

# Gestaltungsplan Widacher, Fischbach- Göslikon

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Beerli Immobilien AG

29. Juni 2018

*Exemplar für die öffentliche Auflage*





## **Auftraggeber**

LBM Partner AG, Schönmaiengässchen 1, 8200 Schaffhausen  
vertreten durch Herrn Urs Todt

## **Bearbeitung**

Michael Wüthrich  
dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU  
Thomas Roduner  
MSc in Engineering / Spatial Development & Landscape Architecture  
Lukas Fischer  
dipl. Ing. FH in Raumplanung

Metron Raumentwicklung AG  
Stahlrain 2  
Postfach  
5201 Brugg  
T 056 460 91 11  
info@metron.ch  
www.metron.ch

## **Begleitung**

ERP Architekten AG, Husmatt 9, 5405 Baden 5 Dättwil  
vertreten durch Andreas Schmidt  
Hager Partner AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich

Titelbild: Google Earth



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage / Zielsetzung</b>	<b>7</b>
1.1	Ausgangslage	7
1.2	Ziel / Zweck der Planung	8
1.3	Bestandteile / Grundlagen des Gestaltungsplan	8
1.4	Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen	9
<b>2</b>	<b>Richtprojekt / Sachthemen</b>	<b>12</b>
2.1	Architektonisches Richtprojekt	12
2.2	Landschaftsarchitektonische Umgebungsgestaltung	18
2.3	Lärm	37
2.4	Etappierung und Zwischennutzung	38
2.5	Weitere Sachthemen	39
<b>3</b>	<b>Erläuterung der Sondernutzungsvorschriften</b>	<b>40</b>
3.1	Allgemeine Bestimmungen	40
3.2	Bebauung	40
3.3	Grundmasse	47
3.4	Gestaltungsvorschriften	48
3.5	Umgebungsgestaltung	49
3.6	Erschliessung und Parkierung	52
3.7	Umwelt	53
3.8	Qualitätssicherung und Etappierung	53
3.9	Schlussbestimmungen	53
<b>4</b>	<b>Fazit Nach Art. 47 RPV</b>	<b>55</b>
<b>5</b>	<b>Planungsablauf</b>	<b>56</b>
5.1	Ablauf des Planungsverfahrens	56
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>57</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>57</b>
<b>6</b>	<b>Anhang</b>	<b>59</b>
6.1	Anhang 1: Anlieferung / Erschliessung F1, G2 und G1	59
6.2	Anhang 2: Gestaltungsvorschlag Langfohrenstrasse	59
6.3	Anhang 3: Checkliste Umfeldanalyse	59



# 1 Ausgangslage / Zielsetzung

## 1.1 Ausgangslage

Das Areal "Widacher" befindet sich Eingangs Fischbach-Göslikon aus Richtung Bremgarten auf der linken Seite direkt an der Bremgarterstrasse. Das Gestaltungsplanareal ist gemäss der Teiländerung Nutzungsplanung "Widacher" der Spezialzone Widacher zugewiesen und umfasst eine Fläche von ca. 29'220 m<sup>2</sup>.

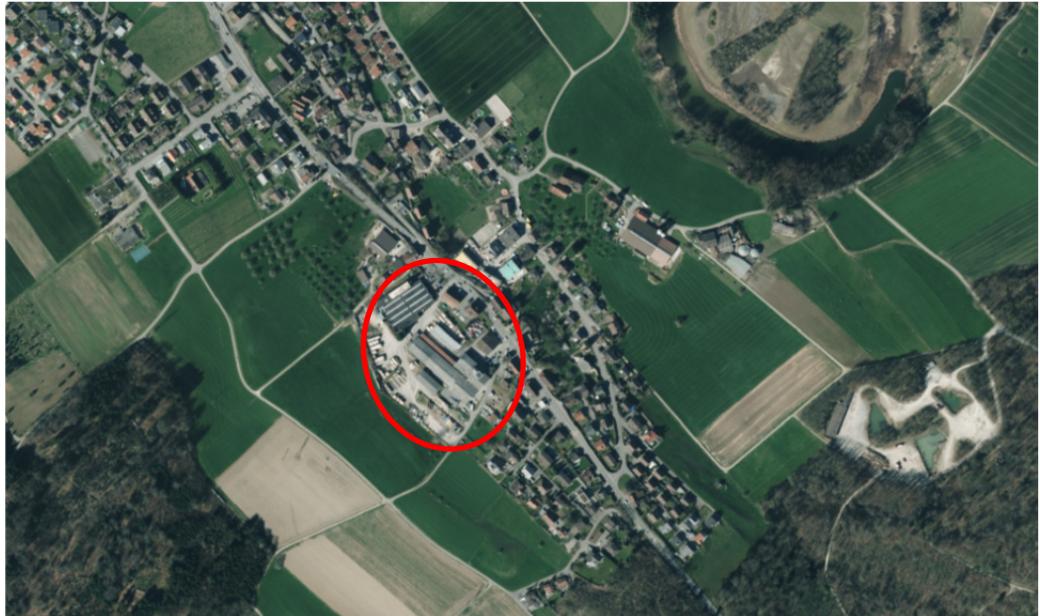


Abbildung 1: Luftbild, AGIS, 2015

Bisweilen wurde das Areal durch die Firma Beerli Holzwaren AG gewerblich genutzt, wobei grosse Bereiche der Aussenflächen als Holzlager und Abstellplätze dienen. Mittelfristig gibt die Firma Beerli ihren Produktionsstandort in Fischbach-Göslikon auf, wodurch das ganze Areal für eine neue Nutzung zur Verfügung steht.

Im Rahmen einer Testplanung (Schlussbericht vom 20.12.2013, Husistein und Partner, AG, Aarau) wurden in Zusammenarbeit mit Vertretern von Gemeinde und Kanton diverse Bebauungsmöglichkeiten ausgelotet. Das Resultat führte zu einer Umzonierung des Areals von der Industriezone zur Spezialzone Widacher mit Gestaltungsplanpflicht. In den Bestimmungen zur Spezialzone wurde festgehalten, dass als Grundlage für den Gestaltungsplan ein verbindliches, städtebauliches Konzept mittels Wettbewerb zu erstellen ist.

Der Projektwettbewerb wurde mit Bericht vom Oktober 2015 abgeschlossen. Das Projekt von den Büros ERP Architekten AG und Hager Partner AG wurde insbesondere aufgrund des Wechselspiels der Kubaturen, des Umgangs mit den umgebenden Quartierstrukturen, der hohen Flexibilität hinsichtlich späterer Nachfrageveränderungen, der langjährigen Etappierbarkeit und des Mix der Wohnformen zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Im Anschluss wurde das Projekt von den Projektverfassern insbesondere durch die Schaffung von zwei zusätzlichen Freiräumen im nordöstlichen Bereich (Verzicht auf die Einfamilienhäuser in der zweiten Bautiefe ab der Bremgarterstrasse) sowie der Verdichtung der drei im Zentrum des Areals liegenden Punkthäuser überarbeitet.

## **1.2 Ziel / Zweck der Planung**

Mit dem Gestaltungsplan werden auf Basis der Teilzonenplanänderung und des Richtprojekts die weiteren planerischen Rahmenbedingungen für die etappenweise Realisierung der Überbauung erstellt. Auf dem heute gewerblich / industriell genutzten Areal (ehemals Gewerbezone) soll eine Umstrukturierungsprozess eingeleitet werden, wobei die Wohnnutzung im Vordergrund steht. Der Gestaltungsplan Widacher soll die Qualitäten des Richtprojektes sicherstellen und die notwendigen planerischen Rahmenbedingungen zur Bebauung, Erschliessung (Mobilität) und Umgebung festlegen.

## **1.3 Bestandteile / Grundlagen des Gestaltungsplan**

Der Gestaltungsplan basiert auf den nachfolgend aufgeführten Grundlagen:

- Schlussbericht zur Testplanung vom 20. Dezember 2013
  - Teilzonenplanänderung Gebiet "Widacher" vom 25. Februar 2015
  - Projektwettbewerb "Widacher", Bericht vom Oktober 2015 inkl. Projektdokumentation von ERP Architekten AG / Hager Partner AG
  - Richtprojekt vom 3. November 2016 bereinigte Version vom 29. Januar 2018, ERP Architekten AG
  - Richtprojekt Umgebung vom 13. Februar 2018, Hager Partner AG
-

## 1.4 Planungs- und baurechtliche Rahmenbedingungen

### 1.4.1 Perimeter

Das Gestaltungsplanareal wird auf drei Seiten durch Strassen und private Wege begrenzt. Im Nordwesten ist dies die Tannholzstrasse (Privatweg), im Nordosten die Bremgarterstrasse (Kantonsstrasse) und im Südosten die Langföhrenstrasse (Gemeindestrasse). Im Südwesten grenzt das Areal an die Landwirtschaftszone. Der Gestaltungsplanperimeter besteht grösstenteils aus der im Südosten der Gemeinde Fischbach-Göslikon gelegenen Parzelle Nr. 120. In den Perimeter miteinbezogen wird die zusätzliche Fläche für die angestrebte Verbreiterung der Langföhrenstrasse (separates Bauprojekt - siehe Kap. 2.6.2). Der in der Abbildung 2 eingezeichnete Perimeter umfasst eine Fläche von rund 29'920 m<sup>2</sup>.



Abbildung 2: Perimeter (rot)

### 1.4.2 Bau- und Nutzungsordnung, Bauzonenplan

Mit der Teiländerung Spezialzone «Widacher», welche am 25. Februar 2015 durch den Regierungsrat genehmigt wurde, kam es zu einer Anpassung des Bauzonenplans sowie der Bau- und Nutzungsordnung. Gemäss der Teilrevision gelten für die Spezialzone «Widacher» die nachfolgenden Bestimmungen.

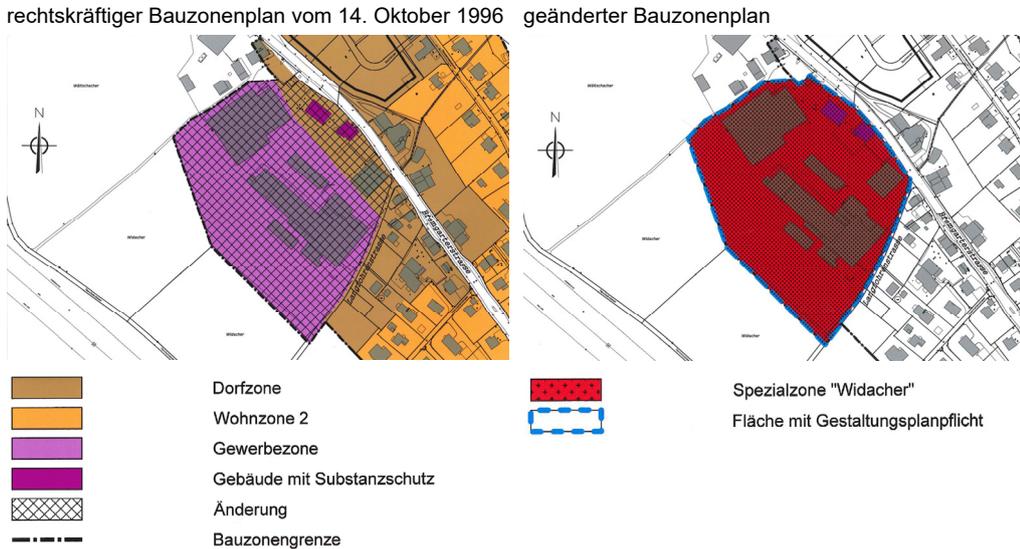


Abbildung 3: Teiländerung Bauzonenplan

#### § 6 Bauzonen

Bauzonen	Bezeichnung	Farbe	Traufseitige Fassadenhöhe (talseitig)	Gesamthöhe	Grünflächenziffer	Grenzabstand		Gebäuelänge	Empfindlichkeitsstufe
						gross	klein		
Spezialzone «Widacher»	SPZ Wi	rot mit Raster	-	18 m	25%	<sup>5)</sup>	4 m	40 m <sup>6)</sup>	III

<sup>5)</sup> 80% der Gesamthöhe im Minimum aber 4.00 m

<sup>6)</sup> Die Gebäuelänge gilt als Richtwert. Der Gemeinderat kann Abweichungen bewilligen, sofern der Zonenzweck nicht beeinträchtigt wird.

#### § 10a Spezialzone «Widacher»

- Ziel, Zweck, Nutzungen** <sup>1</sup> Die Spezialzone «Widacher» dient dem Wohnen und dem Gewerbe wie Läden, Gaststätten, Büros, öffentlichen Bauten und Anlagen und anderen geeigneten, mässig störenden Betrieben (vgl. §26 BNO). Für die Überbauung der Spezialzone «Widacher» muss ein Gestaltungsplan, gestützt auf ein städtebauliches Konzept, erarbeitet werden. An die bauliche Gestaltung und an die Architektur werden hohe Anforderungen gestellt. Die Bauten müssen sich einwandfrei in ihre landschaftliche und bauliche Umgebung eingliedern.
- Ausgeschlossene Nutzungen** <sup>2</sup> Lagerhäuser, Verteilzentren, Einkaufszentren, Fachmärkte, Bordelle, Nachtclubs, Sexkinos, Tierheime, Tankstellen. Verkaufsgeschäfte von mehr als 300 m<sup>2</sup> sind nicht zu lässig.
- Einschränkungen** <sup>3</sup> Beim Gestaltungsplan sind folgende Einschränkungen zu berücksichtigen:
- a) Der Grenzabstand zur Langfohrenstrasse (vorgesehene Verbreiterung berücksichtigt) beträgt mindestens 50 % der Gesamthöhe, im Minimum aber 4.00 m
  - b) Die Gesamthöhe darf nicht überschritten werden
  - c) Die anrechenbare Geschossfläche (aGF) von 24'000 m<sup>2</sup> darf nicht überschritten werden.
- Konzeptanforderungen** <sup>4</sup> Als Grundlage für den Gestaltungsplan ist ein verbindliches, städtebauliches Konzept mittels Wettbewerb zu erstellen. Die diesbezüglichen Rahmenbedingungen sind frühzeitig von den Grundeigentümern, unter Beizug von Fachleuten, zusammen mit der Gemeinde zu entwickeln.
- <sup>5</sup> Das städtebauliche Konzept hat zu beinhalten:
- a) Gestaltung der Überbauung (insbesondere Bauweise, Baumasse, Stellung der Baukörper zueinander und zum Freiraum, sorgfältige Einbindung der Baukörper in die bestehende Topographie)
  - b) Gute Eingliederung in die bauliche und landschaftliche Umgebung, so dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird
  - c) Integration der bestehenden Bauten und Nutzungen (insbesondere der unter Substanzschutz gestellten Bauten)

- d) Konzept über die Gestaltung der Aussenräume und der Umgebung (Spiel-, Freizeit-, Erholungs- und Gartenanlagen sowie Strassenraum)
- e) Erschliessungs- und Parkierungskonzept inkl. Massnahmen des Mobilitätsmanagements
- f) Etappierungskonzept
- g) Modell zur Visualisierung.

Bestimmungen und Messweisen gemäss IVHB <sup>6</sup> In der Spezialzone «Widacher» gelten die Bestimmungen und Messweise der IVHB gemäss Titel 3 der BauV.

Massgebendes Terrain <sup>7</sup> Als massgebendes Terrain wird von den rekonstruierten Höhenlinien (siehe BNO 9. Anhang «Anhang 3») ausgegangen.

Aussenraumgestaltung <sup>8</sup> Freiflächen sind mit standortheimischen Pflanzen und Materialien naturnah zu gestalten.

### Anhang 3: Gebiet «Widacher» massgebendes Terrain gem. neuer § 10a Abs. 6



bestehende Geländeaufnahme vom 24.7.2013



massgebendes Terrain rekonstruierte Höhenlinien

## 2 Richtprojekt / Sachthemen

### 2.1 Architektonisches Richtprojekt

#### 2.1.1 Einleitung

Die bestehende Bebauungsstruktur der Ortschaft Fischbach-Göslikon ist offen, kleinteilig, weist geringe Dichten auf und entwickelt sich parallel zum Hang. Darauf abgestützt sieht das Richtprojekt eine ortstypische Anordnung der Gebäude entlang der beiden hangparallelen Strassen vor. Im Wettbewerbsprojekt wird von der Oberen und der Unteren Beerlistrasse gesprochen. Für den nachfolgenden Planungsbericht wird auf diese Bezeichnung verzichtet und es wird nur von der «oberen Strasse» oder der «unteren Strasse» gesprochen (Abbildung 4).



Abbildung 4: obere / untere Strasse

Die Arealtiefe macht es möglich, zwei Wohnstrassen mit beidseitig angeordneten Bauten zu etablieren. Von der Bremgarterstrasse, mit den beiden unter Substanzschutz stehenden Gebäuden, ausgehend entsteht eine Folge von befestigten und grünen Räumen.

