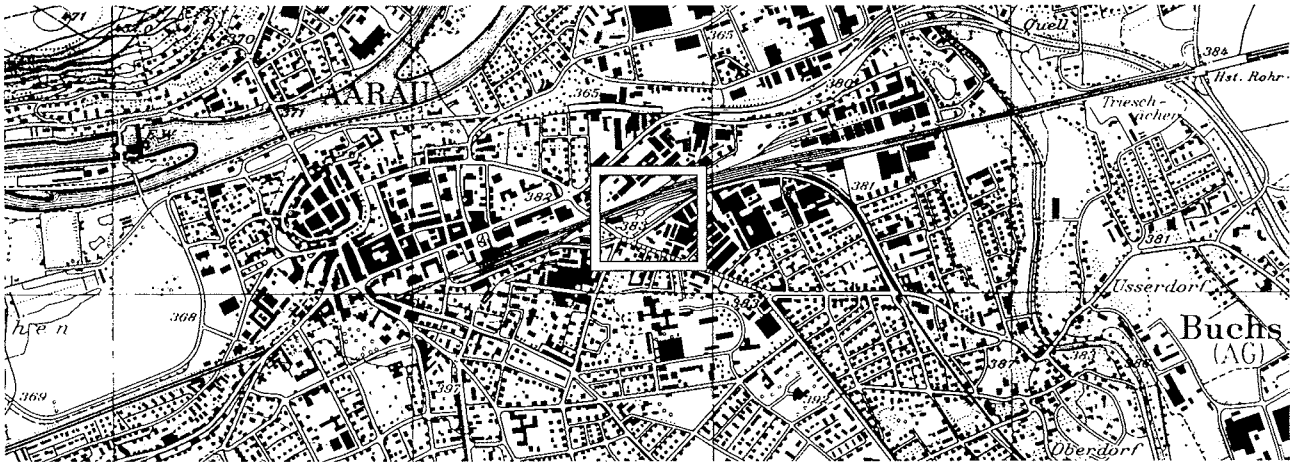
STADT AARAU

KANTON AARGAU

Gestaltungsplan Freiverlad

gemäss § 21 BauG

Übersichtsplan LK Massstab: 1 : 25'000



Technischer Bericht

Verfasser: Stadtbauamt Aarau, Sektion Stadtentwicklung

Verwendung: Genehmigung

Datum: 28. Februar 2000

Gestaltungsplan Freiverlad

1. Ausgangslage

Anlass

Die Einzonung und Überbauung der ehemaligen Freiverladfläche der SBB südlich der Bahnlinie erweitert die Industrie-, Wohn- und Gewerbezonen um einen weiteren Standort für gewerbliche Nutzung. Die ehemaligen Rangier- und Umladeflächen liegen seit einigen Jahren brach und sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Dabei handelt es sich um einen städtebaulich sensiblen Standort, der durch seine zentrale Lage und Exponiertheit eine repräsentative Aufgabe für die Stadt übernehmen kann.

Standort

Das gesamte Gebiet um die Buchserstrasse, das unmittelbar südlich an das Bahntrassee anschliesst, erfuhr in den letzten Jahren eine Umbruchphase. Aus Rentabilitätsgründen strebten die Grundbesitzer günstige Rahmenbedingungen zur Veräusserung oder zur Nutzung der Grundstücke an. Neue Überbauungen, wie beispielsweise auf dem Schäfer-Areal, und eine neue Verkehrsregelung, die durch den Kreisel Gais entstehen wird, werden die städtebauliche Situation aufwerten. Mit der Einzonung und Überbauung des Freiverladareals wird die Baulücke an der Industriestrasse geschlossen und ein weiterer Standort für Arbeitsplätze entstehen. Die Nutzung einer innenstadtnahen Brache entspricht zudem den Zielsetzungen der inneren Verdichtung und trägt zu einer haushälterischen Bodennutzung bei.

