierung der übrigen Bauten jedoch erst verschoben und schliesslich vollständig fallen gelassen. Das Gesamtkonzept für den rückwärtigen Bereich im Süden und Südosten des Areals erwies sich als zu starr bezüglich weiterer Teilrealisierungen oder Etappierungen, wenig attraktiv, kompliziert in der technischen und juristischen Umsetzung und gestalterisch nicht mehr zeitgemäss.

1.2 Überbauungsstudie Behmen II

1981 erteilte das Stadtbauamt einem Planungsbüro den Auftrag, mittels einer Überbauungsstudie Möglichkeiten abzuklären, den verbleibenden Bereich aufgrund der teilweise geänderten technischen und ökonomischen Randbedingungen und auf der Grundlage revidierter städtebaulicher Zielvorstellungen neu zu planen und zu bebauen. Dies insbesondere auch deshalb, weil mit dem Bau einer Mehrfachturnhalle für die kaufmännische Berufsschule und Erweiterungsbauten für die Industriellen Betriebe namhafte stadteigene Bauvorhaben in diesem Gebiet realisiert werden sollten. Klare Vorgaben dieser Studie waren die möglichst unabhängige Realisierung der einzelnen Teilbauvorhaben und ein zusammenhängendes Erschliessungs- und Parkierungssystem mit Anschluss an die projektierte Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse. Die Studie sollte überdies die Grundlage für einen späteren Projekt- oder Ideenwettbewerb bilden.

Aus Gründen der Dringlichkeit wurde dann allerdings die weitere Projektierung der Mehrfachturnhalle der kaufmännischen Berufsschule von der übrigen Planung abgekoppelt und ein entsprechender Neubau auf der Basis eines 1985 durchgeführten Projektwettbewerbes realisiert.

1.3 Ideenwettbewerb Behmen II

Im Jahre 1988 wurde der geplante Wettbewerb in der Form eines Ideenwettbewerbes auf Einladung durchgeführt. Es bot sich dadurch die Möglichkeit, unter acht Lösungen mit teilweise sehr unterschiedlichen Konzeptionen diejenige auszuwählen, die den spezifischen Anforderungen dieser städtebaulich, verkehrstechnisch und konstruktiv komplexen Situation am besten gerecht wurde. Die Jury entschied sich einstimmig für das Projekt "Roque" der Architekten Fierz + Baader, Basel, und empfahl den Veranstaltern diesen Entwurf zur Weiterbearbeitung. Positiv bewertet wurde dabei vor allem die eindeutige und markante Ausformung der Thematik eines Bauwerkes in Kombination mit dem doppelten Tunnelportal. Nachdem sich der Stadtrat von Aarau dieser Beurteilung angeschlossen hatte, wurde die notwendige Projektorganisation mit Beteiligung aller Grundeigentümer und Bauträger (Einwohnergemeinde Aarau, Industrielle Betriebe Aarau, Kreisdirektion II SBB und Schäfer AG, Aarau) gegründet.

1.4 Weiterbearbeitung des Wettbewerbsprojektes

In den Jahren 1989 bis 1992 wurde der Entwurf kontinuierlich weiterbearbeitet. Als Folge der unterschiedlichen Vorgaben zeigte es sich allerdings bald, dass nicht alle Bestandteile des Entwurfes parallel bis zum eingabereifen Bauprojekt verfolgt werden konnten. Der Bereich nördlich des Tunnelweges konnte aufgrund der relativ einfachen Struktur, der klaren Raumprogrammvorgaben, der geringeren technischen, zeitlichen und rechtlichen Abhängigkeiten sowie der Tatsache, dass ein privater Bauherr wesentlich rascher und flexibler reagieren kann als ein öffentlicher Bauträger, vorgezogen werden. Die Baueingabe für diesen Teil ist bereits erfolgt, mit dem Baubeginn in der ersten Hälfte 1993 darf gerechnet werden.

Als wesentlich komplexer erwies sich erwartungsgemäss die weitere Planung des südlichen Teils mit dem Portalbereich der beiden Stadttunnels I und II. Zwingende Abhängigkeiten zeitlicher und technischer Natur mit dem Tunnelbau und dem Bahnbetrieb, aber auch Nutzungsfragen innerhalb der geplanten Gebäudevolumen führten zu einem umständlicheren Planungsablauf. Namentlich der Entschluss zur definitiven Auslagerung der vorher innerhalb des Neubaukomplexes vorgesehenen Servicebetriebe der Industriellen Betriebe eröffnete neue Perspektiven, führte aber gleichzeitig auch zu Verzögerungen in der weiteren Projektierung.

Gerade in dieser Phase der intensiven Auseinandersetzung mit den Randbedingungen und Nutzungsmöglichkeiten dieser Baute hat sich immer deutlicher gezeigt, dass eine auch juristisch einwandfreie Lösung für diesen Baukomplex nur über einen Sondernutzungsplan - in der Form eines Gestaltungsplanes - möglich ist.

1.5 Änderungen Zonenplan

Bereits vor Inangriffnahme der Arbeiten am Gestaltungsplan Behmen II waren aufgrund der Veränderungen im Gebiet Behmen / Hintere Bahnhofstrasse zwei Zonenplanänderungen eingeleitet worden:

- Zonenplanänderung Behmen mit Erweiterung der Zentrumszone und der Zone WG 5 im Bereich des Voreinschnittes Nord der SBB.

- Zonenplanänderung Bank- / Konradstrasse mit diversen Anpassungen im Zusammenhang mit dem Überbauungsplan Hintere Bahnhofstrasse.

Beide Änderungen wurden vom Kant. Baudepartement der Vorprüfung unterzogen und anschliessend öffentlich aufgelegt. Es gingen keine Einsprachen ein. Zur Abklärung des weiteren Vorgehens im Zusammenhang mit dem Gestaltungsplan Behmen II wurde die weitere Behandlung aber vorerst sistiert.

Die Zonenplanänderung wird nun als selbständiges Verfahren - jedoch zeitlich mit dem Auflage- und Genehmigungsverfahren für den Gestaltungsplan koordiniert - weitergeführt. Der Gestaltungsplan basiert auf der **neuen** Zoneneinteilung gemäss den beiden Änderungsvorlagen.

2. Gestaltungsplan

2.1 Warum ein Gestaltungsplan ?

Das Ausarbeiten eines Gestaltungsplanes und das entsprechende Verfahren sind vor allem für Situationen geeignet, in denen aufgrund einer ganz spezifischen, in diesem Sinne einmaligen Ausgangslage ebenso spezifische, der Situation angepasste Rechtsgrundlagen zur Realisierung erforderlich sind. Die ordentlichen Bauvorschriften für Einzelbauten im Rahmen der kommunalen Zonenordnung können und sollen derartige Sonderfälle nicht einbehen, da derartige Sonderregelungen nur im Zusammenhang mit wesentlichen Planungsvorleistungen und erhöhten qualitativen Anforderungen denkbar sind.