Eine zweite Grundüberlegung ist, die gewünschten Wohnformen (Ein- und Mehrfamilienhäuser) nicht zu separieren, sondern ähnlich früherer Bebauungsstrukturen zu mischen. Es entsteht eine Vielzahl von interessanten Synergien die das Leben auf dem Areal bereichern. Die höheren Punktbauten orientieren sich zur Aussicht und erhalten durch den Wechsel und deren diagonale Anordnung einen grosszügigen Umräum. Die höhere Anzahl an Wohnungen steigert die Frequenz der Begegnungen und intensiviert so das Leben an der Wohnstrasse. Die niedrigeren, ein- bis zweigeschossigen, z. T. mit Dachgeschossen ausgestatteten Einfamilienhäuser haben einen direkten Gartenbezug und entsprechende Vorzonen zu den Wohnstrassen. Sie sind teilweise mit eigenem Carport ausgestattet. Das Auto wird nicht an den Arealrand verbannt, sondern ist Teil des dörflichen Lebens. Durch den Wechsel entstehen automatisch spannungsvolle räumliche Sequenzen, sowohl an der Wohnstrasse als auch im inneren Grünraum.

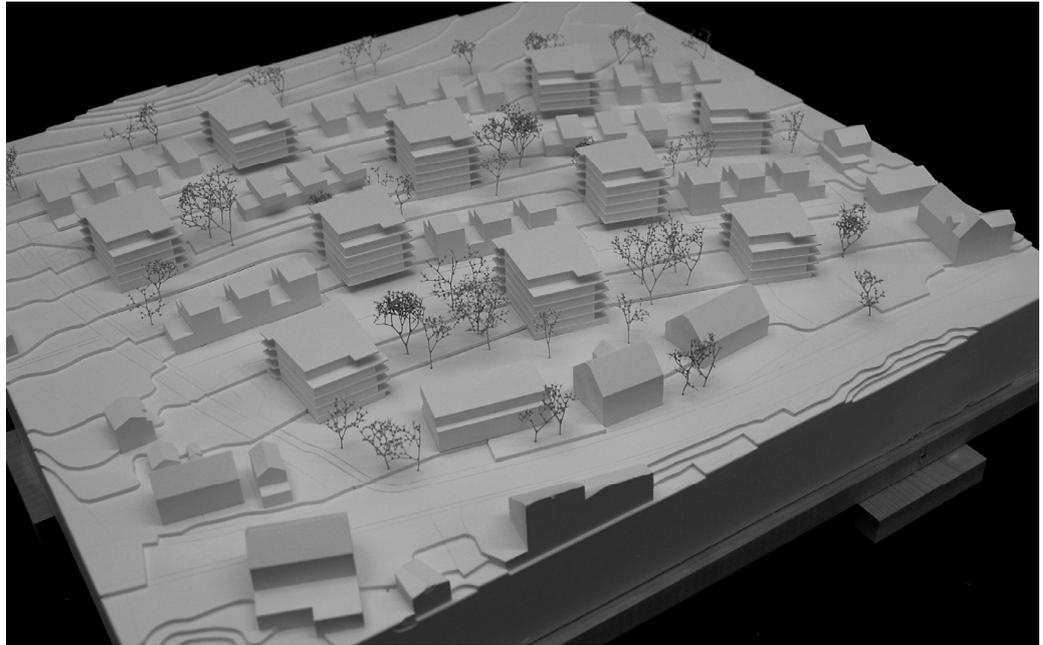


Abbildung 5: Modellfoto Richtprojekt



Abbildung 6: Wohnstrasse visualisiert

Ziel ist es, ein Quartier zu schaffen, das neu interpretiert, ein dörfliches Leben erlaubt, wo Bewohner Privatheit wie Gemeinschaft leben können, Kinder auf der Strasse spielen und nachbarschaftlicher Kontakt beim nach Hause gehen gepflegt werden kann.

### 2.1.2 Bebauung / Nutzung

Die Mehrfamilienhäuser basieren auf einem Dreispänner mit zwei- bis dreiseitig orientierten Wohnungen. Sowohl eine gute Besonnung als auch die Orientierung mit Blick ins Reusstal sind optimiert.

Eine Variation bildet die Lage der Punktbauten. Ist die Strasse hangseitig, liegt der Gebäudezugang auf dem Erdgeschoss. Liegt die Strasse talseitig, erfolgt der Zugang

über eine grosszügige gedeckte Vorzone, gewissermassen im Untergeschoss. Zur Wohnstrasse hin entsteht eine platzartige Aufweitung. Der konstruktive Aufbau der Bauten kann bei tragend ausgebildeten Kernen und Fassaden eine flexible Einteilung der Raumaufteilung garantieren.

Dazwischen liegen Einfamilienhäuser / Reiheneinfamilienhäuser. Das klassische Reihenhäuser lässt sich gut in Wohn- und Schlafbereiche aufteilen, verfügt über Garten und Dachterrasse. Eine Variation bildet ein gereihtes Zweifamilienhaus. Im Erdgeschoss liegt eine 4.5 Zi.Whg. mit Garten, darüber eine zweigeschossige Wohnung mit zwei Dachterrassen. An der oberen Strasse sind zweigeschossige Einfamilienhäuser mit Carport, Vorgarten und Garten vorgesehen. Zwei Varianten, einmal mit parallel zur Strasse gestelltem Erdgeschoss und einmal mit offenem Zwischenraum so dass der Blick in die angrenzende Landschaft erhalten bleibt.

Die Ausführungen zu den Bautypen machen deutlich, dass die Wohnnutzung auf dem Areal im Vordergrund steht. Im blau markierten Bereich kann man sich aber auch kleinere Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen wie beispielsweise Ateliers, Büros oder einen Kinderhort vorstellen. Dies aber nur in den Erdgeschossen und nur sofern dadurch kein erheblicher Mehrverkehr (Besucher respektive Kunden) entsteht, der die Qualitäten der Begegnungszone / Zufahrtsstrasse beeinträchtigen könnte. Publikums- oder Verkehrsintensive Nutzungen sind daher undenkbar. Aufgrund der oberirdisch zur Verfügung stehenden Parkfeldern sowie Überlegungen zur Zufahrt, werden nicht-Wohnnutzungen im Bereich der oberen Strasse auf die Baubereiche B2 sowie C2-3 beschränkt. Im Bereich der unteren Strasse sind nicht-Wohnnutzungen in allen Punktbauten (B3-4 sowie C4-6) denkbar.

Im rot markierten Bereich entlang der Kantonsstrasse sollen neben Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen auch Verkaufsnutzungen möglich sein. Konkret diskutiert wird eine Verkaufsnutzung im Baubereich G<sub>1</sub> sowie eine gewerbliche, dienstleistungsbezogene Nutzung in den Baubereichen F<sub>1-2</sub>. Das maximal mögliche Mass je Verkaufsgeschäft wird über den § 10a BNO definiert (max. 300 m<sup>2</sup>) und soll im Rahmen des Gestaltungsplans auch nicht erhöht werden.



Abbildung 7: Nutzungsverteilung schematisch

### Bauten unter Substanzschutz

Innerhalb des Gestaltungsplanareals befinden sich zwei Bauten (Gebäude-Nr. 87 und 89) die unter Substanzschutz stehen. Gemäss Abbildung 7 Baubereich F<sub>1</sub> und F<sub>2</sub>.



Abbildung 8: Objekt Nr. 89 (links)  
Objekt Nr. 87 (rechts)

Die Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Fischbach-Göslikon macht unter § 20 BNO folgende Aussagen zu diesen Gebäuden.

<sup>1</sup> Die im Bauzonen-/Kulturlandplan violett bezeichneten und in Anhang 1 aufgeführten Gebäude sind von kulturgeschichtlichem oder symbolischem Wert und in ihrer Substanz geschützt. Sie dürfen nicht beseitigt oder in ihrem äusseren Erscheinungsbild verändert werden. Sie sind zu unterhalten. Innerhalb des bestehenden Bauvolumens dürfen sie aus- und umgebaut werden, soweit dies dem Schutzziel nicht entgegensteht. Für bauliche Veränderungen ist ein Fachgutachten erforderlich.

<sup>2</sup> Die Nutzung richtet sich nach den Zonenvorschriften.

Im Rahmen der Vorarbeiten wurde an einer Begehung vor Ort die Integration der beiden Objekte mit Vertretern des Kantons diskutiert. Um die Gebäude in die neue Architektur der Umgebung optimal einzupassen, wurde den Bauten – auf der, der Kantonsstrasse abgewandten Seite – ein grosszügiger Frei- / Grünraum (gemeinschaftlicher Freiraum) zugestanden. Sie erhalten einen Puffer, der die Bauten quasi von den dichteren Mehrfamilienhaustypen schützt. Über Wegverbindungen (Fuss- und Veloverkehr) werden sie trotzdem in die Überbauung integriert und angeschlossen. Mit der Abfolge der drei Mehrfamilienhäuser in der zweiten Bautiefe ab der Bremgarterstrasse wird auf die bestehenden Bauten entlang der Kantonsstrasse reagiert und durch die Setzung erfolgt eine Neuinterpretation.

#### 2.1.3 Gebäudehöhen

Das Richtprojekt sieht unterschiedliche Gebäudehöhen vor. So wird zwischen den Einfamilienhaustypen (EFH) und den Mehrfamilienhausbauten (MFH) unterschieden. Während mit dem EFH-Typ Gebäudehöhen von ca. 7 bis 9 Metern erreicht werden (zwei bis drei Geschosse), werden diese von den MFH-Typen mit Gebäudehöhen von 12 bis 16 Metern (bis zu 5 Geschosse) überragt. Zwischen den zehn Mehrfamilienhaustypen bestehen bezüglich der Höhen ebenfalls Unterschiede. Wie bereits angedeutet, weisen diese Höhen von 12 bis 16 Meter auf. Während gegen den Rand des Gestaltungsplanareals eher die niedrigeren, 12 Meter hohen MFH-Typen vorgesehen sind, sind im Kern des Areals drei eher höhere, 16 Meter hohe Bauten geplant. Mit dieser Anordnung respektive Verteilung wird im Zentrum ein Schwerpunkt auch hinsichtlich Dichte gesetzt und gleichzeitig wird ein sanfterer Übergang zu den angrenzenden Bauten geschaffen.

Wie in Abbildung 9 zu erkennen ist, wird im Rahmen des Richtprojekts die Erscheinung in Bezug auf die Höhen gegenüber dem heutigem Zustand nicht drastisch verändert. Die Industriellen Bauten (Lagerhallen und Produktionsstätten) weisen bereits heute Höhen von geschätzt neun bis 16 Meter auf und lassen sich daher mit den geplanten Bauten vergleichen.

Das Richtprojekt richtet sich bezüglich der Höhen nach den in § 6 der BNO festgelegten Gesamthöhen und überschreitet diese nicht. Die Gesamthöhen wiederum richten sich nach der neuen Messweise gemäss IVHB und lassen für Bauten eine maximale Höhe von 18 Metern zu.



Abbildung 9: Höhenverhältnisse Bestand (grau) und Neu (rot)

Der untenstehende Schnitt (Abbildung 10) zeigt auf, wie sich die Überbauung in die Topografie einpasst. Das Gelände fällt von Südwesten nach Nordosten in Richtung Bremgarterstrasse (in Abbildung 10 schematisch beschriftet) ab. In ihrer Wirkung folgen die Gebäudehöhen diesem Geländeverlauf. Der Schnitt zeigt auch auf, dass in unmittelbarer Nähe zur Bremgarterstrasse vier bis fünfgeschossige Bauten realisiert werden können und aufgrund des abfallenden Geländes die Bauten tiefer liegen als Bauten im Südwesten mit vergleichbarer Geschosszahl.

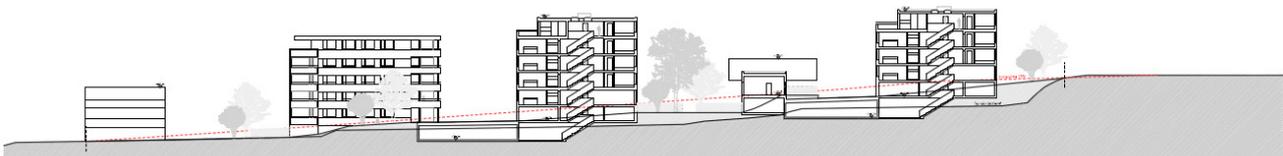


Abbildung 10: Schnitt J-J / Topografie

### 2.1.4 Nutzungsdichte

Die anrechenbare Geschossfläche (aGF) richtet sich nach § 32 Abs. 2 der Bauverordnung des Kantons Aargau. Die Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Fischbach-Göslikon enthält keine abweichenden Bestimmungen zur Anrechenbarkeit von bspw. Räumen in Dach-, Attika- und Untergeschossen.

Die Überbauung gemäss Richtprojekt orientiert sich an der gemäss § 10a Abs. 3 BNO maximal zulässigen aGF von 24'000 m<sup>2</sup>. Das Überbauungskonzept sieht bei den Bauten ein Wechselspiel an Dichten vor. Während für EFH-Typen Geschossflächen von 200 bis 300 m<sup>2</sup> pro Einheit vorgesehen sind, so orientieren sich die dichteren MFH-Typen an einer Geschossfläche von 1'400 bis 2'200 m<sup>2</sup>. Das Richtprojekt in seiner vorliegenden Fassung überschreitet gegenüber der Teiländerung Nutzungsplanung das Mass an maximal zulässiger aGF um 394 Quadratmeter. Zum jetzigen Zeitpunkt kann diese Genauigkeit als stufengerecht bezeichnet werden. Das Projekt in dieser Fassung ist aber als absolute Maximalvariante zu verstehen, welches im Rahmen des konkreten Bauprojekts noch präzisiert und auch nach unten korrigiert werden muss.

anrechenbare Geschossfläche [m <sup>2</sup> ]	Grundfläche [m <sup>2</sup> ]	AZ
24'000	28'884	0.83

Hinsichtlich der Dichte lassen sich für die Überbauung folgende weiteren Aussagen machen. Anhand der Belegungsdichte - die 2.3 Bewohner pro Wohnung beträgt (Quelle: Bundesamt für Statistik) - und den gemäss Richtprojekt geplanten 181 Wohnungen, lässt sich für das Gestaltungsplanareal eine theoretische Einwohnerzahl von 416 Personen berechnen. Bei einer Arealfläche von 28'884 m<sup>2</sup> ergibt dies hochgerechnet eine Dichte von 144 Einwohner pro Hektare.

Wird die gleiche Berechnung über den Geschossflächenbedarf pro Kopf durchgeführt, ergeben sich vergleichbare Werte. Bei einem angenommenen Bedarf von 55 m<sup>2</sup> pro Bewohner sowie einer aGF von 24'000 m<sup>2</sup>, lässt sich eine Bewohnerzahl von 436 Einwohner errechnen. Mit einer Grundstücksfläche von wiederum 28'884 m<sup>2</sup> ergibt dies eine Dichte von rund 150 Einwohner pro Hektare.

## 2.2 Landschaftsarchitektonische Umgebungsgestaltung

### 2.2.1 Aussenraum

#### Grundidee

Die architektonische und städtebauliche Grundkonzeption verfolgt die Strategie sich in den kleinteiligen, ländlichen, dorfartigen Kontext zu integrieren. Aus diesem Grund wird bei der Freiraumkonzeption mit zwei Hauptelementen gearbeitet: Garten und Strasse. Die freiräumliche Grundlage des neuen Quartiers bildet ein durchgängiger Gartenteppich der sich von der Bremgarterstrasse bis an den südlichen Rand des Grundstücks und zum Landwirtschaftsland erstreckt. Die einzelnen Architekturtypologien sind jeweils in ein Gartenfeld eingebettet.

#### Bepflanzung

Ein lockerer Baumschleier aus einheimischen Blütenbäumen überspannt den Gartenteppich zwischen den Häusern. In Ergänzung zu den Gärten sind zwei Quartierstrassen wichtige Elemente des öffentlichen Raumes der neuen Siedlung. Ein durchgängiger Belag fasst die Strassenräume zwischen den Häusern zu einem Ensemble zusammen. Als Begegnungszone ausgelegt sind die Quartierstrassen zugleich Erschliessungsraum wie gemeinschaftlicher Treffpunkt. Im Schatten grosser Solitäräume befinden sich einladende Bänke und Trinkbrunnen.



Abbildung 11: Referenzbilder Trinkbrunnen und grosszügige Wiesenflächen mit Allmendcharakter

Für die Wildhecken sowie die Strauchgruppen, mit denen das Gebiet respektive der Aussenraum strukturiert wird (siehe Umgebungskonzept), werden einheimische und standortgerechte Sträucher wie *Sambucus nigra*, *Cornus sanguinea*, *Corylus avellana*, *Prunus spinosa*, etc. verwendet. Die Baumgruppen in den Spielplätzen respektive den gemeinschaftlichen Freiräumen werden ebenfalls einheimisch, standortgerecht Bäume wie *Sorbus aucuparia*, *Prunus avium*, *Salix caprea*, etc verwendet.

### Wiesen und Spielflächen

Grosszügige Wiesenflächen bieten Spiel- und Aufenthaltsbereiche. Spielbereiche sind an die Wiesenflächen angebunden. Sie bilden einerseits den Übergang zur Begegnungszone, und andererseits Schwerpunkte innerhalb der Gartenstruktur.



Abbildung 12: Umgebungskonzept

### Wegverbindungen

Die Wegverbindungen dienen der Bewohnerschaft (Fussgänger, Velofahrer) und sind im Sinne von Querspannen zwischen den Begegnungszonen / Zufahrtsstrassen (untere / obere Strasse) geplant. Über die Vielzahl an Wegen / Schleichwegen die zwischen 1.5 m und 2.5 m breit und als Schotterwegrasen ausgestaltet sind, erreicht man auch aus den südwestlichen Randbereichen auf direktem Weg die Bremgarterstrasse und ist so an das übergeordnete Fuss- und Velowegnetz angeschlossen. Selbstverständlich stehen den Fussgängern und Velofahrern auch die Begegnungszonen zur Verfügung.