Innere Verdichtung

2. Nutzungsplanänderung

Das Freiverladareal wurde seit Jahren von der Eigentümerin SBB nicht mehr als Rangier- und Umladefläche genutzt. Mit Zwischennutzungen, wie einem provisorischen Occasionsmarkt für Fahrzeuge, konnte keine langfristige Rentabilität erreicht werden. Erst mit der Einzonung ist eine wirtschaftliche Nutzung gegeben. Die zentrale Lage und die günstigen Standortqualitäten geben hier einer Überbauung den Vorzug, um im Sinne der haushälterischen Bodennutzung die Versiegelung von Freiflächen am Siedlungsrand zu vermeiden und eine innere Verdichtung zu erreichen.

Spezialzone

Das Areal Freiverlad wird in eine Spezialzone eingezont, um die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Überbauung zu schaffen.

Gestaltungsplanpflicht

Parallel zur Nutzungsplanänderung erfolgt zwingend die Erstellung eines Gestaltungsplanes, der das Mass der Nutzung im Detail regelt.

3. Gestaltungsplan

a. Ziele

Der Gestaltungsplan bezweckt eine städtebauliche Neunutzung und Überbauung des Freiverladareals.

b. Perimeter und Eigentumsverhältnisse

Der Gestaltungsplan umfasst das im Plan ausgewiesene Gebiet der Parzelle 5014. Die Parzelle misst 10.063m². Eigentümerin der Parzelle ist die SBB.

c. Zonenplan

Das Areal befindet sich als ehemalige Verkehrsanlage gemäss Zonenplan Stadt Aarau von 1994 in der Zone „Übriges Gebiet". Parallel zum Gestaltungsplan erfolgt die Einzonung in die „Spezialzone Freiverlad" mit einer Zonenplanänderung.

d. Baumasse

Baumassenziffer 9

Die maximale überbaubare Grundfläche beträgt 6'804m². Die maximale Baumasse bei einer vollen Ausnützung von 15m Höhe und der äusseren Mantellinie würde 102'060m³ betragen; die Baumassenziffer wurde jedoch auf 9 festgesetzt. Diese hohe Baumassenziffer ist auf die starke Ausnutzung der Parzelle zurückzuführen, die im Rahmen der Erneuerung des Knoten Gais verkleinert wird. Um die geplanten Vorstellungen einer Überbauung realisieren zu können, wird hier eine hohe Baumassenziffer in Kauf genommen.

e. Überbauungskonzept

Zwei Nutzungsstudien

Die Grundeigentümerin SBB beauftragte die Architekten Burkard Meyer Partner, Baden mit der Erstellung von zwei Studien für mögliche Objekte für das Freiverladareal: ein Bau- und Gartencenter bzw. ein Autohaus mit einem Occasionsmarkt. Beide Vorschläge sind denkbare und marktgerechte Konzepte für das Areal. Aus diesen beiden Studien wurde ein Gestaltungsplan entwickelt, der sich auf das jüngeren Projekt Automarkt bezieht, aber genügend Spielraum für andere Nutzungen offen lässt.

Die zulässige Überbauung auf dem Freiverladareal schliesst die Baulücke an der Kreuzung Buchserstrasse und Industriestrasse und grenzt damit die industriellen und gewerblichen Zonen südlich der Bahn deutlich zum Strassenraum und Bahnkörper ab. Angrenzende Überbauungen bzw. Planungen wie der noch beim Verwaltungsgericht hängige Gestaltungsplan Sprecher + Schuh wurden dabei hinreichend berücksichtigt.

Lärmschutzfunktion

Der Gestaltungsplan sieht ein Gebäude vor, das sich als Riegel parallel zur Bahn und zur Buchserstrasse erstreckt. Damit erfüllt das Gebäude eine Lärmschutzfunktion gegenüber rückwärtig liegenden Bereichen. Vorgesehen ist eine Flachdach- oder Sheddachüberbauung. Geplant ist ein Untergeschoss, das zur Kompensation der Parzellenverkleinerung im Rahmen des Knoten Gais mit Ausnahme des Kreiselbereiches bis an die Parzellengrenze gebaut werden kann. Die Erschliessung des Grundstückes wird im östlichen Bereich der Industriestrasse festgelegt.