Die Begründung, weshalb im vorliegenden Fall ein Gestaltungsplan sinnvoll oder gar notwendig ist, lässt sich grundsätzlich bereits dem Beschrieb der besonderen Situation des Areals unter Ziffer 1.1 entnehmen. Zusätzlich zu den topografischen, technischen und verkehrsmässigen Problemen spielt jedoch die Charakteristik des Gesamtprojektes eine wesentliche Rolle:

- Markieren der verschiedenen Bebauungsmuster, die aufeinander treffen, durch eine klare Trennung auf der Linie Tunnelweg: Nördlich davon kammartige Bebauung innerhalb des bereits vorhandenen, orthogonalen Bebauungsmusters; südlich davon eigenständige, aus der spezifischen Tunnelportalsituation heraus entwickelte Bebauung ohne direkte Anknüpfungspunkte an die umliegende Bebauung.

- Akzentuieren des Tunnelportalbereiches, daher möglichst starkes Zurücknehmen und Konzentrieren der Baumasse zu Gunsten eines freier gehaltenen Voreinschnittes zu den Tunneln.

- Thematisieren des Gegensatzes zwischen dem auf massivem Fels gebauten Mittelteil und den beidseits anschliessenden, die Gleisanlagen überbrückenden Flügelbauten.

- Starke, in die konstruktiven und formalen Aspekte des Baukörpers integrierte Wegführungen, Passerellen, Veloabstellplätze und Tunnelportale.

All diesen Aspekten können die ordentlichen Vorschriften der Grundordnung nur ungenügend Rechnung tragen; die spezifischen und projektbezogenen Bestimmungen im Rahmen des Gestaltungsplanes ermöglichen hingegen eine weit bessere, logischere und einfachere Umsetzung der gestalterischen und betrieblichen Qualitäten des Projektes.

2.2 Perimeter Gestaltungsplan

Der Perimeter des Gestaltungsplanes ergibt sich als Folge der vorgängig aufgeführten Überlegungen: Da der Teil nördlich des Tunnelweges bewusst als Ergänzung und Fortsetzung des bestehenden Bebauungsmusters konzipiert ist, kann er ohne wesentliche Schwierigkeiten im Rahmen der zonengemässen Bauvorschriften erstellt werden. Der Teil südlich des Tunnelweges hingegen soll ebenso deutlich ein eigenständiges, aus der spezifischen Situation heraus entwickeltes Bauwerk ohne Anknüpfung an vorhandene Strukturen sein, welches rechtlich mit dem Instrument des Gestaltungsplanes zu realisieren ist.

2.3 Abweichungen von der zonengemässen Bauweise

Der Gestaltungsplan soll Abweichungen von der zonengemässen Bauweise dort ermöglichen, wo dies im Interesse einer städtebaulich, gestalterisch und betrieblich möglichst guten Gesamtlösung sinnvoll ist. Die Bestimmungen des vorliegenden Gestaltungsplanes weisen im Vergleich zu den massgebenden ordentlichen Bau- und Zonenvorschriften der Zentrumszone Z und der Wohn-/Gewerbezone WG 5 in folgenden Bereichen Abweichungen auf:

Zulässige Nutzungsarten: Kein grundsätzlicher Unterschied zu den Vorschriften der Zonen Z und WG 5 mit jeweils gemischter Nutzung (Wohn-,Geschäfts- und Gewerbebauten in WG-Zonen; Geschäfts-, Gewerbebauten und Dienstleistungsbetriebe mit der Möglichkeit von Wohnungen ab 1. OG in der Zentrumszone). Im Gestaltungsplan mit den zugehörigen Spezialbauvorschriften (§ 8) werden die zulässigen Nutzungen jedoch eindeutiger definiert und öffentliche Nutzungen (Ausstellung, Schulung, öffentliche Verwaltung) ausdrücklich einbezogen.

Gebäudehöhen: Durch absolute Höhenlimiten in m ü.M. wird grundsätzlich das in diesem Gebiet recht komplexe Problem der Messweise (wo ist das EG-Niveau anzusetzen, was gilt

als gewachsenes Terrain im Bereich der Voreinschnitte ?) eindeutig geregelt. Die Höhe der beiden Flügelbauten sind unproblematisch, der Mittelbau hingegen dürfte bei zonengemässer Einzelbauweise eine Gebäudehöhe von 16.00 m aufweisen (WG 5). Der Gestaltungsplan sieht eine maximale Gebäudeoberkante von + 409.00 m ü.M. vor, was einer Gebäudehöhe von 18 m entspricht. Dieser Bauteil überschreitet somit das zonengemässe Mass um 2 m.

Grenz- und Gebäudeabstände: Das Problem abweichender Grenz- und Gebäudeabstände stellt sich lediglich entlang der nördlichen Perimetergrenze. Das Freihalteprofil des nördlichen Voreinschnittes der SBB einerseits und der Tunnelweg resp. dessen östliche Fortsetzung andererseits lassen nur gerade einen ca. 3 m breiten Streifen als Abstellbasis für Neubauten oder Neubauteile in diesem Bereich übrig. Mit dieser konstruktiven Vorgabe wird jedoch die Aussenkante eines Gebäudes über dem nördlichen Voreinschnitt praktisch zwingend mit definiert. Dies erfordert jedoch eine spezielle Regelung der Abstände gegenüber dem Tunnelweg (Bau praktisch auf die Weggrenze statt in 4 m Abstand) an der Grenze zur Parzelle 1383 (kein Grenzabstand möglich, Gebäudeabstand gegenüber dem Annexbau Turnhalle 5.50 m).

Bauliche Ausnützung der Grundstücke: Der Neubaukomplex bildet unverkennbar eine Einheit, liegt aber in zwei verschiedenen Zonen und überdies auf Grundstücken, die teilweise im Gleisfeldbereich der SBB liegen und deren Abgrenzungen später angepasst werden müssen. Die Berechnung einer Ausnützungsziffer ist schon allein aufgrund dieser Tatsachen schwierig und fragwürdig.

Im Sinne eines Vergleiches soll jedoch die Ausnützung auf der Basis der Bruttogeschossflächen des Vorprojektes (siehe Planbeilagen Ziffer 5) zuzüglich 60 % für Zwischengeschosse im Hallenbereich (§ 9 Spezialbauvorschriften) sowie der durch den Perimeter begrenzten Arealfläche berechnet und der zonengemässen Ausnützungsziffer gegenübergestellt werden:

Nördlicher Bereich (Teil SBB)

BGF Vorprojekt + 60 % 1. OG Halle:	2'058 m2
Berücksichtigte Landfläche Zonen Z resp. WG 5:	1'787 m2
Daraus resultierende Ausnützungsziffer:	ca. 1.15
Ausnützungsziffer Grundordnung:	WG 5: 1.2; Z: Keine AZ festgelegt; gemäss Praxis der Bewilligungsbehörde wurden bisher Bauten mit einer AZ bis ca. 3.0 bewilligt.