Das architektonische und landschaftsgestalterische Grundkonzept legt den Fokus auf die beiden Wohnstrassen, welche als Ort für Begegnungen zum Quartierleben beitragen. Die siedlungsinternen Wegverbindungen (Querspangen) haben die Aufgabe, diese beiden Wohnstrassen respektive Begegnungszonen miteinander zu verbinden. Gleichzeitig wird über die kleineren Wegverbindungen sichergestellt, dass der Bewohnerschaft ein dichtes Wegnetz zur Verfügung steht.



Abbildung 13: Wegverbindungen

### Ökologie

Mit einer Gesamtfläche von 5'490 m<sup>2</sup> liegen die vorgesehenen Flächen für die ökologischen Ausgleichsmassnahmen weit über den kantonal geforderten 15 % (§ 33 SNV). Bei der Konzeption der ökologischen Ausgleichsmassnahmen im Bereich der neuen Siedlung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

Vernetzung der Siedlung mit den angrenzenden Landschafts- und Siedlungsraum

- |             |  |
|-------------|--|
| Massnahme 1 | Anlage Wildhecke am Siedlungsrand und diverser Magerwiesenflächen im Siedlungsraum <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verwendung einheimischer und standortgerechter Gehölze</li> </ul>        |
| Massnahme 2 | Pflanzung von 33 einheimischen Bäumen und 107 Sträuchern <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anreicherung der ökologischen Ausgleichsflächen mit Kleinstrukturen für Flora und Fauna</li> </ul> |
| Massnahme 3 | Anlage von Totholz- und Steinhäufen im Bereich der Magerwiesen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementierung eines ökologischen Wassermanagements im Siedlungsraum</li> </ul>             |
| Massnahme 4 | Förderung der Versickerung anfallenden Meteorwassers vor Ort und bei Bedarf Anlage von entsprechenden Retentionsbereichen  |

## 2.2.2 Versiegelung / Meteorwasser

Durch die grosszügigen privaten und gemeinschaftlichen Grünflächen besteht die Möglichkeit, im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens die Versickerung vor Ort zu prüfen. Die Sondernutzungsvorschriften (§ 32 SNV) enthalten eine entsprechende Bestimmung. Die Gemeinde Fischbach-Göslikon regelt in § 23 des Abwasserreglements in Kraft seit 1. Januar 2017, dass grundsätzlich nichtverschmutztes Abwasser von der Kanalisation fernzuhalten und wie folgt zu beseitigen:

1. Priorität: Versickerung;
2. Priorität: Einleitung in öffentliche Sauberwasserleitung;
3. Priorität: Einleitung in ein Gewässer, allenfalls mit Retention.

Die Versickerung richtet sich weiter nach dem Generellen Entwässerungsplan GEP und dem Ordner «Siedlungsentwässerung» der Abteilung für Umwelt, Kapitel 14. Die Einleitung in die Kanalisation ist nur zulässig, sofern der Nachweis vorliegt, dass es weder versickert noch einer Sauberwasserleitung oder einem oberirdischen Gewässer zugeleitet werden kann.

## 2.2.3 Erschliessung / Zufahrt

### Motorisierter Verkehr

Was den motorisierten Individualverkehr betrifft, so erfolgt die Erschliessung des Areals grundsätzlich über die Langfohrenstrasse (1, Abbildung 14). Diese mündet in die Bremgarterstrasse (Kantonsstrasse). Ab der Langfohrenstrasse findet die Zufahrt zu den zwei Tiefgaragen (4 und 5) statt. Weiter führen von der Langfohrenstrasse zwei Achsen (Zufahrtsstrasse / Begegnungszone) zu den Bauten. Grundsätzlich sind die beiden Zufahrtsstrassen, die obere (A) und die untere (B) Strasse befahrbar und nicht für den MIV gesperrt. Betrieben werden die Zufahrtsstrassen als Begegnungszonen und die Gestaltung erfolgt nach den entsprechenden Grundsätzen (Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen). Sie verbinden die angrenzenden Gebäude zu einem durchgängigen Ensemble (Quartierplatz), und weisen eine entsprechende Gestaltung auf, welche die gefahrene Geschwindigkeit tief hält und die Sicherheit erhöht. Zufussgehende sind vortrittsberechtigt und die Parkierung ist nur auf markierten Parkfeldern möglich. Die Zufahrt für Feuerwehr, Kranken-, Zügelwagen und die Müllabfuhr ist gewährleistet. Da es sich bei den beiden Zufahrtsstrassen um Sackgassen für den motorisierten Verkehr handelt, ist auf ihnen nicht mit Durchgangsverkehr zu rechnen.

Entlang der Kantonsstrasse bestehen zum heutigen Zeitpunkt diverse Zu- und Wegfahrten, um auf das Areal zu gelangen. Gemäss Richtprojekt ist vorgesehen, die Anzahl der Zufahrten auf nur noch eine direkte Arealzufahrt zu begrenzen. Die Idee der Konzentration der Erschliessung wird vom Kanton grundsätzlich unterstützt. Die Zufahrt wird sich auf Höhe der substanzgeschützten Scheune befinden (2) und lässt eine Erschliessung möglicher an die Kantonsstrasse angrenzender Gewerbenutzungen für deren Kundenverkehr zu.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens Bremgarterstrasse / Langfohrenstrasse sowie allfällige Massnahmen sind dem separaten Bericht, Metron Verkehrsplanung AG vom 21. September 2017 zu entnehmen. Die dortigen Berechnungen zeigen auf, dass der Knoten auch längerfristig genügend leistungsfähig ist, um den prognostizierten Verkehr auch bei einer kompletten Überbauung des Areals und 15 Jahre darüber hinaus zu gewährleisten. Die Realisierung eines separaten Linksabbiegestreifens auf der Bremgarterstrasse in die Langfohrenstrasse ist nicht nötig.

Durch die etappierte Überbauung des Areals kann eine kurzfristige, massive Belastungszunahme der Knoten verhindert werden.



Abbildung 14: Erschliessungskonzeption motorisierter Verkehr

#### 2.2.4 Ausbau Langfohrenstrasse

Die Langfohrenstrasse mündet heute in einem spitzen Winkel in die Bremgarterstrasse, was von Seiten des Kantons aus Sicherheitsgründen kritisch beurteilt wird. Durch den Gestaltungsplan und der damit verbundenen Bebauung auf dem Areal der Beerli Holzwaren AG, wie möglichen Verdichtungen / Bauprojekten auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse, ist zukünftig mit Mehrverkehr (MIV sowie LV) zu rechnen. Aus diesem Grund und um eine attraktive Erschliessung für den Langsamverkehr – insbesondere Fussverkehr zu gewährleisten – werden ein Ausbau der Langfohrenstrasse sowie eine Optimierung der Einmündung durch die Gemeinde angestrebt.

##### Betriebskonzept

Bei der Langfohrenstrasse handelt es sich um eine Erschliessungsstrasse, welche auch durch den Freiämterweg frequentiert wird. Aufgrund der errechneten Verkehrsmengen wird bis zur Zufahrtsstrasse A ein Trottoir für den Fussverkehr auf der Seite des GP vorgeschlagen. Der weitere Abschnitt wird im Mischverkehr betrieben. Entlang der Langfohrenstrasse münden beidseitig viele Zufahrtsstrassen und Hauszufahrten in die Strasse. Um die Sicherheit zu erhöhen wird daher eine Streckensignalisierung Tempo-30 empfohlen. Diese würde auch dem Grundsatz der abgestuften Geschwindigkeitsregimen entsprechen (Kantonsstrasse T50, Erschliessungsstrasse T30 und Zufahrtsstrassen Begegnungszone T20) und abrupte Regimewechsel verhindern.

##### Knotenraum

Für den vorderen Teilbereich der Einmündung der Langfohrenstrasse ist eine Verbreiterung auf ca. 8.00 m vorgesehen, um den Begegnungsfall im Knotenraum zwischen einem Lastwagen und einem Personenwagen zu garantieren. Zudem ist ein einseitiges

Trottoir geplant und soll eine Breite von 1.80 m aufweisen. Um Zufussgehenden entlang der Kantonsstrasse den Querungsvortritt zu ermöglichen, wird eine Trottoirüberfahrt empfohlen. Aufgrund der ortsbaulichen Situation konnte der etwas spitze Winkel nicht optimiert, der Manövrierraum aber erweitert werden. Die erforderlichen Sichtweiten gemäss «Merkblatt Sicht an Knoten und Ausfahrten» des Kantons Aargau können eingehalten werden, sind aber u.a. auf der angrenzende Nachbarparzelle Nr. 118 zu sichern. Die Sicherung der südöstlich des GP-Perimeters gelegenen Sichtzone, wie die genaue Ausgestaltung der Trottoirüberfahrt nach dem Merkblatt «Trottoirüberfahrt» des Kantons Aargau erfolgt im Rahmen des Baugesuchverfahrens. Die Zufahrt zu den Kundenparkfeldern der Gebäude der ersten Bautiefe entlang der Kantonsstrasse erfolgen an dieser Stelle ab der Langföhrenstrasse, ca. 15 m ab der Einmündung in die Kantonsstrasse zurückversetzt. An diese Stelle findet ebenfalls die Anlieferung statt (siehe auch 2.3.8).

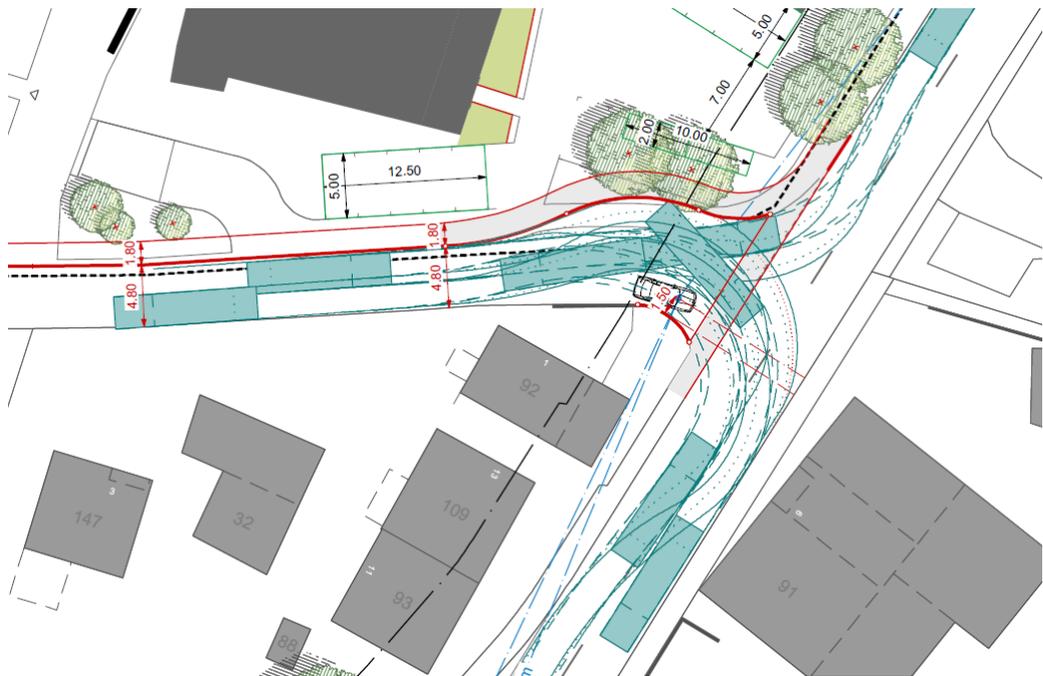


Abbildung 15: Knoten Langföhrenstrasse / Bremgarterstrasse

### Mittlerer Abschnitt

Die Langföhrenstrasse weist zwischen dem Knoten Bremgarterstrasse und der oberen Zufahrtsstrasse eine Fahrbahnbreite von 4.80 m und ein einseitiges Trottoir von 1.80 m Breite auf der Parzelle Nr. 120. Den Abschluss zwischen Trottoir und Fahrbahn bildet ein 6cm hoher Randstein. Somit ist auf der Fahrbahn der Begegnungsfall Personenwagen / Personenwagen bei stark reduzierter Geschwindigkeit möglich (nötige Breite 4.7 m). Es ergibt sich eine gesamthafte Strassenbreite von 6.6 m. Die nötige Landnahme findet auf der Seiten der Parzelle Nr. 120 statt. Angrenzend an die Langföhrenstrasse befinden sich abschnittsweise Senkrechtparkfelder. Damit Zufussgehende ausparkierende Fahrzeuge besser erkennen, sind die Parkfelder 6.0 m lang dimensioniert. Die Landsicherung für den Ausbau der Langföhrenstrasse wird mit Strassenlinie mit Enteignungstitel gesichert. Eine allfällige, darüberhinausgehende Erweiterung muss auf der gegenüberliegenden Strassenseite stattfinden.



Abbildung 16: Gestaltungsvorschlag für die Langfohrenstrasse

### Oberer Abschnitt

Ab der Einmündung der letzten Zufahrtsstrasse endet das Trottoir. Weil die Verkehrsbelastung auf dem oberen und hintersten Teil der Langfohrenstrasse deutlich abnimmt (es müssen keine weiteren Bauten erschlossen werden) und die Strasse eher als Feldweg genutzt wird, wird auf eine Verbreiterung der Fahrbahn oder auf ein Trottoir verzichtet.

### Langfohrenstrasse - weitere Schritte

Für die Langfohrenstrasse wurde im Auftrag der LBM Partner AG ein Betriebs- und Gestaltungsvorschlag auf der Stufe einer Planungsstudie erarbeitet, welche die für den Gestaltungsplan nötige Machbarkeit aufzeigt und den Raum für den Ausbau der Langfohrenstrasse auf Seite der Parzelle Nr. 120 sicherstellt. Eine weitere Vertiefung mittels Vor- und Auflageprojekt muss durch die Strasseneigentümerin (Gemeinde) erfolgen. Dabei sind Fragestellungen wie die Gestaltung der Strasse unter Berücksichtigung der Sichtzonen definitiv zu beantworten beziehungsweise festzulegen.

#### 2.2.5 Fuss- und Veloverkehr

##### Fussverkehr

Die Erschliessung für Fussgänger erfolgt teilweise über die Langfohrenstrasse (1, Abbildung 14). Um eine attraktive Erschliessung sicherzustellen, ist im Strassenprojekt ein Trottoir vorgesehen, womit die Erschliessung des Areals zusätzlich verbessert wird. Eine weitere Erschliessung über die Tannholzstrasse (6) wäre wünschenswert, lässt sich aber aufgrund der Eigentumsverhältnisse (Privatstrasse) nicht ohne weiteres realisieren. Weil eine allfällige Wegverbindung über die Tannholzstrasse die Qualität der Durchwegung und Erschliessung des Areals massgeblich verbessern würde, wird der Anschluss orientierend im Situationsplan festgehalten. Damit zu einem späteren Zeitpunkt respektive in einer späteren Etappe eine Wegverbindung über die Tannholzstrasse noch realisiert werden kann, werden im Situationsplan die Wegverbindungen symbolisch (Orientierungsinhalt) gekennzeichnet.

Dank der durchlässigen Gestaltung und der vielen siedlungsinternen Wegverbindungen mit Mindestbreiten von 1.5 m respektive 2.5 m, bieten sich für die Bewohner verschiedene und direkte Wegbeziehungen. Das Gestaltungsplanareal ist optimal an das übergeordnete Fussverkehrsnetz angebunden und weist eine dichte Netzstruktur auf.

Zwischen den gemeinschaftlichen Freiflächen ( $D_1$  und  $C_2$  respektive  $D_2$  und  $C_3$ ) wird im Situationsplan ein Bereich für eine Wegverbindung gesichert. Eine genaue Wegführung wird bewusst nicht festgelegt. Die Wegverbindung wird, wie auch die anderen Wege, als Schotterwegrasen ausgestaltet (siehe Kapitel 2.2.1 – Wegverbindung). Im Vergleich zu den anderen siedlungsinternen Wegverbindungen handelt es sich hierbei aber um einen «Schleichweg», der die Mindestbreiten der anderen Wegkategorien nicht erfüllen muss. Der Grund hierfür liegt im architektonischen und landschaftsgestalterischen Grundkonzept, gemäss welchem der Fokus auf den beiden Begegnungszonen liegt. Eine parallele Wegführung zwischen der oberen und unteren Begegnungszone ist, weil diese als Alternative die Begegnungszonen schwächen könnte, nicht von erster Priorität. Für einen hohen Komfort für den Fussverkehr sind die Wege hindernisfrei und nach den Aspekten der Verkehrssicherheit zu gestalten. Eine wohnungsintensive Anlage kann zu einer Durchmischung von Generationen führen. Aus diesem Grund wird es nötig sein, einen für diese Anforderungen gerechten Belag zu wählen.