4. Berücksichtigung der Gesetzgebung

a. Grundsätze der Raumplanung

Art. 1 RPG

Der Gestaltungsplan Freiverlad trägt mit einer dichten Überbauung den Ansprüchen der Raumplanung auf eine haushälterische Bodennutzung gemäss Art.1 RPG Rechnung. Die Nutzung einer innerstädtischen Brache unterstützt eine Entwicklung und Verdichtung im zentralen Bereich der Stadt (Art.3 Abs.2 RPG). Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben des Bundes werden nicht tangiert (Art. 13 RPG).

b. Kantonaler Richtplan

Richtplangeschäfte des Kantons Aargau werden nicht beeinträchtigt. Im Sinne des Leitsatzes S1.2 des kantonalen Richtplanes leistet die Einzonung und gewerbliche Nutzung des Freiverladareals einen Beitrag zur inneren Verdichtung der Siedlungen und eine Bereitstellung von Arbeitsstätten, die durch den öffentlichen Verkehr hinreichend erschlossen sind.
Mit dem vorliegenden Gestaltungsplan sind hier Einkaufs- und Fachmärkte von über 3000m^2 Verkaufsfläche möglich.
Die im kantonalen Richtplan enthaltene Verlegung des WSB-Trassees im Bahnhofsbereich Aarau wurde berücksichtigt (V3.3).

c. Verkehr

Motorisierter Verkehr

Verkehrssituation

Die Erschliessung des Freiverladareals für motorisierten Verkehr erfolgt im östlichen Bereich der Parzelle über die Industriestrasse, die auf kürzestem Weg in die Buchserstrasse mündet. Mit 17'600 Mfz im DTV (Stand 1/98) weist die Buchserstrasse eine der höchsten Verkehrsbelastungen in der Stadt Aarau auf. Aufgrund einer unbefriedigenden Einmündungssituation wurde mit dem Projekt Knoten Gais eine neue Verkehrsführung an der Kreuzung Buchserstrasse, Industriestrasse und Hintere Bahnhofstrasse vorgesehen. Kosteneinsparung und bessere Gestaltungsmöglichkeiten liessen die Entscheidung auf eine Kreisellösung fallen. Die Neugestaltung des Kreisels auf der Buchserstrasse verursacht eine neue Festlegung der Grundstücksgrenzen der Parzelle 5014 und eine geringfügige Verlegung der Industriestrasse.

Kreisel Gais

Verkehrsgutachten Ballmer + Partner

Da der Knoten Gais auch mit Kreisel in Spitzenzeiten nur noch geringe Kapazitäten für ein zusätzliches Verkehrsaufkommen besitzt (vgl. Planungsbericht Erschliessungsplan Gais/Herzogstrasse vom 30.4.1998) wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, um die bestehenden Kapazitätsreserven des Kreisels Gais genauer zu ermitteln. Das Gutachten Ballmer + Partner (Gestaltungsplan Freiverlad - Verkehrsgutachten vom 21.2.2000) prognostiziert mit seinen Leistungsberechungen namentlich, dass

im Jahr 2005 während der abendlichen Spitzenstunde vom Freiverlad-Areal ca. 70 PW-Ausfahrten abgenommen werden könnten, ohne dass dadurch das Verkehrssystem zusammenbricht. Daraus werden Rückschlüsse auf mögliche Anzahl Parkplätze, Geschossflächen und Nutzungstypen gezogen. Das Gutachten zeigt deutlich, dass eine Festlegung nach zulässiger Nutzung oder Parkplatzzahl nicht möglich ist, da diese teilweise in der gleichen Kategorie (Verkauf, Dienstleistung, Gewerbe) eine sehr unterschiedliche Verkehrserzeugung haben können. Um eine grosse Flexibilität für den Grundeigentümer zu ermöglichen und gleichzeitig eine umweltverträgliche und verkehrstechnisch bewältigbare Nutzung gewährleisten zu können, wird deshalb auf eine Fixierung von Nutzungen oder Parkplätzen im Gestaltungsplan verzichtet. Statt dessen wird der Grundeigentümerin empfohlen, die Erkenntnisse des Gutachtens Ballmer + Partner in ihre Vermarktungsstrategie einfliessen zu lassen. Im Rahmen der Bauprojektierung ist dann spätestens im Baugesuch (von Vorteil aber bereits in einem Vorentscheid) der Nachweis zur verkehrstechnischen Machbarkeit der konkreten Nutzung zu erbringen.