Südlicher Bereich (Teil IBA)

BGF Vorprojekt + 60% 1. OG Halle:	7'148 m2
Berücksichtigte Landfläche Zone WG 5:	3'581 m2
Daraus resultierende Ausnützungsziffer:	ca. 2.0
Ausnützungsziffer Grundordnung:	1.2

Berechnung Pflichtparkplätze: Die Probleme der Erschliessung und Parkierung wurden im Rahmen der Planung für das gesamte Gebiet unter Einbezug der Überbauung nördlich des Tunnelweges (Schäfer AG) und der bestehenden Einstellhalle Behmen I angegangen. Die entsprechenden Konzepte wurden im Hinblick auf die früher erfolgte Baueingabe Schäfer AG frühzeitig ausgearbeitet und als Basis für die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung "Behmen II-Parkhaus" genommen. Die Parkplatzzahlen und -anschlüsse sind somit innerhalb dieses Rahmens fixiert. Die angesichts der zentralen, mit öffentlichem Verkehr ausserordentlich gut erschlossenen Lage berechtigte, restriktive Bemessung der Pflichtparkplätze mit fixer oberer und unterer Limitierung tritt anstelle einer Berechnung gemäss den Richtlinien und Normen und ist unabhängig von der späteren, effektiven Gebäudenutzung. Dies ist deshalb umso mehr gerechtfertigt, als aufgrund privatrechtlicher Vereinbarungen je nach Situation die Miete zusätzlicher Plätze in der Einstellhalle Schäfer AG resp. die Abgabe überschüssiger Plätze zu Gunsten des bestehenden Gebäudes der Industriellen Betriebe gesichert ist.

Alle erforderlichen Berechnungsgrundlagen und Daten sind im Anhang "Zusatzbericht zum UVB Behmen II - Parkhaus " ersichtlich.

2.4 Bisheriges Vorgehen

Der Gestaltungsplan Behmen II wurde in intensiver Zusammenarbeit mit den beteiligten Bauträgern, den benachbarten Grundeigentümern und den städtischen Behörden erarbeitet. Er dient der Realisierung eines bereits vorhandenen,aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangenen Projektes. Die öffentliche Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse, periodische Orientierungen in der Presse und nicht zuletzt rege politische Auseinandersetzungen über Teilbereiche, die mit dem Projekt in Zusammenhang stehen (Passerelle und Perronabgänge, Ladenprojekt IBA im Hallenbereich Süd), gaben der interessierten Bevölkerung schon mehrmals Gelegenheit, sich eingehend über den Stand der Planung zu informieren und sich dazu zu äussern. Damit ist Art. 4 des Bundesgesetzes über die Raumplanung hinreichend Rechnung getragen.

3. Daten und Kennzahlen

3.1 Grundeigentum

Der Perimeter des Gestaltungsplanes Behmen II umfasst eine Fläche von insgesamt ca. 6105 m2 (planimetriert). Diese verteilt sich auf folgende Parzellen, Grundeigentümer und Zonen:

Parzelle:	Grundeigentümer:	Fläche:	Zone:
1383 (Anteil)	Einwohnergemeinde Aarau	471 m2	OE
1385 (Anteil)	Einwohnergemeinde Aarau	288 m2	-- *
1386 (Anteil)	Schweiz. Bundesbahnen	2203 m2, davon: 690 m2 1513 m2	 Z WG 5
1390 (Anteil)	Einwohnergemeinde Aarau	785 m2	WG 5
1391 (Anteil)	Einwohnergemeinde Aarau	12 m2	WG 5
1392 (Anteil)	Einwohnergemeinde Aarau	293 m2	WG 5
1393	Einwohnergemeinde Aarau	579 m2	WG 5
1394	Einwohnergemeinde Aarau	709 m2	WG 5
1395	Schweiz. Bundesbahnen **	423 m2	WG 5
1396	Einwohnergemeinde Aarau	376 m2	WG 5
1397	Einwohnergemeinde Aarau	300 m2	WG 5
3751 (Anteil)	Einwohnergemeinde Aarau	627 m2	WG 5
Perimeterfläche total		**7066 m2**	

* Übriges Gebiet: Verkehrsanlagen

** Geht nach Abschluss der Bauarbeiten SBB in das Eigentum der Einwohnergemeinde Aarau über.

3.2 Nutzungen, Bruttogeschossflächen und Kubaturen

Das Spektrum der möglichen Nutzungen wird durch die Bestimmungen des Gestaltungsplans bewusst offen gehalten, um an dieser exponierten, aber durch komplexe Randbedingungen gekennzeichneten Lage die nötige Flexibilität zu erhalten (s. § 8 Spezialbauvorschriften). Im Rahmen der Bestimmungen des Gestaltungsplans Behmen II können voraussichtlich etwa folgende Geschossflächen und Kubaturen realisiert werden:

Geschoss	Nutzungen	BGF *	GF **	Kubatur ***
3. UG	Lager, Technik, Schutzr.	--	920 m2	3020 m3
2. UG	Lager, Techn.,Parkierung	--	1900 m2	6320 m3
1. UG	Parkierung, Durchf., Lager	--	4180 m2	13850 m3
EG	Verkauf, Ausstellung, Dienstleistg., Schulung	3790 m2	3700 m2	13900 m3
1.OG	Schulung, Büros, Dienstl.	2700 m2	2700 m2	13700 m3
2. OG	Dienstleistg., Büros, Wo.	910 m2	910 m2	2920 m3
3. OG	Dienstleistg., Büros, Wo.	910 m2	910 m2	2920 m3
4. OG	Wohnen	900 m2	820 m2	3270 m2
Total		**9210 m2**	**16040 m2**	**59900 m3**

* Bruttogeschossfläche gemäss Definition BO Aarau
** Geschossfläche gemäss Definition SIA 416
*** Kubatur gemäss Definition SIA 116

3.3 Termine

Das weitere Planungs- und Realisierungsprogramm der Bauten innerhalb des Gestaltungsplans Behmen II ist weitgehend von den Bauarbeiten der Tunnels und Gleisanlagen abhängig. Aufgrund des gegenwärtigen Standes der Arbeiten und des Programms für die weiteren Realisierungsschritte kann für den südlichen Teil (über dem neuen Stadttunnel II) in den Jahren 1994 - 97 mit dem Bau gerechnet werden, für den nördlichen Teil (über dem umbau- und sanierungsbedürftigen Stadttunnel I) ca. 1996 - 98.