### **Veloverkehr**

Die primäre Erschliessung für den Veloverkehr erfolgt über die Langfohrenstrasse, welche die Anbindung an die Bremgarterstrasse wie den westwärts verlaufenden Radweg ermöglicht. Zur Querverbindung sind die beiden Zufahrtstrassen relevant, welche als Begegnungszonen diese Funktion erfüllen. Als weitere Verbindung zur Bremgarterstrasse ist eine interne Wegverbindung als 2.5 m breiter Weg ausgestaltet.

### 2.2.6 öffentlicher Verkehr

Die Arealerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr findet über die Haltestelle Fischbach - Göslikon, Sternen statt. Hier verkehrend Buslinien, welche nach Bremgarten, Baden oder Mellingen-Heitersberg führen. In den Hauptverkehrszeiten bestehen je nach Fahrtrichtung halbstündliche und in den Nebenzeiten stündliche Verbindungen. Gemäss AGIS ergibt sich für die Haltestelle eine ÖV-Güteklasse «D». Das Areal Widacher liegt im Erschliessungsradius der Haltestelle und gilt somit als mit dem ÖV erschlossen.

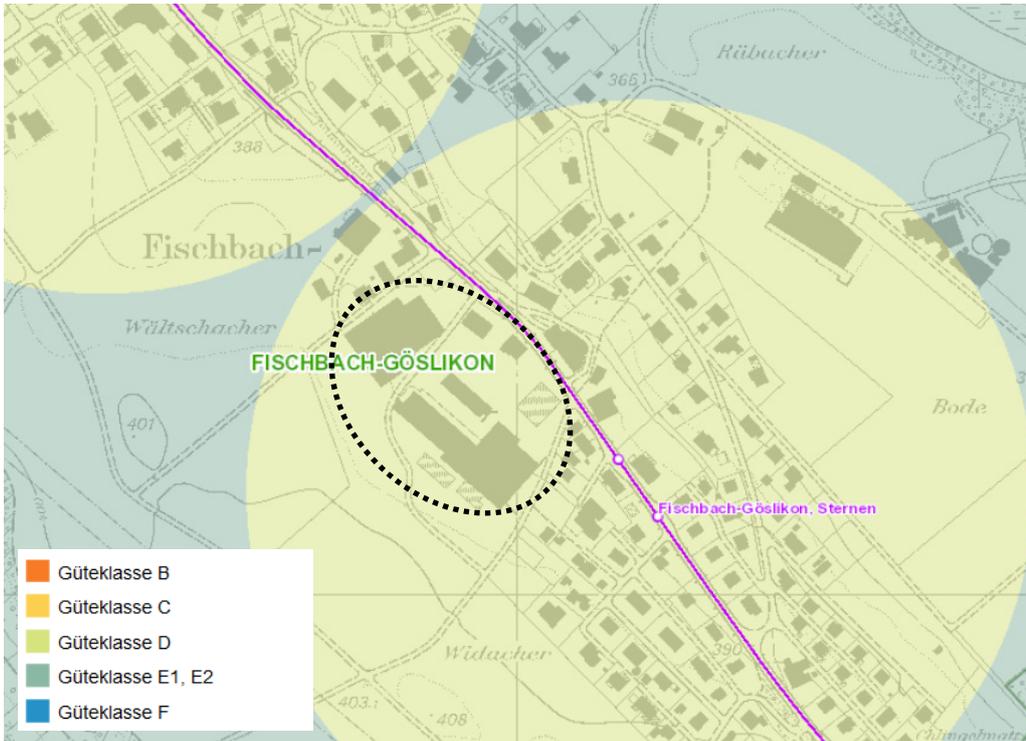


Abbildung 17: ÖV-Güteklasse

## 2.2.7 Parkfelderbedarf

### Parkfelderbedarf für motorisierte Fahrzeuge

Die Anzahl der notwendigen Parkfelder richtet sich nach der VSS-Norm 640 281 (Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen). Für die Berechnung wird davon ausgegangen, dass das Verfahren gemäss Kapitel D (vereinfachtes Verfahren) massgebend ist. Gemäss Teilzonenplanänderung stehen für die Überbauung 24'000 m<sup>2</sup> aGF zur Verfügung. Von den total 24'000 m<sup>2</sup> aGF sind maximal 1'400 m<sup>2</sup> aGF für den Bau von Verkaufs- / Gewerbe- / Dienstleistungsnutzungen oder eines Kinderhorts vorgesehen. Dies wiederum bedeutet, dass mindestens 22'600 m<sup>2</sup> aGF für das Wohnen genutzt werden können. Gemäss Kapitel 9.1 der VSS-Norm 640 281 gelten folgende Richtwerte für das zu erstellende Parkfelder-Angebot:

- Für Bewohner: 1 Parkfeld / 100 m<sup>2</sup> BGF
- Für Besucher: zusätzlich 10% der Bewohner-Parkfelder

Nutzung	aGF (m <sup>2</sup> )	Parkfelder für Bewohner	Parkfelder für Besucher (10%)	Parkfelder Total
Wohnen	24'000	240	24	<b>264</b>
Wohnen	22'600	226	23	<b>249</b>

Tabelle 1: Parkfeldangebot Wohnen gemäss VSS-Norm

Das Kapitel 10 der VSS-Normen (übrige Nutzungen) legt für Gewerbe-, Dienstleistungs- oder Verkaufsnutzungen die benötigte Anzahl Parkfelder fest. Für die Berechnung wird davon ausgegangen, dass rund 300 m<sup>2</sup> kundenintensive Verkaufsgeschäfte (Lebensmittel, Apotheke, Drogerie, Warenhaus, Kiosk), weitere 900 m<sup>2</sup> Dienstleistungsbetriebe und ein Hort / Kinderhort mit 200 m<sup>2</sup> (2 Klassenzimmer für Kleinstkinder bis 2 Jahre sowie Kleinkinder 1.5 bis 4 Jahren) realisiert werden. Des Weiteren wird angenommen, dass die massgebende Bezugseinheit gemäss VSS (Verkaufsfläche) der anrechenbaren Geschossfläche entspricht. Folgende Richtwerte gelten für das bei Verkaufsgeschäften zu erstellende Parkfeldangebot:

- Für Personal: 2 Parkfelder / 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VF)
- Für Besucher: 8 Parkfelder / 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VF)

Folgende Richtwerte gelten für das bei Dienstleistungsbetrieben zu erstellende Parkfeldangebot:

- Für Personal: 2 Parkfelder / 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VF)
- Für Besucher: 0.5 Parkfelder / 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (VF)

Folgende Richtwerte gelten für das bei einem Hort / Kinderhort zu erstellende Parkfeldangebot:

- Für Personal: 1 Parkfelder pro Klassenzimmer
- Für Besucher: 0.2 Parkfelder pro Klassenzimmer

Infolge ÖV-Güteklasse D ist eine Abminderung auf 90% nötig (jeweils rechte Zahl in der untenstehenden Tabelle).

Nutzung (Baubereich)	aGF (m <sup>2</sup> )	Parkfelder für Personal [2 PP / 100m <sup>2</sup> ]	Parkfelder für Besucher / Kunden [8 PP / 100m <sup>2</sup> ]	Parkfelder Total
Verkauf (F <sub>1</sub> -F <sub>2</sub> , G <sub>1</sub> )	300	6 / 6	24 / 22	<b>28</b>
Nutzung (Baubereich)	aGF (m <sup>2</sup> )	Parkfelder für Personal [2 PP / 100m <sup>2</sup> ]	Parkfelder für Besucher / Kunden [0.5 PP / 100m <sup>2</sup> ]	Parkfelder Total
Dienstleistungsbetriebe (F <sub>1</sub> -F <sub>2</sub> , G <sub>1</sub> )	300	6/6	2/2	<b>8</b>
Dienstleistungsbetriebe (B, C)	600	12/11	3/3	<b>14</b>
Nutzung (Baubereich)	aGF (m <sup>2</sup> )	Parkfelder für Personal [1 PP / Klassenzimmer]	Parkfelder für Besucher [0.2 PP / Klassenzimmer]	Parkfelder total
Hort / Kinderhort (B, C)	200	2/2	1/1	<b>3</b>
<b>Total</b>				<b>53</b>

Tabelle 2: Parkfeldangebot Verkauf gemäss VSS-Norm inklusive Abminderung aufgrund ÖV-Güteklasse

Gestützt auf die Annahmen der Nutzungsaufteilung und gemäss Berechnungen respektive VSS-Normen sind somit **total maximal 302 Parkplätze notwendig**. Dies sind 14 Parkplätze weniger als mit der Ermittlungen zum Parkplatzbedarf des Richtprojekts (Stand April 2016) dargelegt wurden. Dabei wurde von 316 Parkplätzen ausgegangen. Das Richtprojekt legt, aufbauend auf die vorgängige Berechnung, die Anzahl an oberirdischen Parkfeldern für Besucher und Kunden fest.

## 2.2.8 Parkierungskonzept

### Tiefgarage

Die Parkierung für alle Teilgebiete erfolgt in erster Linie in den beiden unterirdischen Einstellhallen, welche gemäss Richtprojekt unter den beiden Wohnstrassen zu liegen kommen sollen. Dort sind die Parkplätze der Bewohner und Angestellten untergebracht. Die Grundform und die Konzeption der beiden lang gezogenen, unabhängigen Tiefgaragen werden durch die etappierte Überbauung begründet. Die Tiefgarage muss für eine erste Etappe erstellt und für eine weitere Etappe erweitert werden können. Mit der vorgesehenen, länglichen Grundform und der Platzierung unter der Begegnungsfläche / Strasse, lässt sich dies am effizientesten bewerkstelligen. Die Einfahrten befinden sich ab der Langfohrenstrasse (Nrn. 4 und 5 in Abbildung 14). Aus ästhetischen / ortsbildgestalterischen Gründen, sollen die Einfahrten ab der Langfohrenstrasse nicht direkt sichtbar sein. Eine senkrechte Zufahrt kommt daher nicht in Frage. Das Richtprojekt reagiert darauf, indem die Zufahrt über eine kurze, parallel geführte Abfahrt erfolgt (Abbildung 18). Die Sichtweiten auf Fahrzeuge und Fussgänger auf der Langfohrenstrasse müssen aber gegeben sein.

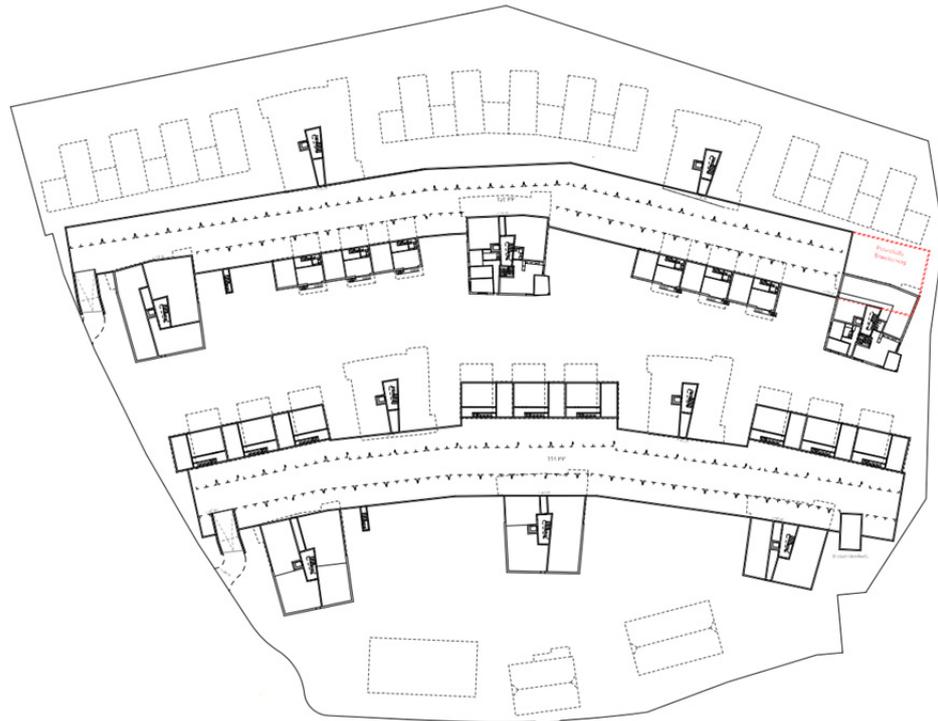


Abbildung 18: Tiefgarage gemäss Richtprojekt

Um künftigen Ansprüchen und Anforderungen zu entsprechen, sollen in der Tiefgarage Ladestationen respektive Abstellplätze für Elektrofahrzeuge realisiert werden können.

### **Oberirdische Parkplätze**

Für Besucher und Kunden bedarf es eines entsprechenden leicht auffindbaren Angebots. Dieses wird oberirdisch, nahe an den zu besuchenden Nutzungen angeordnet. Daneben wird es – quasi als Ausnahme – auch für die Reiheneinfamilienhausbauten entlang der südwestlich gelegenen oberen Zufahrtsstrasse (A, Abbildung 18). oberirdische Parkplätze geben. Für die Bewohner dieser Bauten ist der Bau von Carports bzw. Unterständen vorgesehen, da der Bebauungstyp dem Reihenhaus entspricht.

Die zu erstellenden Kundenparkplätze für Gewerbe- und Ladennutzungen, welche sich hauptsächlich in der ersten Bautiefe entlang der Bremgarterstrasse befinden, werden auf den Arealvorzonen erstellt. Da sie teilweise im Strassenabstand liegen, werden die betroffenen Parkfelder mit einem Beseitigungsrevers versehen und müssen bei Bedarf an einer anderen geeigneten Stelle auf dem Areal bzw. in der Tiefgarage angeboten werden. Sie werden über die direkte Zufahrt auf Höhe der substanzgeschützten Scheune (Nrn. 2 in Abbildung 14). ab der Bremgarterstrasse oder die Langfohrenstrasse (1) erschlossen. Weitere Besucherparkplätze für die Wohnnutzungen sind auf dem gesamten Areal, insbesondere entlang der beiden Feinerschliessungssachsen (obere und untere Zufahrtsstrasse) angeordnet. Sämtliche oberirdischen Standorte für Parkplätze sind in Abbildung 19 schematisch dargestellt. Davon ausgenommen und nicht spezifisch dargestellt sind die Bewohnerparkplätze sowie allfällige private Besucherparkplätze für die Reiheneinfamilienhäuser in den Baubereichen A und D (obere Zufahrtsstrasse). In den Sondernutzungsvorschriften werden die Standorte und Parkfelder definiert. Die Trennung zwischen Bewohner- / Personal- und Besucher- / Kundenparkplätzen vereinfacht die Zugangsregelung für die Tiefgarage und ermöglicht kurze Wege zwischen Parkplatz und den Gewerbe bzw. Dienstleistungsnutzungen.



Abbildung 19: Anordnungskonzept Kunden- / Besucherparkfelder

**Bedarf an Veloparkplätzen**

Massgebend für die Berechnung der benötigten Veloabstellplätze ist die VSS-Norm SN640 065. Für die Bedarfsermittlung wird die Richtwertmethode auf Basis der Nutzung angewandt. Folgende Richtwerte werden für die Berechnung angewendet:

- Bei Wohnnutzungen: 1 Veloparkplatz pro Zimmer, Besucher sind dabei bereits berücksichtigt
- Bei Gewerbe- / Dienstleistungsbetrieben: 1 Veloparkplatz für Mitarbeitende pro 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche und 1.5 Veloparkplätze für Besucher pro 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche.

Das Richtprojekt gibt einen Wohnungsspiegel an und weist auch eine genaue Anzahl der Zimmer aus. Für die Berechnung wird von 181 Wohnungen ausgegangen. Auf Basis der Kenndaten zum Richtprojekt wird zudem angenommen, dass eine Wohnung im Schnitt drei Zimmer hat.

Nutzung	Wohnungen	Zimmer (3 pro Wohnung)	Zimmer gemäss Richtprojekt	Parkfelder für Bewohner (inklusive Besucher)
Wohnen	181	543	551	<b>543-551</b>

Tabelle 3: Veloparkplatzbedarf Wohnen

Bei der Abschätzung der Veloparkplätze für Verkaufs-, Dienstleistungs- der Gewerbenutzungen beziehen sich die Richtwerte auf die Geschossfläche. Für die Berechnung der benötigten Veloparkplätze werden bei Dienstleistungs- respektive Gewerbenutzungen folgende Annahmen getroffen:

- Es wird von einem « Kundenintensiven Dienstleistungsbetrieb / Restaurant» ausgegangen. (VSS-Norm 640 065, Tabelle 8)
- Anzahl Veloparkplätze für Personal pro 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche = 1
- Anzahl Veloparkplätze für Kunden pro 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche = 1.5

Was die Verkaufsnutzung betrifft, so werden dafür die folgenden Annahmen getroffen:

- Für die Berechnung der Parkplätze für das Personal wird von einem «Verkaufsgeschäft» ausgegangen (VSS-Norm 640 065, Tabelle 8).
- Für die Berechnung der Parkplätze für die Kunden wird von einem «Geschäft des täglichen Bedarfs» ausgegangen (VSS-Norm 640 065, Tabelle 3). Dabei wird auch davon ausgegangen, dass die Verkaufsfläche der aGF entspricht.
- Anzahl Veloparkplätze für Personal pro 100 m<sup>2</sup> Geschossfläche bei Verkaufsgeschäften = 1
- Anzahl Veloparkplätze für Kunden pro 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche = 2.5

Nutzung	aGF (m <sup>2</sup> )	Parkplätze für Personal (1 PP pro 100 m <sup>2</sup> )	Parkplätze für Besucher (1.5 PP pro 100 m <sup>2</sup> )	Parkfelder für Personal und Besucher
Dienstleistung / Gewerbe / Kinderhort	1'100	11	17	<b>28</b>
		Parkplätze für Personal (1 PP pro 100m <sup>2</sup> )	Parkplätze für Besucher (2.5 PP pro 100 m <sup>2</sup> )	Parkfelder für Personal und Besucher
Verkauf	300	3	8	<b>11</b>
<b>Total</b>				<b>39</b>

Tabelle 4: Veloparkplatzbedarf Gewerbe

Besondere örtliche Verhältnisse können eine Reduktion oder Erhöhung des Standardbedarfs erfordern. Das Ausmass dieser Anpassung ist abhängig von der Nutzung. Bei Wohnbauten wird keine Anpassung vorgenommen, weil hier nicht die Velobenutzung, sondern der Velobesitz der massgebende Faktor ist.