Regelung gemäss Sondernutzungsvorschrift

Fussgänger- und Veloverkehr

Der Zugang für Fussgänger und Velofahrer wird über die Industriestrasse ermöglicht. Mit dem Neubau der Unterführung Gais konnte die Fussgänger- und Veloweganbindung zum Kreuzplatz durch unabhängige Führung vom motorisierten Strassenverkehr wesentlich verbessert und aufgewertet werden.

Parkplätze

Die Freifläche kann als Hartbelag ausgebildet werden und somit als Parkplatz genutzt werden.

Öffentlicher Verkehr

Gute öffentliche Verkehrsanbindung

Der Standort Freiverladareal ist durch seine Nähe zum SBB-Bahnhof sowie durch die Busanbindungen und WSB-Haltestelle auf der Buchserstrasse gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.
Die Verlegung der WSB-Gleise im Rahmen der Neugestaltung des Knoten Gais wird durch den Gestaltungsplan Freiverlad nicht tangiert.

d. Lärm

ES III

Mit der Einzonung in die Spezialzone wird das Freiverladareal neu in die Lärmempfindlichkeitsstufe III eingeordnet. Bereits im Strassenlärmbelastungskataster des Kantons Aargau vom 1.5.1992 wurde für das Freiverladareal die Empfindlichkeitsstufe III angenommen.
Am ehemaligen Lokdepot des Freiverladareals wurde eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch den Strassenverkehr gemessen (Stand 5/92). Der Bahnlärm beträgt am Tag 85 dB(A) und 82 dB(A) nachts an der Quelle und würde damit ebenfalls den IGW an einem potentiellen Gebäude an der bahnwärtigen Seite gemäss Gestaltungsplan überschreiten (Stand 97).

Vorbelastung

Planungswerte

Gemäss Art. 29 LSV muss bei einer Neueinzonung und Nutzung mit lärmempfindlichen Räumen der Planungswert eingehalten werden oder durch planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen erreicht werden. Mit Eingabe des Baugesuchs muss der Nachweis auf Einhalten der Immissionsgrenzwerte erbracht werden. Für gewerbliche Nutzungen gelten für Betriebsräume um 5 dB(A) höhere Planungs- und Immissionsgrenzwerte. Damit liegt der Planungswert für das Freiverladareal bei 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

Eine Reduktion der Lärmemissionen an der Quelle ist nur zu einem geringen Masse möglich: mit der Sanierung des Knoten Gais wird die Verkehrsmenge nicht beeinflusst; eine Verstetigung des Verkehrs führt jedoch erfahrungsgemäss zu einer Verringerung der Lärmemissionen. Eine leichte jedoch nicht vorhersehbare Reduktion des Bahnlärms wird durch eine Verbesserung des Rollmaterials erwartet.

Sonderbauvorschrift

Da die Überbauung des Freiverladareals von städtebaulichem Interesse ist, wurde sie unter Aspekten des Lärmschutzes einer besonderen Prüfung unterzogen. Die Ergebnisse zeigten, dass auf dem Standort und durch die Parzellenform kein baulicher Lärmschutz auf dem Areal möglich ist; daher kann lediglich auf einen Lärmschutz am Gebäude bzw. auf eine geeignete Grundrissorganisation zurückgegriffen werden. Sondernutzungsvorschriften stellen sicher, dass die Einzonung trotz sehr hohen Lärmimmissionen mit den Anforderungen des Lärmschutzes vereinbar sind.

Eine Überbauung des Freiverladareals wird sich auf den Lärmschutz bezüglich Bahnlärm der rückwärtig liegenden Gebäude an der Industriestrasse positiv auswirken.

e. Naturschutz

Die haushälterische Bodennutzung mit dem Anspruch nach innerer Verdichtung steht unter ökologischen Gesichtspunkten im Konflikt mit dem Erhalt und Schutz von wertvollen Freiräumen.