4. Verkehr

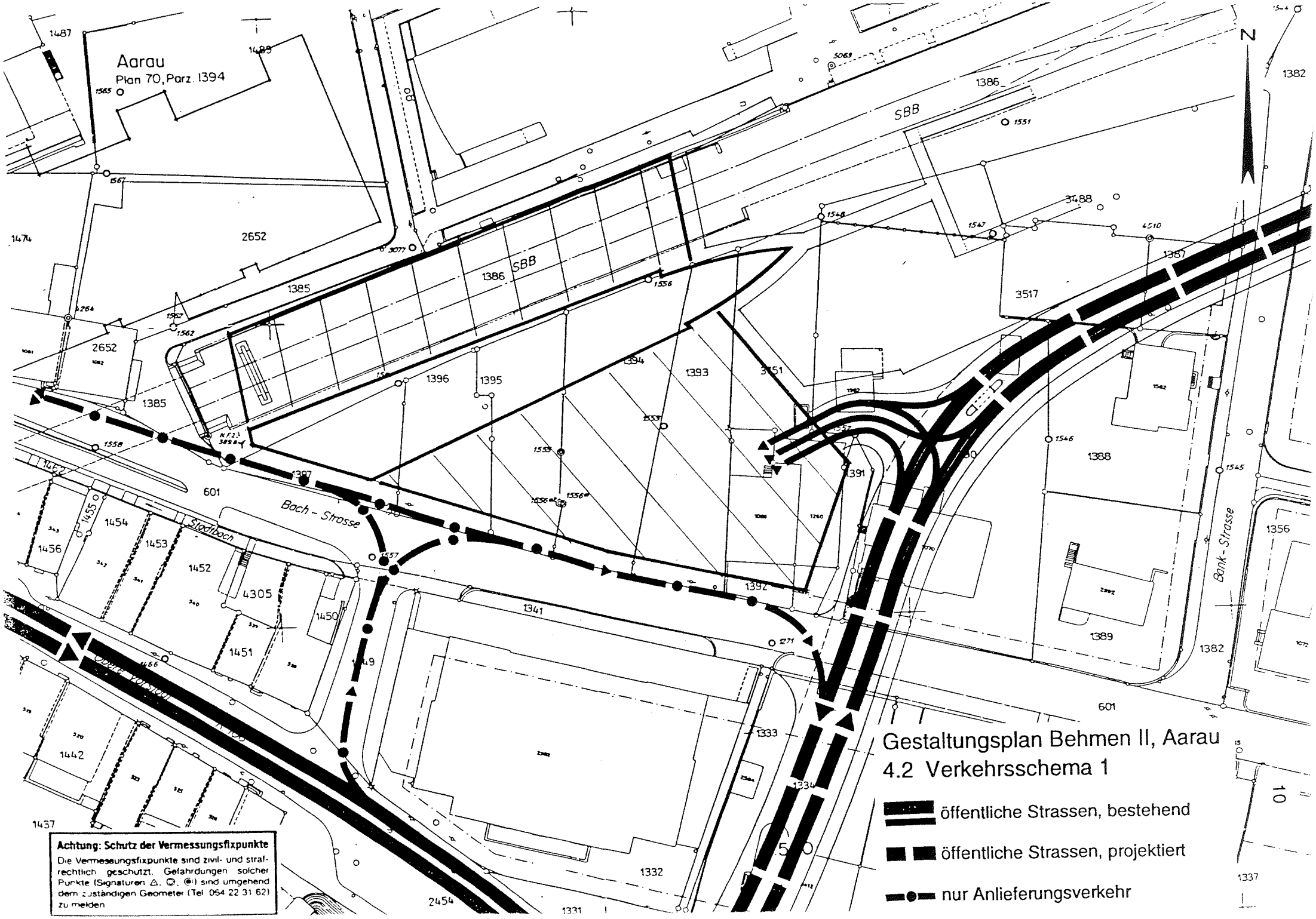
4.1 Grundsätzliches

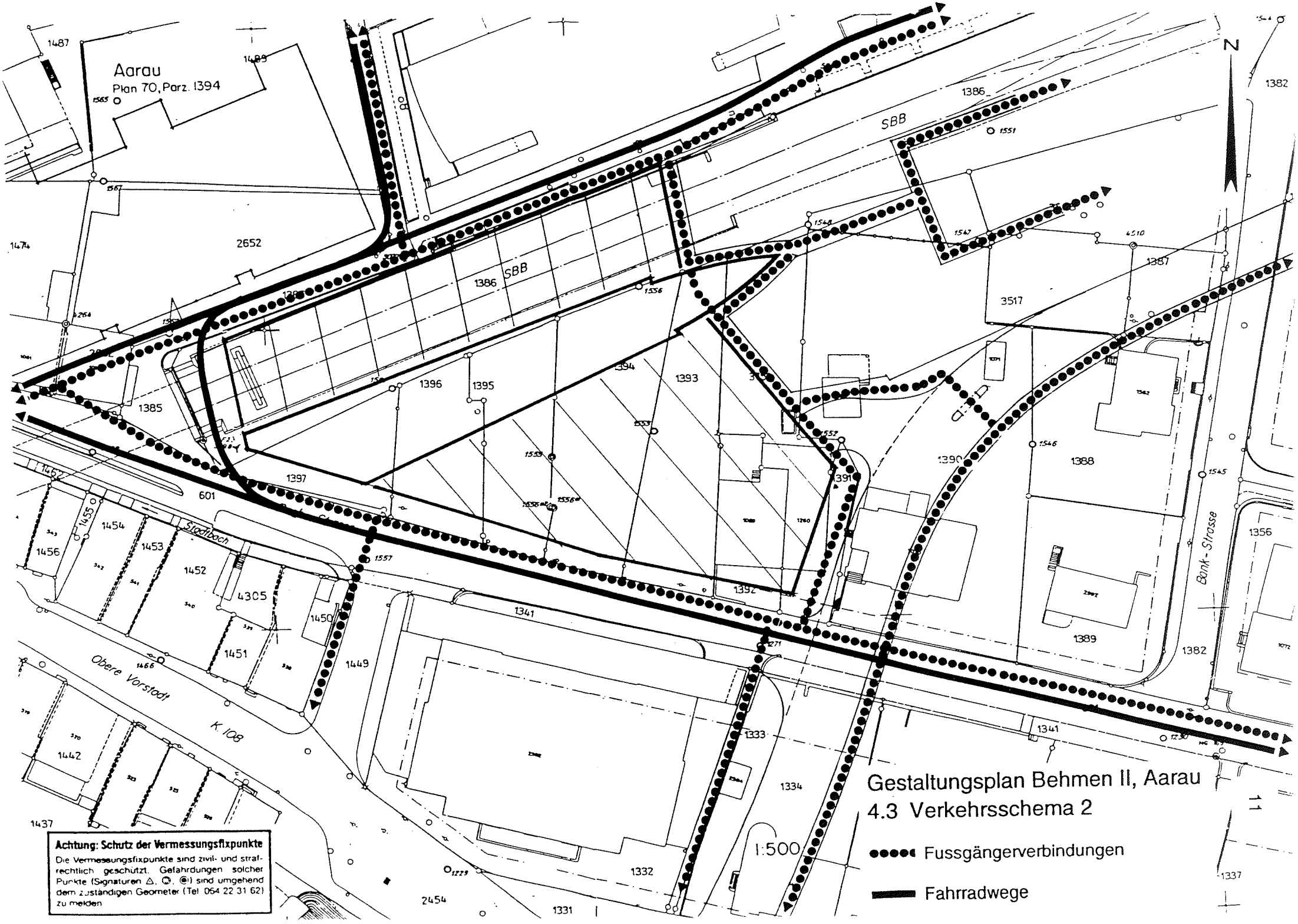
Sämtliche wesentlichen Verkehrsfragen, namentlich diejenigen der Erschliessung für den motorisierten Verkehr, der Parkierung, der Anlieferung sowie der Fussgänger- und Veloverbindungen wurden schon vor Inangriffnahme des Gestaltungsplanes eingehend und im Rahmen der Planung des gesamten Bereiches zwischen Oberer Vorstadt, Bahnhofstrasse und Pestalozzischulhaus resp. verlängerter Hinterer Bahnhofstrasse studiert und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen von Stadt und Kanton eingehend geprüft. Die in den nachfolgenden Schemaplänen aufgezeigten Randbedingungen und Abhängigkeiten wurden deshalb für den Gestaltungsplan vollumfänglich übernommen. Sie basieren namentlich auf folgende Planungen und Studien:

- Städtischer Verkehrsrichtplan (1985)
- Städtisches Parkraumkonzept (Entwurf, 1991)
- Kommunaler Überbauungsplan Hintere Bahnhofstrasse, Westteil (Entwurf, 1991)
- Umweltverträglichkeitsbericht Behmen II-Parkhaus (1991)
- Bericht "Erschliessungsmöglichkeiten" zum UVB Behmen II-Parkhaus (1991)

Die folgenden Verkehrsschemata dienen somit lediglich der Orientierung über die Einbindung des Gestaltungsplanes in das übergeordnete Verkehrsnetz.

Sämtliche Erläuterungen, Berechnungen und Daten bezüglich Parkierung sind in der separaten Beilage "Zusatzbericht zum UVB Parkhaus Behmen II" des Ingenieurbüros WEWO, Aarau, festgehalten. Darin wird aufgezeigt, dass die seinerzeit für den Umweltverträglichkeitsbericht der gesamten Parkierungsanlage (inkl. Einstellhallen nördlich des Tunnelweges und Behmen I) getroffenen Annahmen durch die Bestimmungen des vorliegenden Gestaltungsplanes nicht massgebend beeinflusst werden. Das abgeschlossene Verfahren der entsprechenden Umweltverträglichkeitsprüfung wird somit durch den Gestaltungsplan nicht tangiert; Korrekturen oder zusätzliche Auflageverfahren sind nicht erforderlich.

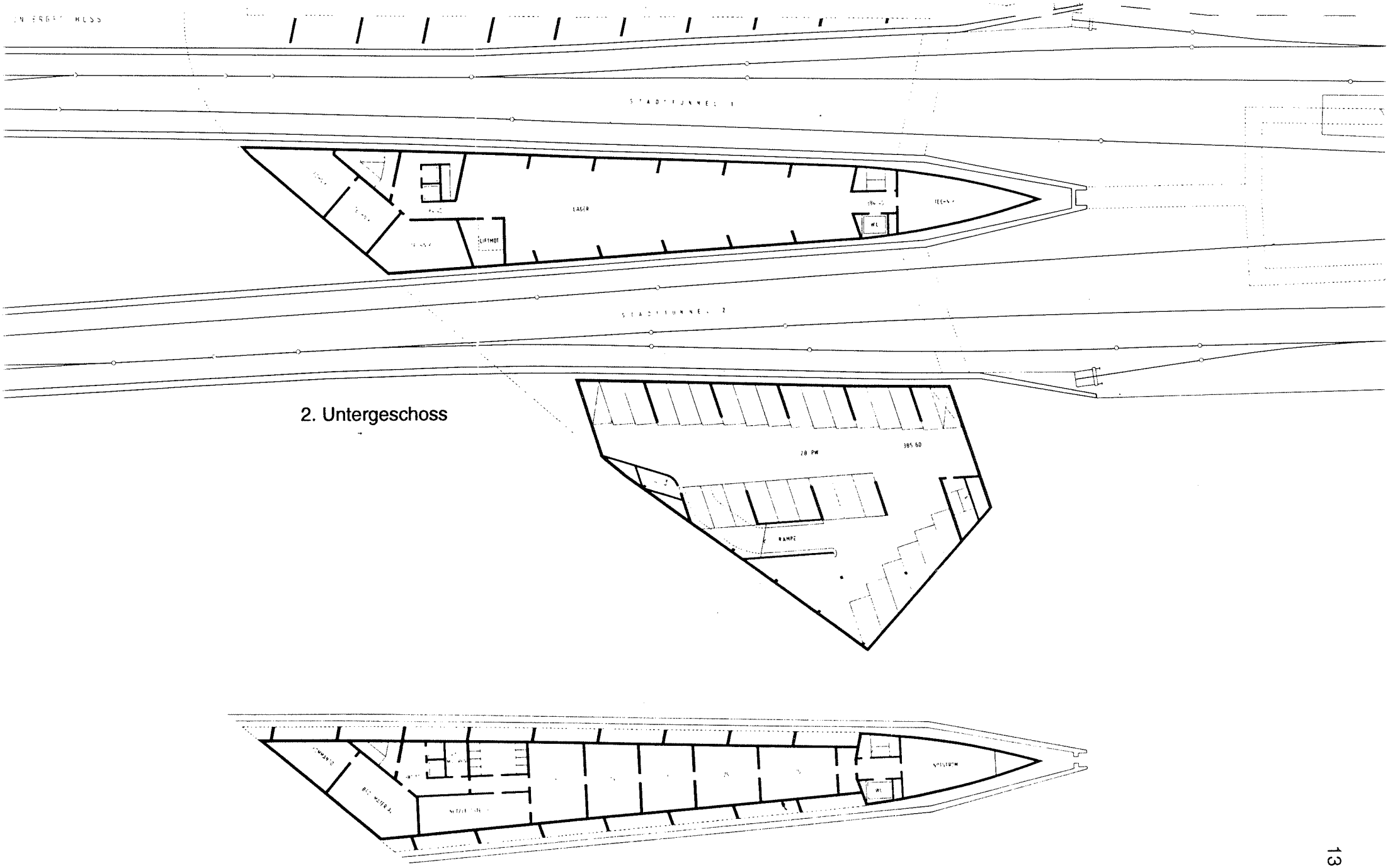

Aarau
Plan 70, Parz. 1394
SBB
Boch - Strasse
Stockboch
Bank - Strasse
N
Achtung: Schutz der Vermessungsfixpunkte
Die Vermessungsfixpunkte sind zivil- und strafrechtlich geschützt. Gefährdungen solcher Punkte (Signaturen △, ⊙, ◉) sind umgehend dem zuständigen Geometer (Tel. 064 22 31 62) zu melden.
Gestaltungsplan Behmen II, Aarau
4.2 Verkehrsschema 1
öffentliche Strassen, bestehend
öffentliche Strassen, projektiert
nur Anlieferungsverkehr