Was die Aufteilung der Parkplätze anbelangt, so gibt die VSS-Norm für Wohnnutzungen vor, dass 30% der benötigten Parkplätze in Form von Kurzzeitparkplätzen angeboten werden sollten. Diese werden oberirdisch, gedeckt und nahe bei den Hauszugängen angeordnet. Die restlichen 70% sind als sicher abschliessbare, gedeckte Langzeitparkplätze bereitzustellen.

### Anordnung der Veloabstellplätze

Bei den Veloabstellplätzen wird zwischen Lang- und Kurzzeitabstellplätzen unterschieden. Die Langzeitabstellplätze können beispielsweise in der Tiefgarage oder Untergeschosse angeordnet werden, müssen aber gut mit dem Velo erreichbar sein.

Die Kurzzeitabstellplätze sind gemäss der Sondernutzungsvorschriften oberirdisch, gedeckt und nahe bei den Hauseingängen anzuordnen. Für die einzelnen Baubereiche ist dies wie folgt vorgesehen:

- In den Baubereichen A<sub>1-3</sub> und D<sub>1-2</sub> sind die Veloabstellplätze im Baubereich selber oder in der zu den Baubereichen A<sub>1-3</sub> dazugehörenden Vorzonen anzuordnen.
- In den Baubereichen B<sub>1-4</sub> werden die Veloabstellplätze innerhalb des Baubereichs angeboten. Velos können in Veloabstellräumen, welche sich im Eingangsgeschoss befinden, abgestellt werden. Darüber hinaus können unter den Arkaden weitere Abstellplätze vorgesehen werden.

- In den Baubereichen C<sub>1-6</sub> werden die Veloabstellplätze innerhalb des Baubereichs respektive innerhalb des dazugehörenden Umgebungsbereichs nahe bei den Hauseingängen angeboten.
- In den Baubereichen E<sub>1-3</sub> werden die Veloabstellplätze im Baubereich selber oder im dazugehörenden Umgebungsbereich nahe bei den Hauseingängen angeboten.
- In den Baubereichen F<sub>1-2</sub> sowie G<sub>1</sub> werden die Veloabstellplätze innerhalb der Baubereiche oder im Bereich der Manövrierfläche / Zufahrtsstrassen angeordnet.

Die Anordnung der Veloparkierung muss von Beginn an in die Planung miteinbezogen werden, da die benötigte Fläche und die Nähe zu den Eingängen leicht unterschätzt werden können. Da die Anordnung der Kurzzeitabstellplätze eingangsnah zu erfolgen hat, hat diese eine Wirkung auf das Aussenraumgefüge. Zusätzliche Infrastruktur, sowohl für Nutzer von Langzeit- als auch Kurzzeitabstellplätzen, wie stationäre Velopumpen, Reparaturplätzen mit Werkzeug und E-Ladestationen, können die Attraktivität der Anlage steigern. Da es sich um eine wohnintensive Siedlung handelt, darf nicht auf Abstellplätze für spezielle Velovarianten vergessen werden. Dazu zählen Lastenvelos, Veloanhänger oder Velo-Kinderhänger und weitere.

### **Parkplätze für Motorräder**

Gemessen an der Anzahl Autoparkplätze sind 31 Motorradparkplätze (10% der für Personewagen berechneten Anzahl an Parkplätzen) nachzuweisen. Der Baubereich für unterirdische Bauten enthält gegenüber dem Richtprojekt einen ausreichenden Spielraum, sodass die benötigte Anzahl Motorradparkplätze in der Tiefgarage realisiert werden kann.

## **2.2.9 Strassenabstände**

### **Bremgarterstrasse**

Als Strassenabstand gelten die nach §111 BauG definierten 6m gegenüber der Parzellengrenze der Kantonsstrasse. Im Unterabstand zum Strassenmark stehen mit den Gebäuden F<sub>1</sub> und F<sub>2</sub> zwei Substanzschutzobjekte. Deren Lage bedingt, dass punktuell Erschliessung und Nutzung der Vorzone im Unterabstand stattfinden. Ein detaillierter Beschrieb zu den Auswirkungen des Betriebs- und der Gestaltung der Vorzonen können dem Kapitel 2.3.9 entnommen werden.

### **2.2.10 Sichtzonen**

Die nach dem Merkblatt "Sicht an Knoten und Ausfahrten" des Kantons Aargau geforderten Sichtweiten der Zufahrten in die Bremgarterstrasse können gewährleistet werden (Siehe Plan "Erschliessung Widacher, Anlieferung / Erschliessung F<sub>1</sub>-F<sub>2</sub>, G<sub>1</sub>" im Anhang). Die Anordnung der geplanten Bäume muss dabei im Bauprojekt entsprechend konkretisiert werden.

Für die Zufahrt in die Langfohrenstrasse sehen wir ab dem Areal ein zweistufiges Vortasten der einmündenden Fahrzeuge vor. 1. Schritt - Sicht auf das Trottoir und Zufussgehende wie FäGs, 2. Schritt Sicht auf Fahrzeuge auf der Fahrbahn. Für den Schritt 1 liegt der Beobachtungspunkt 2.5 m ab Hinterkante Trottoir, für den Schritt 2 2.5 m ab dem Fahrbahnrand.

### **2.2.11 Detaillierte Erschliessung Bauten erster Bautiefe F<sub>1</sub>, F<sub>2</sub>, G<sub>1</sub>**

Die Erschliessung der Bauten der ersten Bautiefe (F<sub>1</sub>-F<sub>2</sub>, G<sub>1</sub>) für den Kundenverkehr und die Anlieferung erfolgt ab der direkten Zufahrt (Höhe substanzgeschützte Scheu-

ne) in die Bremgarterstrasse (Nrn. 2 in Abbildung 14) und der Langfohrenstrasse (Nrn. 1 in Abbildung 14). Zur besseren gestalterischen Integration wie zur optimalen Erschliessung der Bauten wird auf eine Massierung der Parkfelder verzichtet. Sie sind an drei betrieblich wie stadträumlich sinnvollen Standorten angeordnet, mit dem Ziel möglichst nicht im Unterabstand zur Kantonsstrasse zu liegen.

### **Erschliessung Gebäude F<sub>1</sub>, F<sub>2</sub>**

Die Erschliessung ab der Bremgarterstrasse liegt an der heute bereits als Zufahrt genutzten Stelle im Bereich des Gebäude F<sub>1</sub>, welche entsprechend gestaltet wird. Im Fall der direkten Anlieferung von Lastwagen (F<sub>1</sub>-F<sub>2</sub>) biegen diese ab der Bremgarterstrasse in die Zufahrt ab und liefern parallel zur Kantonsstrasse auf der Arealvorzone an. Nach durchgeführter Anlieferung setzen sie zurück und fahren über die Kantonsstrasse weiter. Ein U-Turnmanöver in die Kantonsstrasse ist dabei wegen der geringen Breite nicht möglich. Die Anlieferung findet vor dem Gebäude F<sub>1</sub> statt und lässt eine Erschliessung der Kundenparkfelder bei haltendem Lastwagen vor dem Gebäude F<sub>1</sub> weiterhin zu. Die Kundenparkfelder werden über die Vorzone des Gebäudes F<sub>1</sub> erschlossen und die separate Erschliessungsgasse für die weiteren Parkfelder. Die Parkierungsanlage ist nach der Norm VSS SN 640 271a dimensioniert. Um dieses Erschliessungsmanöver zu gewährleisten, ist eine ca. 6 m breite Vorfahrt nötig, welche im Bereich der Bauten als Gebäudevorzone gestaltet wird und in ihrem Erscheinungsbild nicht als Parkierungsgasse wahrgenommen wird. Für die Erschliessung der 10 nördlichen Kundenparkfelder ist eine separate Erschliessungsgasse nötig, welche als weiterführende Gebäudevorzone in die Umgebung integriert wird.

Die Erschliessung funktioniert unter leichten Einschränkungen auch ohne Einbezug des Gebiets innerhalb des Strassenabstands von 6 m. Allerdings ist infolge der kantonalen Parzelle Nr. 766 abschnittsweise eine Ausnahmegewilligung nötig, welche den Strassenabstand ab Hinterkante Trottoir und nicht der Parzellengrenze festsetzt. Zwei Parkfelder vor dem Gebäude F<sub>2</sub> befinden sich aus städtebaulichen Gründen im Unterabstand zur Kantonsstrasse. Zur Bewilligungsfähigkeit der Parkfelder muss ein Beseitigungsrevers im Grundbuch eingetragen werden. Ein wartender Lastwagen müsste zur Erreichbarkeit der Parkfelder vor dem Gebäude F<sub>2</sub> seinen Standplatz vor dem Gebäude F<sub>1</sub> verlassen.

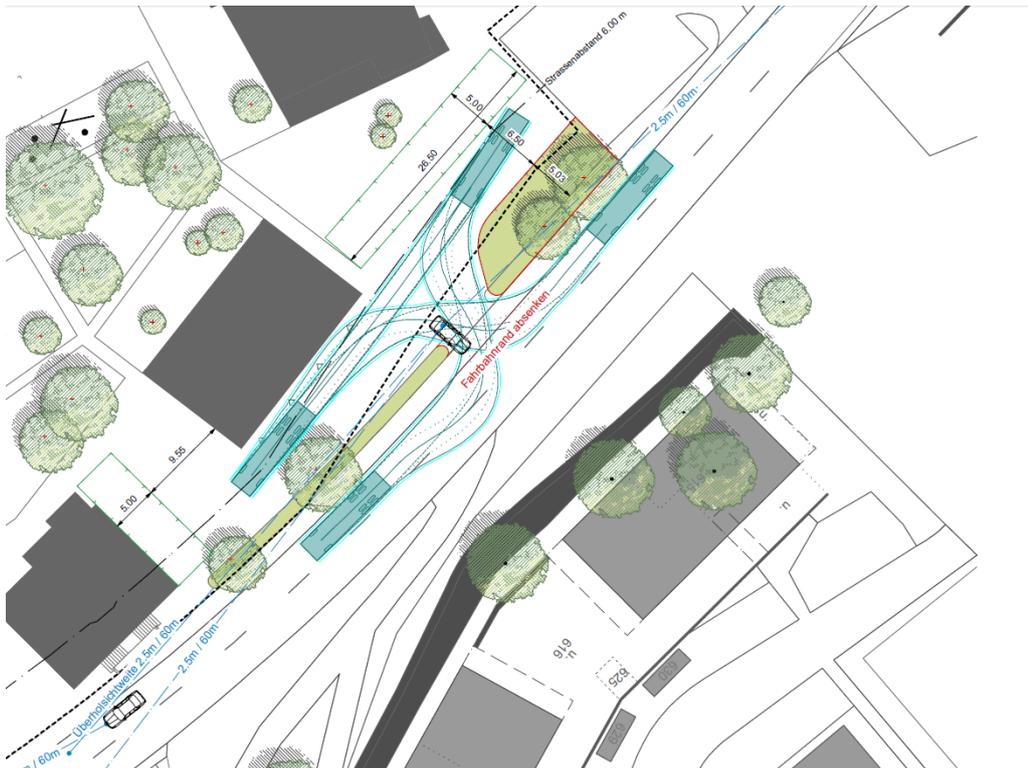


Abbildung 20: Anlieferung / Erschliessung Gebäude F<sub>1</sub> - F<sub>2</sub>

### Gebäude G<sub>1</sub>

Die Anlieferung des Gebäudes G<sub>1</sub> wie die Erreichbarkeit der Kundenparkfelder erfolgt ab der Langfohrenstrasse. Dabei fährt im Falle der Anlieferung ein Lastwagen ab der Langfohrenstrasse auf die Arealvorzone und parkiert neben den Kundenparkfelder. Ein parkierter Lastwagen lässt die Erreichbarkeit der Kundenparkfelder wie der Fusswege weiterhin zu. Um zurück in die Bremgarterstrasse zu gelangen, muss der Lastwagen rückwärts in die Langfohrenstrasse fahren. Da nur mit wenig Anlieferverkehr gerechnet wird, erachten wir dieses nötige Rückwärtsfahrmanöver unter Beizug einer Hilfsperson für vertretbar. Die Parkierungsanlage ist nach der Norm VSS SN 640 271a dimensioniert. Die Erschliessung funktioniert auch ohne Einbezug des Gebiets innerhalb des Strassenabstands von 6 m. Ein Längsparkfeld vor dem Gebäude G<sub>1</sub> liegt im Unterabstand zur Kantonsstrasse. Zur Bewilligungsfähigkeit des Parkfeldes muss ein Beseitigungsrevers im Grundbuch eingetragen werden.



Abbildung 21: Erschliessung und Anlieferung Gebäude G<sub>1</sub>

### 2.2.12 Schleppkurven Entsorgung

Die Fahrzeuge der Müllabfuhr können auf der oberen- und der unteren Strasse innerhalb der Begegnungszone wenden. Bei der Ausgestaltung der Begegnungszone ist die Wendemöglichkeit zusammen mit den Infrastrukturanlagen für die Entsorgung gestalterisch und baulich gut zu integrieren. Die ungefähre Lage der Entsorgungsanlagen ist im Gestaltungsplan festgelegt.



Abbildung 22: Schleppkurvennachweis für wendende Kehrrichtfahrzeuge

### 2.2.13 Mobilitätsmanagement

Über ein Mobilitätsmanagement soll die Nutzung von Bus, Bahn, Velo wie den eigenen Füßen sowie der effiziente Einsatz des Automobils der Bewohner gefördert werden. Als Ziel steht eine Veränderung des Modalsplits zugunsten der oben genannten Verkehrsmittel. Verschiedene Inhalte des Mobilitätsmanagements sind in den vorgängigen Kapiteln des Mobilitätskonzepts bereits beschrieben. So wird die Anzahl der Parkplätze nach VSS infolge der ÖV-Erschliessungsqualität abgemindert sowie eine dichte, attraktive und sicher Durchwegung des Areals festgeschrieben. Zufahrtsstrassen werden als Begegnungszonen gestaltet und dienen als Quartier- und Spielplätze. Der Radverkehr erhält ein attraktives Abstellangebot mit entsprechender Infrastruktur sowie gute Anschlussmöglichkeiten ans weitere Netz. Die genannten Massnahmen wirken sich positiv auf die Verkehrsbelastung oder gar den Zweitautobesitz aus.

Mit dem Mobilitätsmanagement sollen mit der weiteren Ausarbeitung des Projekts Massnahmen wie die Vergabe von Parkplätzen an Mobility geprüft werden, die einer Abklärung mit dem Anbieter bedingen. Neben einer allfälligen Verankerung des Carsharing im Areal hilft die Erstellung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge bei den angedachten Reihenhäusern die Mobilität im Bereich Parkierung modern aufzustellen. Weitere Massnahmen können die Vergünstigung von ÖV-Abonnemente für Bewohner, Mobilitätsanreize für Beschäftigte, Bikesharingstandort, Gutschein für lokale Velohändler, Informationen zu ÖV, LV und Carsharing, Depot für Heimliefererservice usw. sein.

Die genannten Massnahmen bedingen weitere Abklärungen und sollen mit der weiteren Arealentwicklung bis mit dem Baugesuchsverfahren erarbeitet werden. Weitere Aufgaben des Managements beinhalten neben Zielen und Massnahmen das Monitoring und die Wirkungskontrolle, den laufenden Betrieb wie die Finanzierung und sind zu definieren.