Ruderalflächen

Durch Brachfallen des Freiverladareals konnten sich in den letzten Jahren ökologisch wertvolle Lebensräume entwickeln, die in ähnlicher Weise sich auch nördlich der Bahnlinie ausgeprägt haben. Diese Brachen wurden in das Landschaftsinventar der Stadt Aarau 1987 aufgenommen. Die Gleisareale dienen als Wanderkorridor zwischen diesen Bereichen und schaffen damit grössere vernetzte Zusammenhänge. Im wesentlichen handelt es sich um Ruderalvegetation, Gehölze und Trockenstandorte, die aufgrund ihres Mikroklimas heute Ersatzstandorte für verlorengegangene Flussauen bieten. Als wichtig zu beurteilen ist das Vorkommen der bundesrechtlich geschützten Mauereidechse.

An diesem Standort überwogen die städtebaulichen Interessen einer Überbauung, die jedoch in Rücksicht auf die ökologische Situation vorgenommen werden soll. Um den Verlust des Lebensraumes gemäss ökologischen Ausgleich Art.18b NHG zu kompensieren, wurden Mindestflächen im Umfang von 2.000m² für ökologischen Ausgleich auf den Freiflächen sichergestellt, die den heutigen Lebensräumen nahekommen und qualitativen sowie quantitativen Ersatz für die Trockenstandorte leisten können. 2000m² entsprechen 20% des Gesamtareals. Die Freiflächen für ökologischen Ausgleich sollen in erster Linie die äussersten westlichen und östlichen Bereiche der Parzelle umfassen und nach Bedarf zusätzlich Flachdächer.

Wanderungskorridor für Mauereidechsen

Es wurde dafür gesorgt, dass das Gebäude von allen Seiten mit Freiflächen umgeben ist, um Wanderungskorridore für u.a. Mauereidechsen zu ermöglichen. In dem Umgebungsplan, der mit dem Baugesuch einzureichen ist, müssen die ökologischen Ausgleichsflächen und die Wanderungskorridore, die insbesondere die Süd- und Westfront umfassen sollen, detailliert festgelegt werden. Der Umgebungsplan ist unter Beibezug einer Fachkraft auszuarbeiten.

Die äussere Mantellinie eines zukünftigen Gebäudes wurde im östlichen Teil verkürzt, um die wertvollen Ruderalstandorte am östlichen Parzellenrand zu schützen.
Insgesamt wird die Überbauung des Freiverladareals und der damit einhergehender Verlust von Freifläche und eventuelle Standortveränderungen aus ökologischer Sicht nicht als gravierend beurteilt, da die wertvollsten und umfassendsten Lebensräume der Mauereidechse sich nördlich der Bahnlinie befinden bzw. die ökologische Wertigkeit des Freiverladareals im Vergleich als geringer eingestuft wird.

f. Sicherheit im öffentlichen Raum

Um die Benutzung des öffentlichen Raums tags und nachts mit einem Sicherheitsgefühl zu ermöglichen, muss auf eine überschaubare, einsehbare und gut beleuchtete Architektur und Aussenraumgestaltung geachtet werden. Mit einer „offenen" Gestaltung der Freiflächen kann auf das Sicherheitsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner positiv eingewirkt werden. Am Kreisel Gais und an der Industriestrasse soll ein verlassener und abweisender Eindruck vermieden werden, um die Benutzung für Fussgänger und insbesondere für die Freizeiteinrichtungen an der Industriestrasse nicht einzuschränken. Es ist daher auf gestalterische Details, die gesamthaft eine Sicherheit im öffentlichen Raum schaffen können, bei der Ausarbeitung des Projekts zu achten.

5. Mitwirkung

Die Mitwirkung wurde während der Vorprüfung beim Kanton vom 25. Januar 1999 bis zum 24. Februar 1999 durchgeführt. Insgesamt wurden drei Eingaben behandelt. Ein detaillierter Mitwirkungsbericht liegt vor.