Aarau
Plan 70, Parz. 1394
SBB
Stadtbach
Obere Vorstadt
K 108
Bonk-Strasse
Gestaltungsplan Behmen II, Aarau
4.3 Verkehrsschema 2
Fussgängerverbindungen
Fahrradwege
1:500
Achtung: Schutz der Vermessungsfixpunkte
Die Vermessungsfixpunkte sind zivil- und strafrechtlich geschützt. Gefährdungen solcher Punkte (Signaturen △, ⊙, ◉) sind umgehend dem zuständigen Geometer (Tel 064 22 31 62) zu melden

5. Vorprojekt

Der Gestaltungsplan Behmen II bezweckt laut § 1 der Spezialbauvorschriften die Realisierung des Siegerprojektes "Roque" aus dem seinerzeitigen Ideenwettbewerb. Er basiert also nicht auf einer fiktiven, generell gehaltenen Bebauungsidee, sondern auf einem konkreten Entwurf, der von den Architekten Fierz + Baader, Basel bis zur Stufe Vorprojekt ausgearbeitet worden ist. Obwohl dieses Vorprojekt nicht mehr dem neuesten Stand der Voraussetzungen und Randbedingungen entspricht (s. 1.4 der Erläuterungen), kann es doch als taugliche Illustration der Absichten des Gestaltungsplans und einer möglichen künftigen Bebauung dienen.