### 2.2.14 Inhalte aus Mobilitätskonzept für Sondernutzungsvorschriften

Folgende Inhalte des Mobilitätskonzepts sind Bestandteile der Sondernutzungsvorschriften und somit verbindlich:

#### **Erschliessung motorisierter Verkehr**

- Definition Arealerschliessung
- Gestalterische Integration Tiefgaragenzufahrten
- Festlegung Sichtzonen in Bremgarter- und Langfohrenstrasse im GP-Perimeter

#### **Siedlungsinterne Wegverbindung**

- Grundsätzliche Definition und Lage Wegnetz
- Vorgaben zur Dimensionierung und Handhabung
- Vorgaben zu Sicherheitsstandard und Aufenthaltsqualität

#### **Parkierung**

- Festlegung, zur Art der Parkierung (ober- oder unterirdischen Lage)
  - Vorgabe zu Nutzergruppen für jeweilige Parkierungsart
  - Definition Standorte oberirdischer Parkierung
  - Bestimmung Anzahl Abstellplätze nach VSS
  - Aussagen zur Etappierung
  - Vorgaben zur Beseitigung bei Lage im Unterabstand zur Kantonsstrasse
-

### Veloabstellplätze

- Bestimmung Parkplatzbedarf für Fahrräder nach VSS
- Vorgaben zur Art, Ausgestaltung und Lage der Parkplätze

### Mobilitätsmanagement

- Zweck, Umsetzung und Bezug zu möglichen Massnahmen
- Sicherung Monitoring/Controlling
- Vorgehen bei Nichteinhaltung

## 2.3 Lärm

Das Gestaltungsplangebiet grenzt in nordöstlicher Richtung an die Kantonsstrasse. Die letzte Messung wurde im Jahr 2010 durchgeführt. Der DTV betrug im Jahre 2010 rund 8'700 Fahrten/Tag. Gemäss Teilzonenplanänderung kann beim dem Areal von erschlossenem Baugebiet ausgegangen werden. Dementsprechend dürfen Neubauten gemäss Art. 31 LSV nur bewilligt werden, wenn bei den Fenstern von lärmempfindlichen Räumen die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden können. Gemäss der Karte Strassenlärm, AGIS können mit Ausnahme der ersten Bautiefe ab der Kantonsstrasse die Immissionsgrenzwerte für die ES III eingehalten werden. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in der ersten Bautiefe sind im Rahmen der Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte kann z.B. durch eine lärmabgewandete Anordnung der lärmempfindlichen Räume sichergestellt werden.

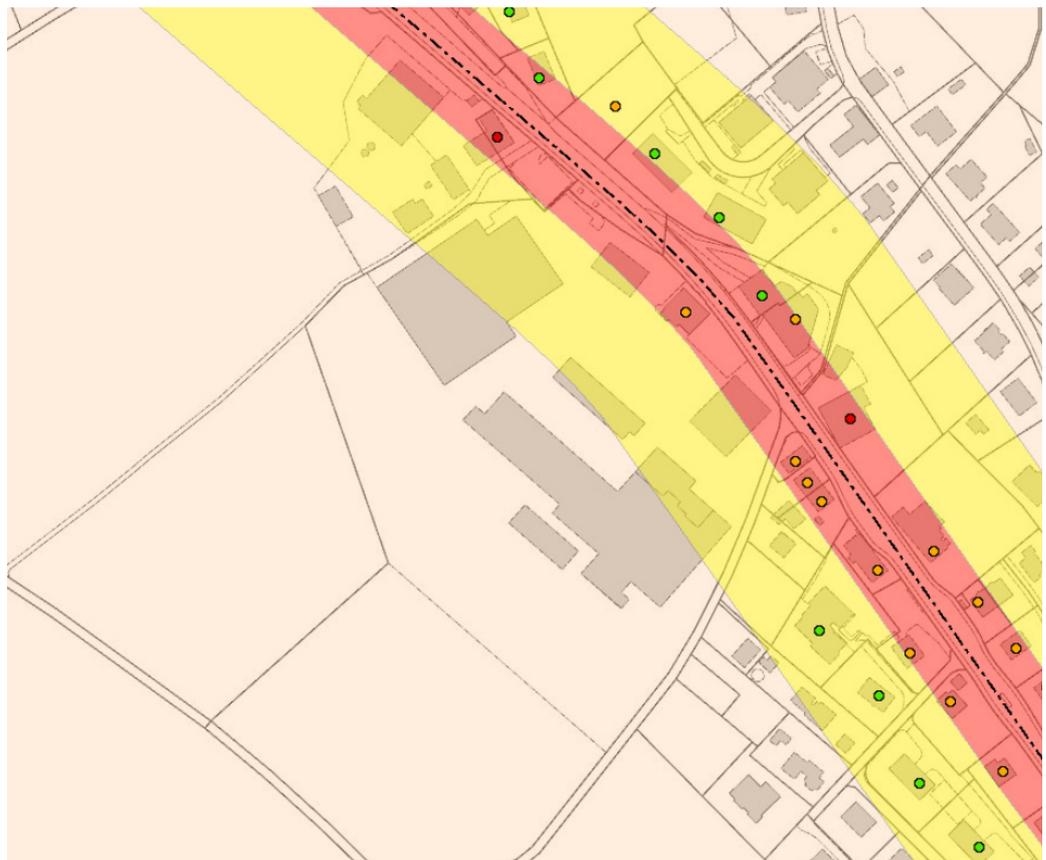


Abbildung 23: Auszug AGIS (Strassenlärm)

## 2.4 Etappierung und Zwischennutzung

### Etappierungskonzept

Gemäss Richtprojekt ist eine Unterteilung des Areals in vier Teilgebiete und mindestens drei Etappen vorgesehen (Abbildung 24). Die drei Bauten entlang der Kantonsstrasse / Bremgarterstrasse (rot markiert) bilden ein erstes, unabhängiges Teilgebiet. Das restliche Areal wird in drei weitere Teilgebiete unterteilt. Diese sollen zeitlich voneinander getrennt erstellt werden (grün, blau und grau).



Abbildung 24: Schema Etappierung

Die stufenweise und zeitlich versetzte Überbauung des Areals erfolgt unter anderem aufgrund der noch bestehenden Industriebauten. Diese werden teilweise noch gebraucht und dementsprechend nicht sofort rückgebaut. Die beiden unter Substanzschutz stehenden Bauten im Bereich Nr. 1 (Abbildung 25) bleiben bestehen. Das südlichste dieser drei Gebäude wird umgebaut. Für die Realisierung des ersten Schildes müssen die Gebäude im Bereich Nr. 2 zurückgebaut werden. Die Halle im Bereich Nr. 3 kann und wird voraussichtlich mittelfristig weiterhin bestehen bleiben.



Abbildung 25: Übersicht bestehende Bauten

Die Einteilung in mindestens drei Etappen soll weiter bezwecken, dass nicht in zu kurzer Zeit zu viel neuer Wohnraum geschaffen wird. Dies würde nämlich zu einer plötzlichen Erhöhung der Einwohnerzahlen führen und letztendlich den Bedarf an Infrastrukturbauten und –anlagen (bspw. Schulen) erhöhen. Dies gilt es zu vermeiden bzw. in Abstimmung mit den Infrastrukturanlagen der Gemeinde zu koordinieren.

Im Rahmen des Richtprojekts wurde ein Etappierungskonzept respektive ein möglicher Überbauungsablauf ausgearbeitet. Massgebend für die Ausarbeitung des Konzepts waren Überlegungen zu den Garageneinfahrten und der Zugänglichkeit zu späteren Bauetappen bzw. die Störung der bereits bewohnten Gebäude. Das Konzept sieht als erste Etappe die Realisierung des südwestlichen Teilgebiets vor. An dieser Lage kann ohne Beeinträchtigung des Areals gebaut werden und die Garagenzufahrt kann problemlos realisiert werden. Ein zweites Teilgebiet befindet sich anschliessend im Nordosten. Das dritte Teilgebiet im Nordwesten beinhaltet die allfällige Garagenzufahrt von der Bremgarterstrasse her und schliesst das Areal zur Tannholzstrasse ab. Das vierte Teilgebiet umfasst die drei Bauten entlang der Bremgarterstrasse und kann quasi als unabhängige Teiletappe realisiert werden.

Die beschriebenen Überlegungen und das Etappierungskonzept sind in den Gestaltungsplan eingeflossen und die Baufelder wurden mit den entsprechenden Ziffern versehen. Je nach Projekt respektive Marktsituation und Nachfrage, ist aber auch eine leichte Anpassung dieser Reihenfolge oder des Umfangs eines Teilbereichs möglich.

### **Zwischennutzung**

Wie im vorangehenden Kapitel erläutert, bleiben Teile der heute bestehenden Überbauung (industriell genutzte Bauten / Lagerhallen) vorläufig noch bestehen. Diese Bauten können grundsätzlich im Rahmen des Besitzstands weiter genutzt bzw. verändert werden.

Beim Besitzstand wird zwischen dem baulichen und dem nutzungsbezogenen Besitzstand unterschieden. Werden die Bauten auf dem Areal für einen neuen Zweck genutzt, der mit der vorherigen Nutzung nichts mehr zu tun hat, so verfällt die Besitzstandsgarantie. Ähnlich verhält es sich mit dem baulichen Besitzstand. Im Rahmen einer baulichen Veränderung sind nur kleinere Anpassungen möglich. Sind grössere respektive massgebliche Veränderungen an einem Gebäude vorgesehen, so verfällt auch in diesem Fall die Besitzstandsgarantie.

Da die Absicht besteht, die bestehenden Bauten teilweise für eine Zwischennutzung freizugeben und die Art der Zwischennutzung zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt ist, soll in den Sondernutzungsvorschriften die Möglichkeit der Zwischennutzung für die in § 10a Abs. 1 und Abs. 2 gemäss Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Fischbach-Göslikon aufgeführten Nutzungsarten sichergestellt werden. Die im Zusammenhang mit einer Zwischennutzung notwendigen baulichen Veränderungen sollen in geringem Masse ermöglicht werden.

Die verkehrlichen Auswirkungen und weiteren Emission aufgrund der Zwischennutzung sind im Hinblick auf angrenzend primäre Wohnnutzung zu minimieren. Aus diesem Grund wird im Rahmen der Sondernutzungsvorschriften festgehalten, dass die Erschliessung der Zwischennutzung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ohne die Benutzung der allfällig bereits realisierten Begegnungszone / Zufahrtsstrasse sichergestellt werden muss.

## **2.5 Weitere Sachthemen**

### **Hindernisfreies Bauen**

Bei der Realisierung der Bauten sind die Vorgaben gemäss § 38 BauV einzuhalten.

## 3 Erläuterung der Sondernutzungsvorschriften

In den nachfolgenden Kapiteln erfolgt – wenn in den vorangehenden Kapiteln nicht bereits ausreichend erläutert – eine zusätzliche / präzisierte Erläuterung der Sondernutzungsvorschriften.

### 3.1 Allgemeine Bestimmungen

Das Richtprojekt von ERP Architekten AG (Richtprojekt vom 29. Januar 2018, bestehend aus Situationsplänen zur Bebauung und Umgebungsgestaltung inkl. Schnitte und Ansichten) sowie Hager Partner AG (Richtprojekt Umgebung vom 13. Februar 2018) dient im Hinblick auf die angestrebte Gesamtsituation als Beurteilungsgrundlage und ist bei der weiteren Projektierung bzw. bei der Auslegung der Sondernutzungsvorschriften wegleitend. Mit dieser Bestimmung wird sichergestellt, dass auch über einen längeren Planungszeitraum und insbesondere hinsichtlich der Etappierung ein Gesamtkonzept vorliegt, nach welchem ein Bauprojekt respektive eine Etappe beurteilt werden kann.

### 3.2 Bebauung

#### Baubereich Hochbauten

Die ausgeschiedenen Baubereiche basieren auf dem Fussabdruck des Richtprojekts und belassen in den meisten Fällen einen Spielraum von 0.5 bis 1.0 m, wobei die Bauten innerhalb sowie auch zwischen den Baubereichen einen Mindestgebäudeabstand von 5.0 m einzuhalten haben. In einigen wenigen Fällen – beispielsweise um genügend Platz für Wendemanöver von Kehrriechtfahrzeugen zu sichern – wurde der Baubereich respektive der Spielraum kleiner gehalten. Grundsätzlich wird auch zur Begegnungszone / Zufahrtsstrasse hin weniger Spielraum zugelassen als beispielsweise gegenüber den privaten oder halbprivaten Aussen- und Grünräumen. Damit wird sichergestellt, dass die Begegnungszone / Zufahrtsstrasse eine Mindestbreite einhalten kann.

Mit den einzelnen Baubereichen und den spezifischen Vorgaben wird den unterschiedlichen gestalterischen Schwerpunkten der Bautypen gemäss Richtprojekt Rechnung getragen.

---

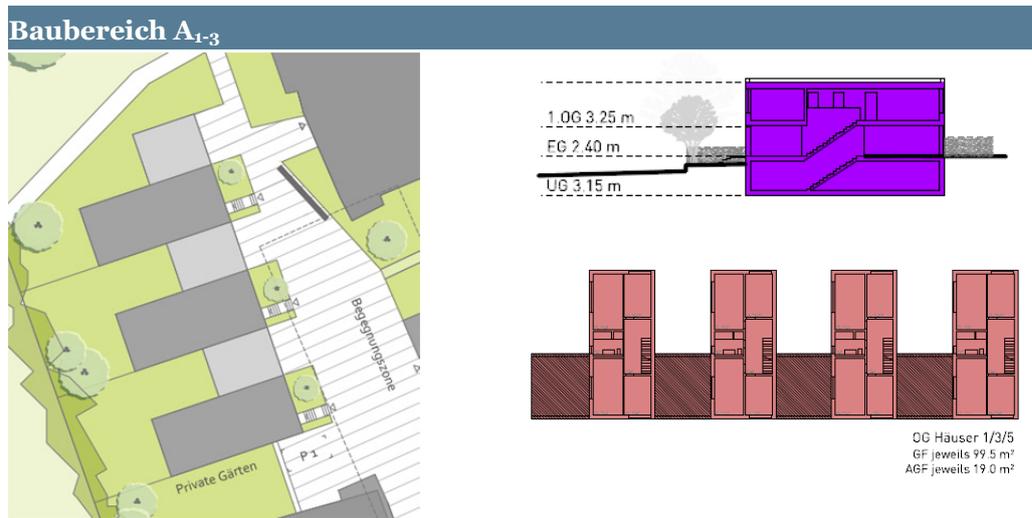


Abbildung 26: Baubereich A

Bei den Reiheneinfamilienhäusern (Wohnnutzung) in den Baubereichen A<sub>1-3</sub> ist sowohl eine geschlossene als auch eine offene Bauweise zulässig. Die Bauten grenzen an das Landwirtschaftsland und vermitteln zwischen offener, un bebauter Natur und den dichteren Überbauungen in der Mitte des Areals. Was die Fassaden anbelangt, so wird von der, der Begegnungszone zugewandten Fassade ein geschlossener Eindruck verlangt. Damit soll gegenüber der Begegnungszone ein möglichst einheitliches, beruhigtes Bild geschaffen werden. Die so geschaffene Linie / Achse wird von anderen Bauten aufgenommen respektive weitergeführt. Ebenfalls typisch für die Bauten im Baubereich A ist das Wechselspiel der Höhen. Durch die alternierende Abfolge von Hauptbauten und Nebenbauten / Carports, wird ein regelmässiger Ablauf unterschiedlicher Höhen geschaffen. Dieses Wechselspiel wird in den Sondernutzungsvorschriften aufgenommen.

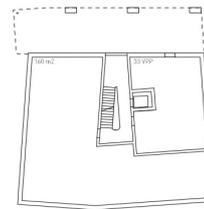
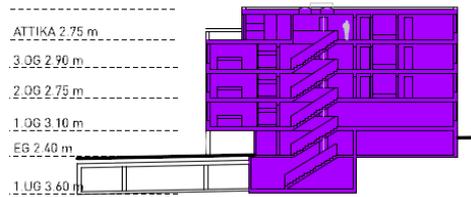
Vor den Baubereichen A<sub>1-3</sub> befindet sich jeweils ein «Baubereich Vorzone», welcher die Begegnungszone / Zufahrtsstrasse überlagert. In diesen Bereichen können unter anderem Abstellflächen für Fahrzeuge realisiert werden. Gleichzeitig stehen die Flächen für die privaten Vorbereiche zur Verfügung. Einfamilienhausbesitzer sollen nicht bloss auf der, der Begegnungszone abgewandten Hausseite leben, sondern sollen mit der Begegnungszone interagieren. Die Vorzone soll letztlich die Begegnungszone stärken. Die Sondernutzungsvorschriften machen sowohl zur Nutzung (Aussentrep-pen, Vordächer etc.) als auch zur Gestaltung konkrete Vorgaben. Mindestens 30 % der Fläche soll als begrünte Fläche (bspw. Rasen) realisiert werden. Weil die Gestaltung der Vorzonen die Wirkung der Begegnungszone grundlegend beeinflusst, sind die Bereiche zudem so zu gestalten, dass ein einheitlich und ruhig in Erscheinung tretender Randabschluss zur Begegnungszone / Zufahrtsstrasse entsteht. Eine ruhige Erscheinung wird gewährleistet, indem bei der Bepflanzung, Gartenhagen o.ä. Vor- und Rücksprünge respektive Höhenversätze vermieden oder diese aufeinander abgestimmt werden. Zusammen mit der Bestimmung hinsichtlich einer niedrig zu haltenden Bepflanzung wird sichergestellt, dass sich die Baubereichen A<sub>1-3</sub> nicht von der Begegnungszone abwenden und diesen so allenfalls abwerten. Werden beim Bauprojekt die Vorzonen nicht vollständig beansprucht, werden die Flächen der Begegnungszone / Zufahrtsstrasse zugewiesen.

An zwei Randbereichen (im Norden des Baubereichs A<sub>1</sub> und im Süden des Baubereichs A<sub>3</sub>) wurden schmale Baubereiche für Anbauten ausgeschieden. Diese stellen sicher, dass die gemäss Richtprojekt vorgesehenen Anbauten (Carports) bei den Reiheneinfamilienhäusern realisiert werden können. Letztendlich wird damit sichergestellt, dass mit Hauptbauten der Mindestgrenzabstand von 4.0 Meter eingehalten werden kann, während Anbauten näher an der Parzellengrenze (bis zu 2.0 Meter) zu

stehen kommen können.