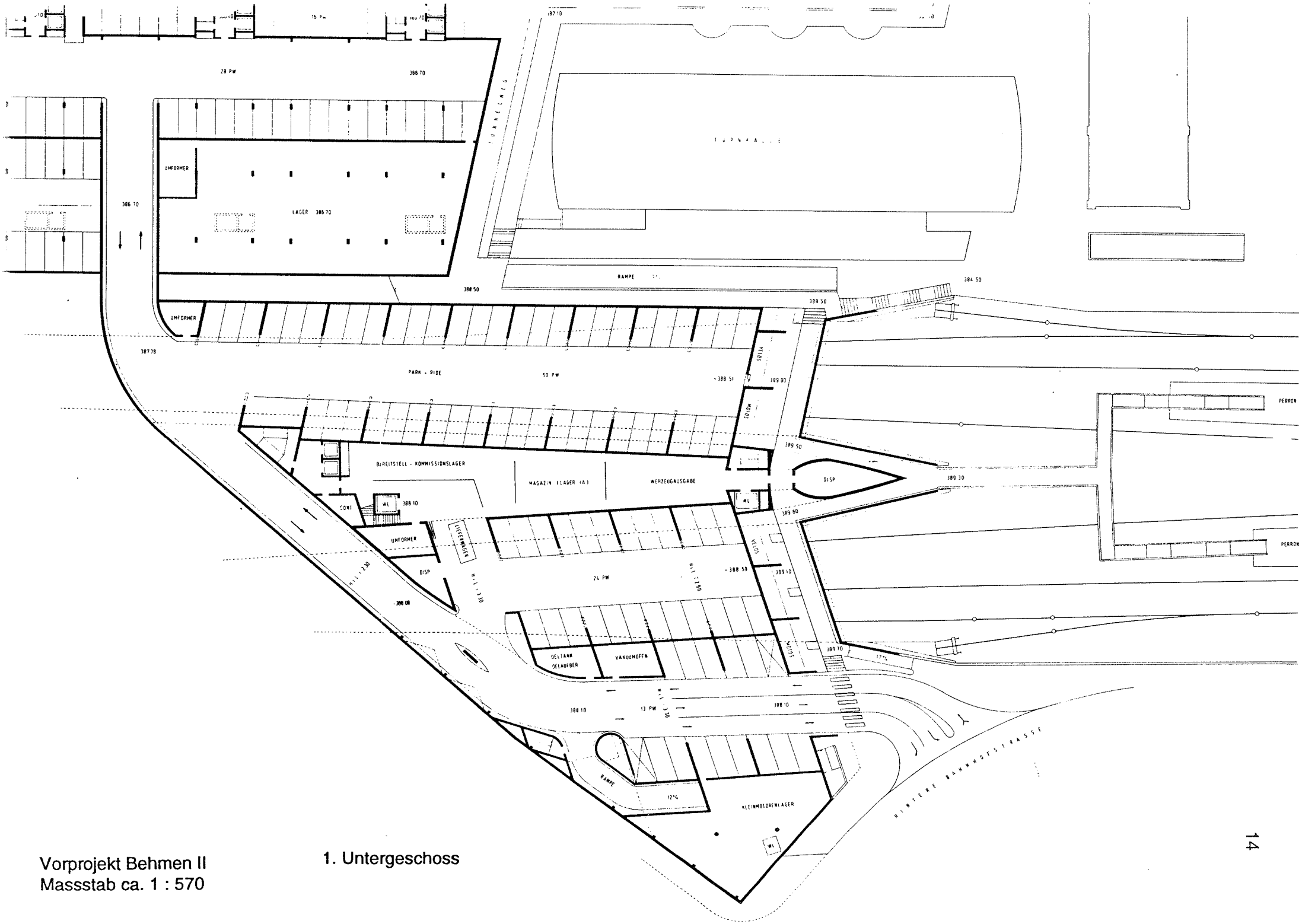
Modellfoto, Ansicht von Südosten



2. Untergeschoss

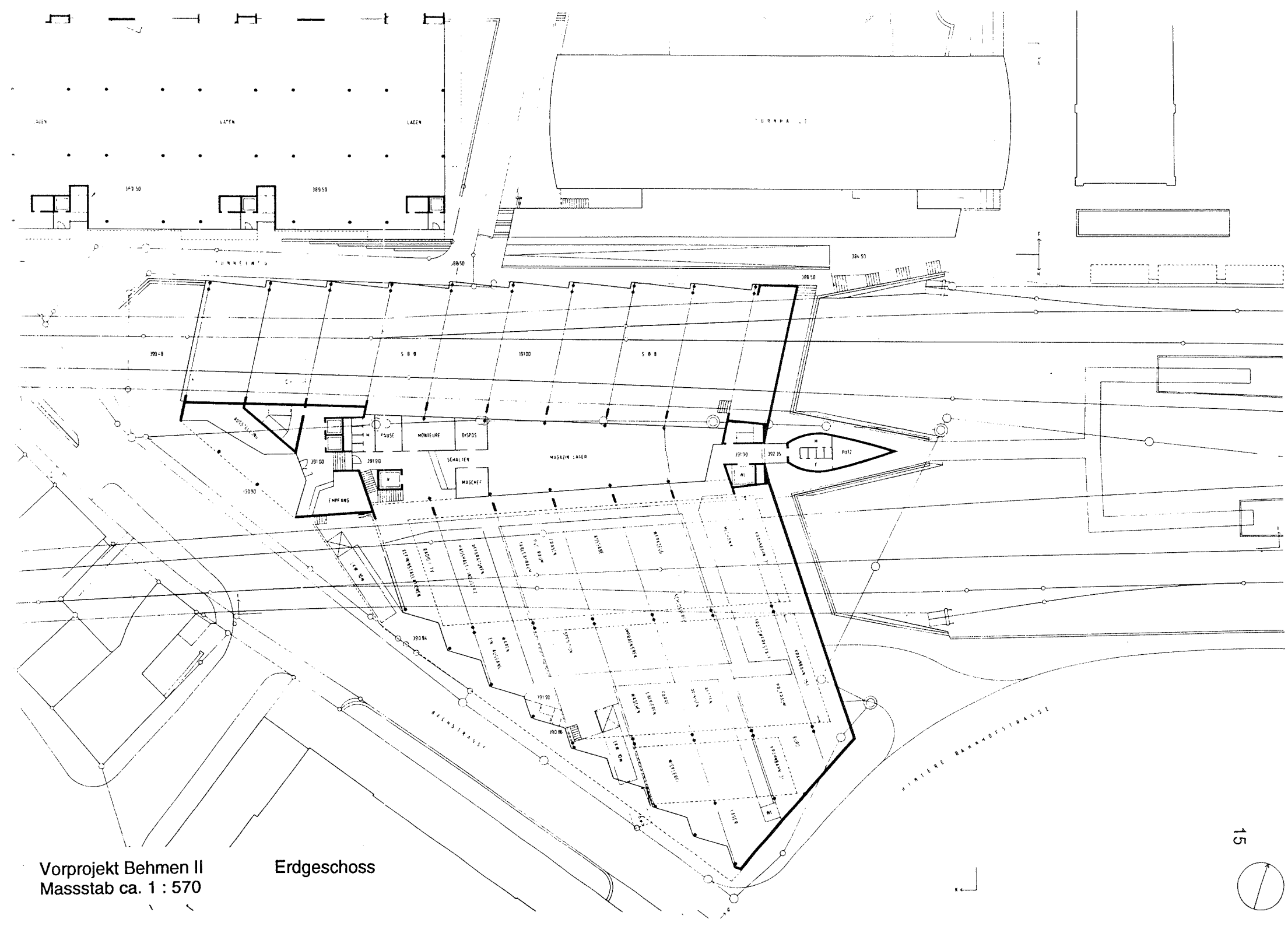
3. Untergeschoss

Vorprojekt Behmen II
Massstab ca. 1 : 570



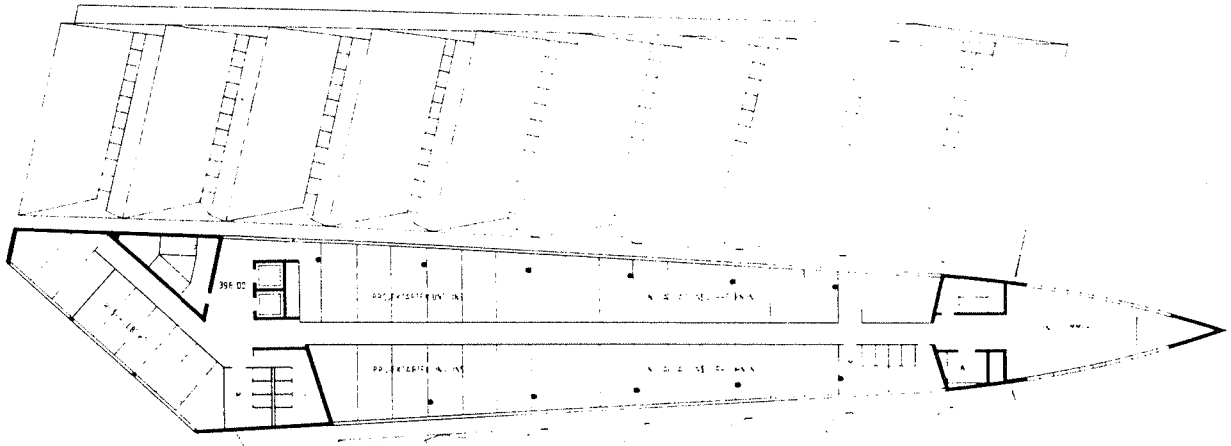
Vorprojekt Behmen II
Massstab ca. 1 : 570

1. Untergeschoss

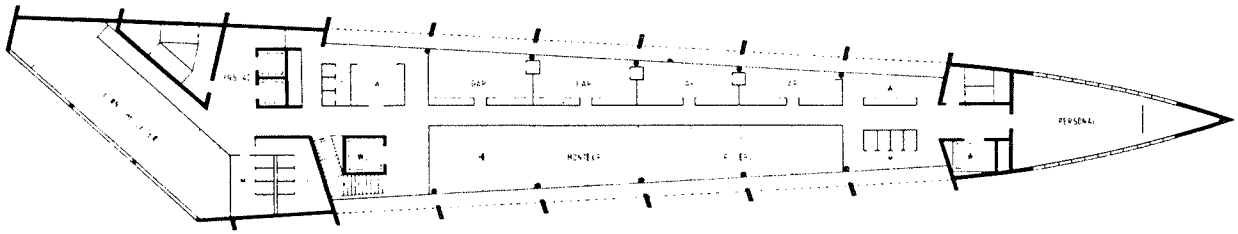


Vorprojekt Behmen II
Massstab ca. 1 : 570

Erdgeschoss

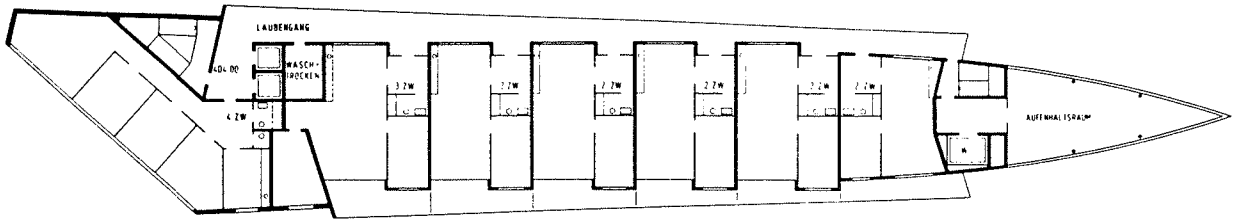


2. Obergeschoss

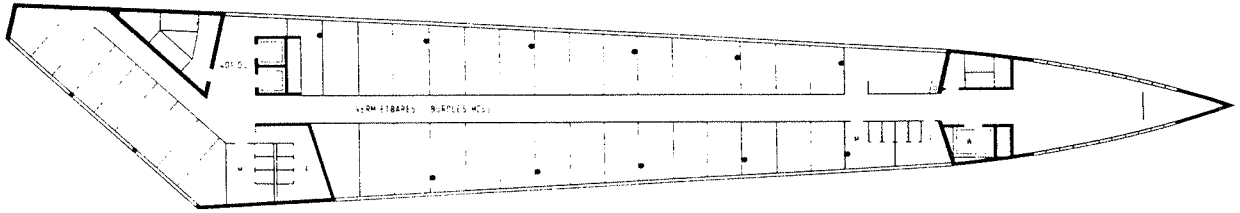


1. Obergeschoss

Vorprojekt Behmen II
Massstab ca. 1 : 570

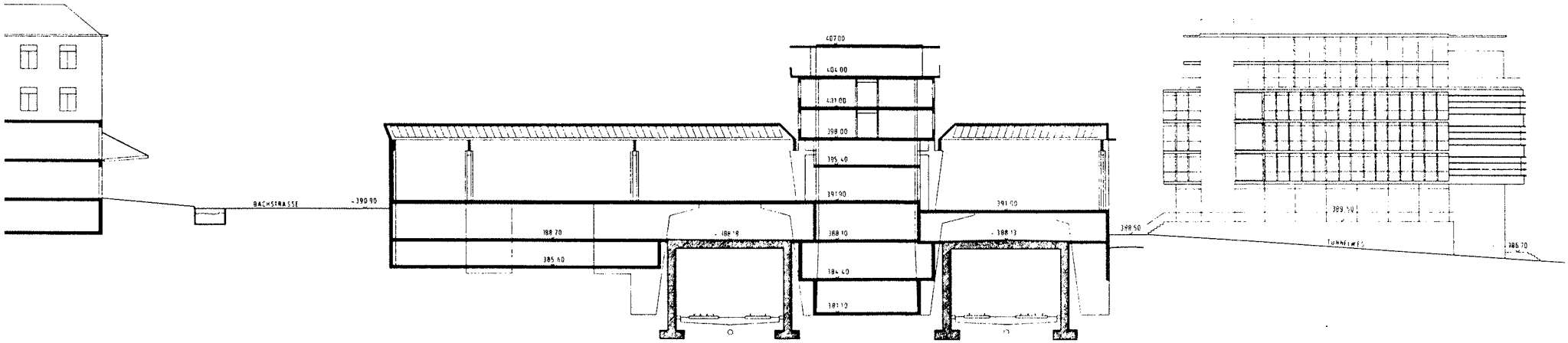


4. Obergeschoss

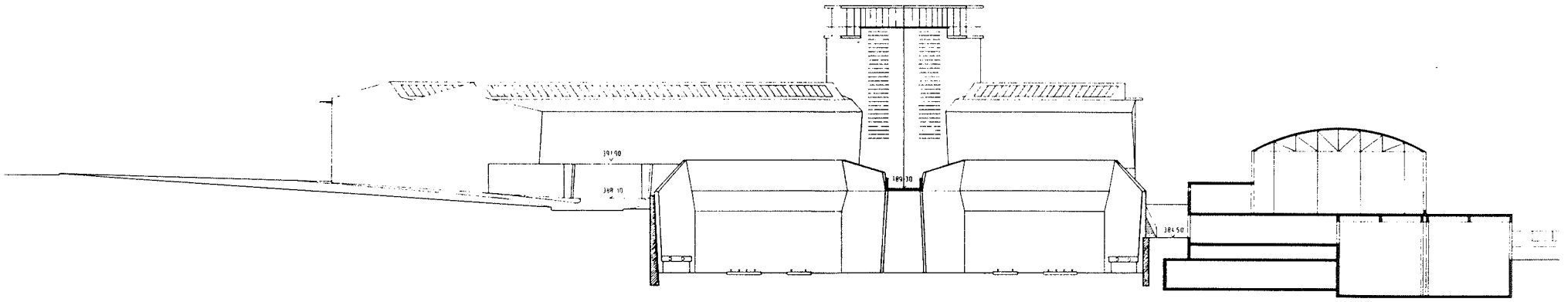


3. Obergeschoss

Vorprojekt Behmen II
Massstab ca. 1 : 570

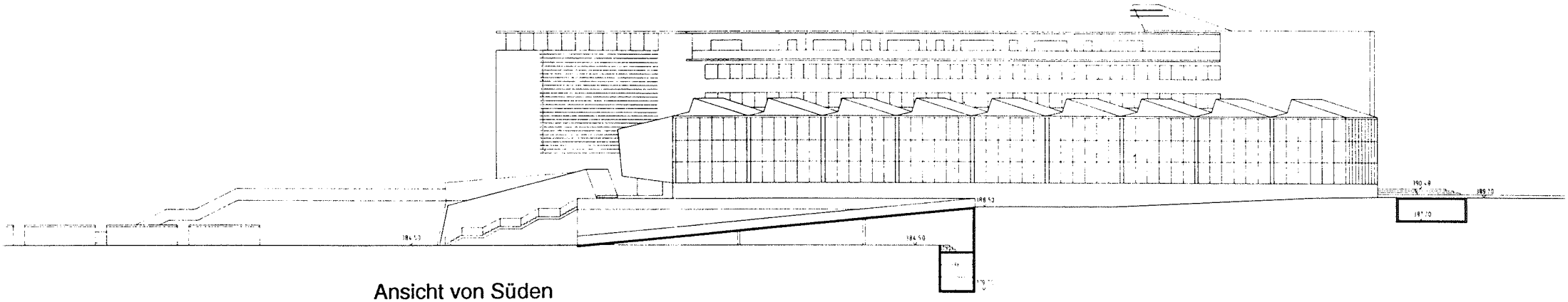


Querschnitt

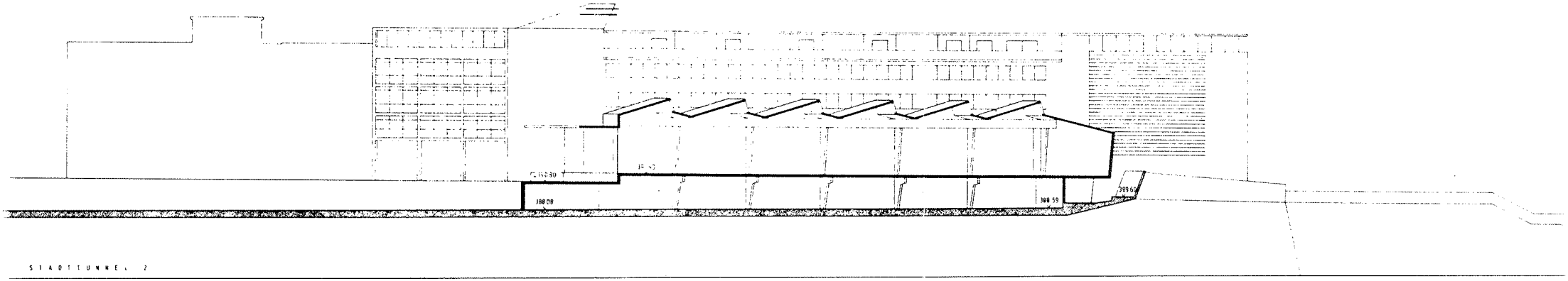


Ansicht von Osten

Vorprojekt Behmen I
Massstab ca. 1 : 570



Ansicht von Süden



Längsschnitt / Ansicht von Norden

Vorprojekt Behmen II
Massstab ca. 1 : 570