## Baubereiche B<sub>1-4</sub> / C<sub>1-6</sub>

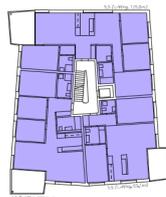
### Baubereiche B



Haus D 1.OG/2.OG/3.OG  
Netto-Wohnfläche 285.8 m<sup>2</sup>

Haus D Sockelgeschoss

### Baubereiche C



Haus A 1.OG/2.OG  
Netto-Wohnfläche 348.0 m<sup>2</sup>

Haus A Eingangsgeschoss  
Netto-Wohnfläche 319.6 m<sup>2</sup>

Abbildung 27: Baubereich B und C

Die Punktbauten in den Baubereichen B<sub>1-4</sub> weichen von der Achse, auf welcher die Bauten entlang der Begegnungszone angeordnet sind (Baubereich A und E), ab. Die Obergeschosse ragen (wie in den obenstehenden Abbildungen, insbesondere im Schnitt erkennbar) in den Bereich der Begegnungszone / Zufahrtsstrasse hinaus. Die Zurückversetzung des Erdgeschosses schafft arkadenähnliche Situationen. Diese wiederum unterstützen die Qualitäten der Begegnungszone sowie (im Bereich der unteren Strasse) des Freiraums.

Die Bauten in den Baubereichen C<sub>1-6</sub> ragen weniger in den öffentlichen Raum und sind von privatem / halbprivatem Aussenraum umgeben. Bei der Überschreitung des Fussabdrucks gemäss Richtprojekt im Baubereich C<sub>1</sub> handelt es sich um ein vorspringendes Gebäudeteil (Balkon). Vorspringende Gebäudeteile gemäss § 21 Bauverordnung dürfen die Baufelder überragen.

Generell haben sich die Gebäude in den Baubereichen B sowie C in ihrer Erscheinung und Dichte von den anderen Bauten abzuheben. Während für die Reihen-EFH aGF von ca. 500 m<sup>2</sup> bis maximal 800 / 900 m<sup>2</sup> gemäss Richtprojekt zur Verfügung stehen, sind für die Punktbauten 1'200 m<sup>2</sup> / 1'500 m<sup>2</sup> bis 2'200 m<sup>2</sup> aGF vorgesehen. Die Bauten in den Baubereichen B und C dienen in erster Linie der Wohnnutzung. In den Erdgeschossen – insbesondere an denjenigen Seiten die der Begegnungszone zugewandt sind – sind auch kleinere Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen (Atelier, Büro) denkbar.



Abbildung 28: Baubereich D

Die Bauten in den Baubereichen D<sub>1-2</sub> sind in einer geschlossenen Bauweise zu realisieren und dienen der Wohnnutzung. Im Vergleich mit anderen Baubereichen wird hier die geschlossene Bauweise verlangt, weil sich die Bauten näher zur Mitte des Areals orientieren, wo die Bauten auch dichter und urbaner wirken dürfen und sollen.

Speziell geregelt wird die der Begegnungszone / Zufahrtsstrasse zugewandte Fassade. Wie im Schnitt (Abbildung 28) ersichtlich, wird (ähnlich wie bei den Punktbauten) eine ruhige, zurückversetzte Erdgeschossachse vorgesehen. Das Obergeschoss wird versetzt (Drehung um 90°) und ragt über das Erdgeschoss hinaus. Dies führt wie bei den Baubereichen A<sub>1-3</sub> zu einer Abfolge wechselnder Gebäudehöhen (vertikalen) und zu einem Wechselspiel der Tiefen (horizontalen). Im Vorbereich des Erdgeschosses entsteht Raum für private Freiräume, Vorzonen und / oder Abstellplätze.

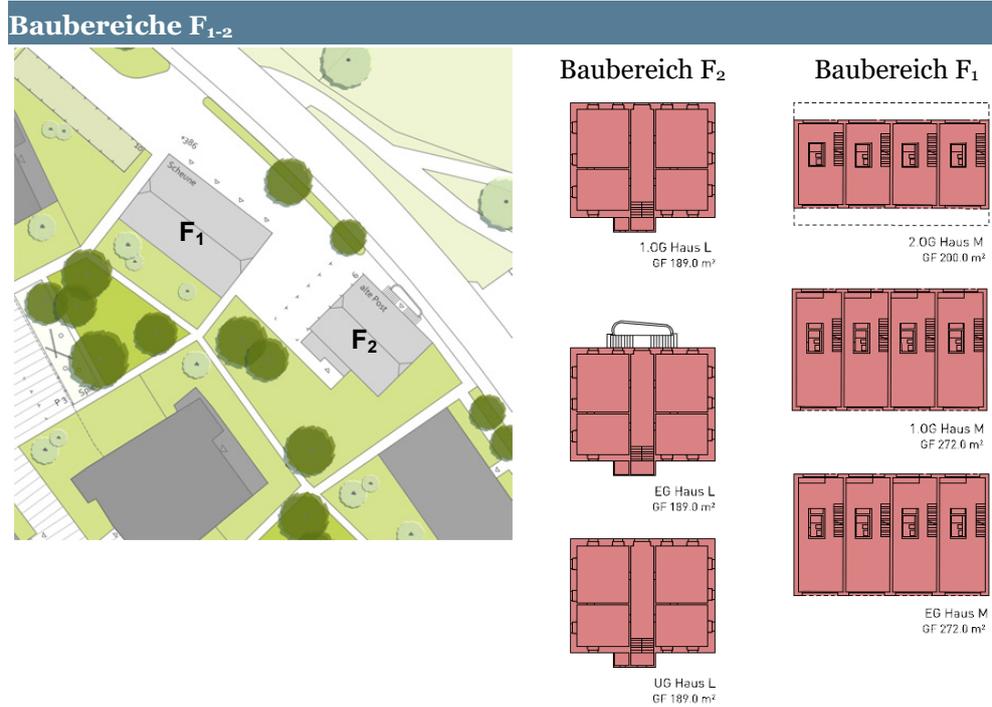
## Baubereiche E



Abbildung 29: Baubereich E

In den Baubereichen E (Wohnnutzung) ist wegen der zentraleren Lage eine geschlossene Bauweise zu realisieren. Die Bauten vertragen insbesondere aufgrund der Topografie ein drittes Geschoss. Die anderen EFH-Typen weisen maximal zwei Geschosse auf. Dementsprechend sind gemäss Richtprojekt für die Baubereiche auch höhere aGF-Masse vorgesehen (bis ca. 900 m<sup>2</sup>).

Wie auch bei den anderen Reiheneinfamilienhaustypen, sind auch hier private, der Begegnungszone zugewandte Vorbereiche (Umgebungsbereich) vorgesehen. Die Fassade zur Begegnungszone hin hat einen ruhigen, zusammenhängenden Eindruck zu vermitteln. Über variierende Gebäudehöhen ist wie auch bei den anderen EFH-Typen eine Höhenstaffelung zu erreichen.

Abbildung 30: Baubereich F<sub>1</sub>/F<sub>2</sub>

Wegen der Nähe zur Kantonsstrasse und der einfachen Zufahrt, ist neben der Wohnnutzung in den Baubereichen F auch eine gewerbliche Nutzung denkbar. Die baulichen Möglichkeiten richten sich nach den Bestimmungen von § 20 BNO (Gebäude mit Substanzschutz), weshalb die Sondernutzungsvorschriften keine weiteren Aussagen zur Gestaltung machen. Der Umgang mit den geschützten Bauten im Kontext der gesamten Überbauung wird in Kapitel «Bebauung / Nutzung» erläutert.

Gemäss Richtprojekt wird für den Baubereich F<sub>1</sub> von 744 m<sup>2</sup>, für den Baubereich F<sub>2</sub> von 378 m<sup>2</sup> aGF ausgegangen (Annahmen). Insbesondere für den Baubereich F<sub>1</sub> besteht bezüglich der im Rahmen der bestehenden Substanz zu realisierenden aGF eine gewisse Unsicherheit. Aus diesem Grund wird in den Sondernutzungsvorschriften (§ 15 SNV) ein Passus eingebaut, nach welchem zur Sicherstellung des Erhalts sowie für eine zweckmässige Nutzung der Baute im Baubereich eine Erhöhung der aGF zulässig ist. In der Folge führt dies zu einer geringen Überschreitung der ebenfalls in § 15 SNV definierten maximal zur Verfügung stehenden aGF (24'000 m<sup>2</sup> für das gesamte Areal respektive 2'100 m<sup>2</sup> für den Teilbereich IV). Die Überschreitung wird als vertretbar angesehen, weil damit der Erhalt sichergestellt werden kann und dafür auch ein wirtschaftlicher Anreiz besteht.



Abbildung 31: Ansicht substanzgeschützte Bauten



Abbildung 32: Baubereich G

Abbildung 33: Strassenfassade Baubereich G<sub>1</sub>

Der Baubereich G liegt am östlichen Rand des Areals und befindet sich am Knoten Langfohrenstrasse / Bremgarterstrasse. Heute steht an dieser Stelle ein überdachtes Holzlager. Durch die Nähe zu den Verkehrsinfrastrukturen ist der Baubereich ideal erschlossen (schnell erreichbar) und würde sich deshalb für eine publikumsorientierte Nutzung (z.B. Verkaufsnutzung) eignen. Weil die Zufahrt zum Areal über die Langfohrenstrasse erfolgt, bildet das Objekt zudem einen Auftakt / Übergang in das Areal.

Die Wirkung des Baubereichs G verdeutlicht sich beim Blick auf das Richtprojekt. Das Gebäude an dieser Lage (der Baubereich sowie das Richtprojekt halten den Kantonsstrassenabstand von 6 m ein) wirkt sich beruhigend respektive rhythmisierend auf die Gestaltung und Fassung des Strassenraums aus. Gleichzeitig stärkt der Baubereich G die Substanzschutzobjekte und vervollständigt das Ensemble. Erst durch die, gegenüber dem Baubereich F<sub>2</sub> leicht abgewinkelte Lage des Baubereichs G (was in Anlehnung an den Baubereich F<sub>1</sub> erfolgt), kann das Substanzschutzobjekt im Baubereich F<sub>2</sub> überhaupt in dieser Form in Szene gesetzt werden. Gemeinsam bilden die drei Bauten den Kopf des Gestaltungsplanareals.

In den Sondernutzungsvorschriften wird festgehalten, dass das Gebäude weder der Kantonsstrasse noch den Neubauten eine Rückfassade zuwenden darf und zwi-

schen historisch gewachsener, auf die Kantonsstrasse ausgerichteter Bausubstanz und den modernen Neubauten zu vermitteln hat. Zudem werden Gestaltungsgrundsätze festgelegt. Mit der Zurückversetzung des zweiten Obergeschosses bzw. dem Farb- und/oder Materialwechsel sowie dem Ausschluss von Balkonen oder Erkern auf der strassenseitigen Fassade wird auf die Substanzschutzobjekte sowie auf die gegenüberliegende, bestehende Bausubstanz (Parzellen Nrn. 102 und 754) reagiert. Der Neubau nimmt auf diese Weise auf die bestehende Bausubstanz entlang der Bremgarterstrasse sowie auf die Erscheinung des Strassenraums Rücksicht. Über die Definition respektive Formulierung der Grundsätze wird die Einpassung und Wirkung des Gebäudes konkretisiert. Der Bedarf hierfür ergibt sich aus der prominenten Lage am Eingang des Areals respektive an der Bremgarterstrasse. Die obenstehende Abbildung (Strassenfassade Baubereich G<sub>1</sub>) verdeutlicht zudem die gemäss Richtprojekt vorgesehene Erscheinung der Fassade und Wirkung auf den Strassenraum.

### Hauptzugänge

Die Hauptzugänge der Baubereiche A-D respektive der Bauten sollen sich zur Begegnungszone / Zufahrtsstrasse hin orientieren. Dem Raum wird damit zusätzliche Bedeutung beigemessen und er wird belebt. Der Hauptzugang für die Baute im Baubereich G hat für das Erdgeschoss zur Adressbildung strassenseitig zu erfolgen. Für Wohnnutzungen sind zusätzlich Zugänge ab der Südwestfassade zulässig.

## 3.3 Grundmasse

### Anrechenbare Geschossfläche (aGF)

In den Sondernutzungsvorschriften wird – gestützt auf die Teilzonenplanänderung – in einem ersten Absatz nochmals festgehalten, dass das maximale Mass an zur Verfügung stehender aGF 24'000 m<sup>2</sup> beträgt. Ferner wird festgehalten, dass die Verteilung der aGF pro Baubereich wegleitend ist. Damit soll – noch ohne quantitative Angaben – und mit einer bewussten Unverbindlichkeit festgehalten werden, dass sich ein Bauprojekt an der Dichte des Richtprojekts zu orientieren hat.

Mit Absatz 2 erfolgt die quantitative Ausformulierung der Verteilung respektive die Definition der maximal zur Verfügung stehender aGF für die Teilgebiete I, II und III (Summe) respektive IV. Ausgehend von den 21'900 m<sup>2</sup> für die Teilbereiche I, II und III, wird in einem nächsten Schritt den einzelnen Teilbereichen je eine individuelle maximale aGF zugewiesen. Teilbereich I umfasst 7'900 m<sup>2</sup>, Teilbereich II 7'000 m<sup>2</sup> und Teilbereich III 7'500 m<sup>2</sup>. Die einzelnen Massvorgaben für die Teilbereiche ergeben zusammen 22'400 m<sup>2</sup> und sind somit um 500 m<sup>2</sup> grösser als die für alle Teilbereiche zulässige aGF (21'900 m<sup>2</sup>). Diese Differenz (500 m<sup>2</sup>) steht den Teilbereichen als Spielraum zur Verfügung. Dies bedeutet aber, dass wenn in einem Teilbereich die maximal zulässige aGF ausgereizt wird, für die weiteren Etappen entsprechend weniger aGF zur Verfügung steht. Der vorgängig definierte «Deckel» von 21'900 m<sup>2</sup> aGF für alle Teilbereiche muss eingehalten werden.

Auch für das Teilgebiet IV wird, in Abstimmung mit dem Richtprojekt, eine maximal zulässige aGF definiert. Diese beträgt 2'310 m<sup>2</sup> und enthält gegenüber dem Richtwert einen Spielraum von 210 m<sup>2</sup> (+10% von 2'100 m<sup>2</sup>). Zusätzlich kann, zugunsten des Baubereichs F<sub>1</sub> der zugewiesene Richtwert für das Teilgebiet IV überschritten werden. Dies ist für die Teilgebiete I, II und III nicht zulässig. Wird für die Nutzung des Baubereichs F<sub>1</sub> im Teilgebiet IV der zusätzliche Spielraum benötigt, so erfolgt dies zulasten der Teilgebiete I, II und III respektive des Richtwertes von 21'900 m<sup>2</sup>. Weil die Erhöhung im Teilgebiet IV auf 210 m<sup>2</sup> beschränkt ist, reduziert sich auch der Richtwert für die Teilgebiete I bis III um höchstens 210 m<sup>2</sup>. Dieser Spielraum ist nötig, weil die baulichen Möglichkeiten im Baubereich F<sub>1</sub> noch nicht abschliessend bekannt sind und

auch noch nicht definitiv abgeschätzt werden können. Gleichzeitig sollen der Erhalt und die Nutzung des Substanzschutzobjektes gewährleistet werden können.

Die maximale aGF pro Teilgebiet kann unter den Baubereichen aufgeteilt werden. Dabei gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass die Verteilung der aGF pro Baubereich sich am Richtprojekt zu orientieren hat (Absatz 1 und 2). Zudem darf das Mass an maximaler aGF pro Teilgebiet nicht überschritten werden und um höchstens 10% reduziert werden. Die Definition einer maximal zulässigen Reduktion stellt den haushälterischen Umgang mit dem Boden sicher.

### **Maximale Höhenkote von Bauten**

Die Höhe der Bauten wird durch die maximal definierten Höhenkoten gemäss Richtprojekt in Meter über Meer (m ü. M.) definiert. Die angegebenen Höhenkoten weisen gegenüber dem Richtprojekt bereits einen Spielraum von +0.5 Meter auf. Als Referenz respektive als Basis sind im Situationsplan die Höhenkoten des massgebenden Terrains gemäss der Teilzonenplanänderung «Teiländerung Spezialzone Widacher» (am 25. Februar 2015 durch den Regierungsrat genehmigt) dargestellt.

In den Baubereichen entlang der Langfohrenstrasse (A<sub>3</sub>, C<sub>3</sub>, C<sub>6</sub>, E<sub>3</sub>) bleiben die Bestimmungen der Bau- und Nutzungsordnung gemäss der Teilzonenplanänderung (§ 10a Abs. 3 Lit. a)) vorbehalten.

## **3.4 Gestaltungsvorschriften**

### **Architektonische Gestaltung**

Insbesondere wegen der Etappierung bedarf es Vorschriften, welche Aussagen zur Gesamterscheinung machen. In den Sondernutzungsvorschriften wird deshalb mit § 17 SNV festgelegt, dass eine ruhig in Erscheinung tretende, hinsichtlich Farbe und Materialisierung gesamthaft aufeinander abgestimmte, und trotz der Teilgebiete (Etappierung) als Einheit wahrzunehmende Gesamtüberbauung zu realisieren ist. Eine stufengerechte Sicherstellung der Erfüllung der Qualitäten wird mit den §§ 1 und 34 SNV gewährleistet. Zentraler Punkt der Bestimmung ist der § 34 Abs. 2 SNV, wonach der Gemeinderat im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Fachgutachten einholt.

Da die Punktbauten und insbesondere ihre Höhe von zentraler Bedeutung für das Erscheinungsbild sind, werden diese Ankerpunkte und deren Grundzüge bezüglich Erscheinung (ruhige, abgestimmte und einheitliche Erscheinung) sowie Grundmasse ebenfalls mit Vorschriften gesichert. Die Höhe wird über die Höhenkoten selber, sowie über die Baufeldabgrenzung und über den Richtwert der aGF bestimmt. Zur Erscheinung legen die Sondernutzungsvorschriften fest, dass keine abweisenden Fassaden gebildet werden dürfen. Unattraktive und abweisende Rückseiten, die sich negativ auf die Erscheinung des Aussenraums oder der Umgebung auswirken, werden verhindert.

### **Dachgestaltung**

Grundsätzlich sollen nur Flachdächer realisiert werden. Damit wird auch dem Grundsatz der ruhigen Erscheinung sowie einer modernen Bauweise Rechnung getragen. Für die Baute im Baubereich G entlang der Kantonsstrasse soll nach Absprache mit der Gemeinde ebenfalls nur ein Flachdach zugelassen werden.

---

### 3.5 Umgebungsgestaltung

#### Aussenraum

Der Aussenraum setzt sich aus mehreren unterschiedlichen Flächen zusammen. Dazu gehören die gemeinschaftlichen Freiräume, die Umgebungsbereiche, die Begegnungszonen / Zufahrtsstrassen, die Strassenraumgestaltungsbereiche sowie die Manövriertflächen.

Die **gemeinschaftlichen Freiräume** (§ 20 SNV) sind an diversen Standorten innerhalb des Areals verteilt und stehen allen Bewohnern zur Verfügung. Sie bilden begrünte Inseln für Spiel- und Erholungsnutzungen und sind mit Einzelbäumen zu versehen, welche Schatten spenden und den Raum optisch aufwerten oder gliedern. In jedem der vier gemeinschaftlichen Freiräume ist zudem eine Baumgruppe (Standort gemäss Situationsplan), bestehend aus mindestens drei grosskronigen, schattenspendenden Bäumen zu pflanzen. Es wird auf diese Weise einerseits eine Mindestanzahl an Bäumen sichergestellt und andererseits werden die grosszügigen Wiesenflächen mit Allmendcharakter von dieser charakteristischen Bepflanzung positiv geprägt. Gestützt auf die Sondernutzungsvorschriften ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zudem der Nachweis zu erbringen, dass für Baumpflanzungen eine angemessene Baumgrube / Überdeckung zur Verfügung gestellt wird. Bereits im Richtprojekt wurde darauf geachtet, dass die Tiefgarage die gemeinschaftlichen Freiräume möglichst nicht tangiert. Die gemeinschaftlichen Freiräume übernehmen auch im Zusammenhang mit den zu erstellenden Spielflächen eine wichtige Funktion. Sie bilden Treffpunkte und sind über Wegverbindungen aus verschiedensten Richtungen erreichbar und so in den gesamten Aussenraum eingeflochten. Wo sie an die Begegnungszonen / Zufahrtsstrassen grenzen, werden grosszügige Platzsituationen geschaffen. Dort wo die gemeinschaftlichen Freiräume die Begegnungszone / Zufahrtsstrasse überlagern, soll die einheitliche Ausgestaltung (Materialisierung) der Begegnungszone umgesetzt werden können. Dies auch im Hinblick auf die Befahrbarkeit.

Die **Begegnungszonen / Zufahrtsstrassen** (§ 22 SNV) dienen dem Aufenthalt und ermöglichen Begegnungen zwischen den Bewohnern. Sie haben zudem die Funktion einer Spielstrasse auf welcher sich die motorisierten Fahrzeuge dem Fuss- und Veloverkehr sowie den spielenden Kindern unterordnen. Die Fassaden bestimmen zusammen mit der jeweiligen Vorzone (private Aussenräume und Umgebungsbereiche) die Breite der Spielstrasse. Je nach Setzung und Tiefe der Bauten / Vorzonen, variiert der Strassenquerschnitt von ca. 4.5 m bis zu 9 m und mehr. Wird bei den Baubereichen A<sub>1-3</sub> die Vorzone – welche die Begegnungszone / Zufahrtsstrasse überlagert – nicht vollständig beansprucht, fällt die entsprechende Fläche der Begegnungszone / Zufahrtsstrasse zu. Die Zufahrtsachse wird mit den unterschiedlichen Breiten bewusst etwas unübersichtlicher gestaltet. Damit wird verhindert, dass Fahrzeuge zu schnell fahren können. Die Begegnungszone / Zufahrtsstrasse soll mit Sitzbänken vor den Punktbauten und mit Trinkbrunnen bei den gemeinschaftlichen Freiräumen aufgewertet werden. Vereinzelt befinden sich Parkplätze auf der Begegnungszone. Die Sondernutzungsvorschriften legen aber fest, dass sie weder die Zugänglichkeit zu den gemeinschaftlichen Freiräumen erschweren, noch das Erscheinungsbild mindern oder sich negativ auf die Benützungsmöglichkeiten des Aussenraums auswirken dürfen.

Der **Umgebungsbereich** (§ 21 SNV) grenzt direkt an die Bauten und umschliesst diese (teils vollständig, teils nur partiell). Je nach Eigentumsverhältnis, handelt es sich bei dem Umgebungsbereich um einen privaten oder halbprivaten Aussenraum. In den öffentlichen / halböffentlichen Räumen ist das Richtprojekt zur Umgebungsgestaltung und die damit geschaffenen Qualitäten massgebend. Um Velos in der Nähe der Hauseingänge abstellen zu können, werden für einige Baubereiche die Veloabstellplätze im Umgebungsbereich platziert.

Die **Manövriertfläche / Verkehrsfläche** (§ 23 SNV) dient der arealinternen Erschliessung sowie als Parkierungs- und Manövriertfläche. Sie scheidet unter anderem auch diejenigen Bereiche aus, die für die Realisierung der Tiefgarageneinfahrten benötigt werden. Entlang der Bremgarterstrasse wird mit der Manövriertfläche / Zufahrtsstrasse derjenige Bereich definiert, welcher für die Kunden- und Besucherparkplätze, deren Erschliessung und generell für den motorisierten Verkehr benötigt wird. Die Fläche ist entsprechend dem Schleppkurvennachweis auf das notwendige Minimum reduziert.

Die Bereiche welche im Situationsplan als **Strassenraumgestaltung** (§ 24 SNV) ausgewiesen sind, definieren den Übergangsbereich zwischen den quartiersinternen Aussenräumen und dem Strassenraum der Bremgarterstrasse. Dieser Bereich wird weder für Fahrzeugbewegungen noch für die Erstellung von Parkplätzen benötigt und steht für die Gestaltung des zuvor beschriebenen Übergangsbereichs zur Verfügung. Aufgrund der gestalterischen und qualitativen Anforderungen (Ortsbild und Nahumgebung der Substanzschutzobjekte) kommt diesem Bereich eine besondere Bedeutung zu. Die Sondernutzungsvorschriften fordern dementsprechend eine «besonders hohe Qualität». Insbesondere auf Stufe Baubewilligung wenn ein konkretes Projekt vorliegt und die Nutzung der Baubereiche F und G abschliessend definiert ist, bedarf es einer Prüfung im Sinne von § 34 SNV. Grundlegend dafür ist wiederum das Richtprojekt, welches gemäss § 1 SNV als Beurteilungsgrundlage dient. Gemäss diesem Richtprojekt ist bei der Gestaltung darauf zu achten, dass ein möglichst landschaftlicher (Aussenraum) Gesamteindruck erreicht wird, der sich gut ins Ortsbild zu integrieren vermag. Das Konzept sieht vor, die insgesamt sehr durchgrünte Gestaltung der Aussenräume bis an den Strassenraum fortzusetzen. Durch den Verzicht auf Einfamilienhäuser in der zweiten Bautiefe (Anpassung zwischen Testplanung und Richtprojekt) wurden die Substanzschutzobjekte bereits freigespielt. Mit den Strassenraumgestaltungsbereichen wird den Substanzschutzobjekten und deren Umgebungsbereich nun noch mehr Raum frei gehalten.

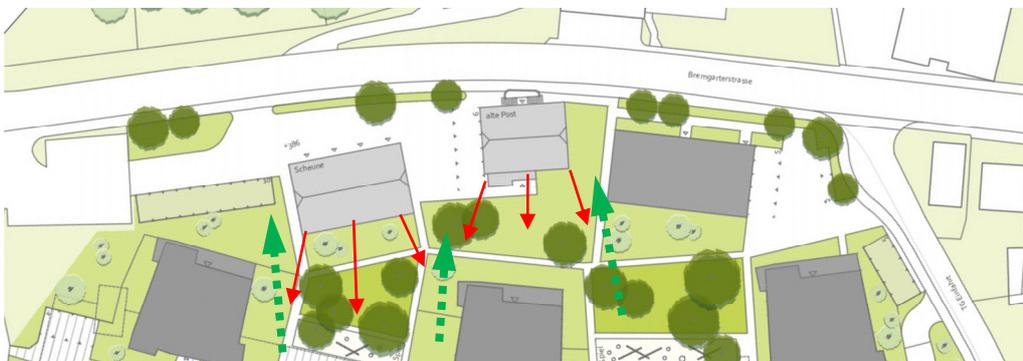


Abbildung 34: Auszug Richtprojekt Umgebung (Bereich Strassenraumgestaltung / Umgebungsbereich Substanzschutzobjekte)

### Spielflächenanteil

Gemäss Bau- und Nutzungsordnung wird, bezogen auf die Bruttogeschossfläche, ein Spielflächenanteil von 15% gefordert. Um einen Richtwert zu erhalten, wird davon ausgegangen, dass die Bruttogeschossfläche der anrechenbaren Geschossfläche gleichgestellt werden kann. Gemäss Teilzonenplanänderung ist auf dem Areal eine maximale aGF von 24'000 m<sup>2</sup> zulässig.

Berücksichtigt man nur die Punktbauten (Baubereiche B<sub>1-4</sub> und C<sub>1-6</sub>), weil die Reiheneinfamilienhäuser bereits über einen eigenen / privaten Aussenraum verfügen, ergibt sich für die Punktbauten eine aGF von ca. 16'210 m<sup>2</sup>. Dies wiederum ergibt einen Bedarf von rund 2'430 m<sup>2</sup> an Spielflächen. Das Richtprojekt respektive der Gestaltungsplan weist Bereiche für gemeinschaftliche Freiräume aus, die rund 2'200 m<sup>2</sup> umfassen. Nicht voll berücksichtigt sind dabei diejenigen Flächen, welche die Begegnungszone / Zufahrtsstrasse überlagern (132 m<sup>2</sup>). Die Begegnungszone gehört aufgrund ihrer Ausgestaltung zumindest teilweise (Annahme 30%) zu den Spielflächen. Bei einem Total von 4'350 m<sup>2</sup> Begegnungszone / Zufahrtsstrasse werden die Baubereiche Vorzonen (rund 708 m<sup>2</sup>) nicht angerechnet.

Insgesamt ergibt sich so ein Total von 3'290 m<sup>2</sup>, die als Spielfläche angerechnet werden. Auf Basis dieser Berechnung ergibt sich ein Spielflächenanteil von rund 20%.

Gemeinschaftlicher Freiraum	2'200 m <sup>2</sup>
30% der Begegnungszone (Total 3'642 m <sup>2</sup> )	1'090 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>3'290 m<sup>2</sup></b>

Tabelle 5: Spielflächen (gerundete Werte)

### Grünflächenziffer

Die BNO der Gemeinde Fischbach-Göslikon legt für die Spezialzone Widacher eine Grünflächenziffer von 25% fest. Die Grundfläche umfasst rund 28'884 m<sup>2</sup>. Daraus resultiert ein Bedarf (25%) von 7'221 m<sup>2</sup> an Grünflächen. Die Grünflächen (nachfolgende Abbildung) setzen sich aus verschiedenen Teilbereichen zusammen:

Gemeinschaftlicher Freiraum ohne Einschränkungen	2'060 m <sup>2</sup>
Gemeinschaftlicher Freiraum oberhalb Tiefgarage	290 m <sup>2</sup>
Umgebungsbereich ohne Einschränkungen	7'380 m <sup>2</sup>
Umgebungsbereich oberhalb Tiefgarage	1'190 m <sup>2</sup>
<b>Total</b>	<b>10'920 m<sup>2</sup></b>
<b>Total Freiraum ohne Einschränkungen</b>	<b>9'440 m<sup>2</sup></b>

Tabelle 6: Grünflächen (gerundete Werte)

Da gemäss Teilzonenplanänderung die Messweise nach IVHB massgebend ist, kommt der Anhang 1 der BauV (Kap. 8.5) zum Zuge. Gemäss diesem gelten natürliche und/oder bepflanzte Bodenflächen eines Grundstücks, die nicht versiegelt sind und die nicht als Abstellflächen dienen, als anrechenbare Grünfläche.

Betrachtet man sämtliche Grünflächen im Verhältnis zur Grundfläche (10'920 m<sup>2</sup> / 28'884 m<sup>2</sup>), ergibt sich so eine Grünflächenziffer (GFZ) von rund 38 %. Rechnet man die Flächen oberhalb von Tiefgaragen nicht an, dann ergibt sich immer noch eine Grünflächenziffer von 32 %.



Abbildung 35: Grünflächensituation auf dem Areal

### 3.6 Erschliessung und Parkierung

Die Bewegungen des motorisierten Verkehrs werden über die Zufahrtsstrassen / Begegnungszonen und Vorzonen der Gebäude F<sub>1</sub>-F<sub>2</sub>, G<sub>1</sub> abgewickelt. Alle nicht explizit definierten Bewohner- und Angestelltenparkplätze befinden sich in der unterirdischen Einstellhalle. Damit wird sichergestellt, dass die Flächen für die Aussenraumgestaltung und Begrünung des Quartiers genutzt werden können. Weil das Areal in Etappen überbaut wird, erfolgt auch der Bau der Abstellhalle in Etappen. Um sicherzustellen dass für alle Etappen ausreichend Parkplätze zur Verfügung stehen, wird in den Sondernutzungsvorschriften festgehalten, dass bei der Realisierung der unterirdischen Abstellhalle für die Teilgebiete II und III die notwendigen unterirdischen Parkplätze für das Teilgebiet IV zu integrieren sind. Sollte das Teilgebiet IV vor den Teilgebieten II und III realisiert werden – zu diesem Zeitpunkt wäre noch keine Tiefgarage gebaut – sind sämtliche Parkplätze für das Teilgebiet IV oberirdisch anzuordnen. Ohne die Teilgebiete II und III steht dafür ausreichend Platz zur Verfügung. Es wird ein grosszügiger Spielraum zur Anordnung der unterirdischen Bauten (Tiefgarage) gegeben. Die Ausdehnung der oberirdischen Parkplätze ist beschränkt und weitere Parkplätze können nur noch unterirdisch angeordnet werden.

Speziell gehandhabt werden die Parkplätze für die Baubereiche A<sub>1-3</sub> sowie D<sub>1-2</sub>. Da es sich im Vergleich zu den anderen Bauten um eine andere Wohnform handelt (Einfamilienhaus / Reiheneinfamilienhaus), werden die Parkplätze direkt bei den Gebäuden realisiert. Bei den Besucher- und Kundenparkplätzen können alle benötigten Parkplätze oberirdisch angeboten werden.

### 3.7 Umwelt

Die Bestimmungen zur Energie stützen sich auf § 39 BauV - Arealüberbauungen der Bauverordnung des Kantons Aargau. Im Zusammenhang mit dem Thema Energie wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Parkieranlagen für Autos, und Motorräder (unterirdisch und je nach Möglichkeit auch oberirdisch) mit Leerrohren für eine Nachrüstung mit Steckdosen für Elektrofahrzeuge ausgerüstet werden. Für die abschliessbaren und gedeckten Langzeitparkplätze für Velos gelten sinngemäss die gleichen Bestimmungen.

### 3.8 Qualitätssicherung und Etappierung

#### Qualitätssicherung

Der Gemeinderat Fischbach-Göslikon wird zur Sicherung der Zielsetzung des Gestaltungsplans im Rahmen der Baubewilligungsverfahren Fachgutachten einer unabhängigen Fachperson auf Kosten der Bauherrschaft einholen. Damit wird sichergestellt, dass die nicht messbaren Qualitätsanforderungen erfüllt werden und das Bauprojekt beispielsweise auf die Einbettung in die Umgebung und auf das Zusammenspiel mit bestehenden Bauten (bspw. Substanzschutzbauten) hin geprüft und unabhängig beurteilt wird. Der § 34 SNV zur Qualitätssicherung ist eng mit dem § 1 SNV verknüpft, da dieser die Beurteilungsgrundlagen definiert.

#### Etappierung

Es wird definiert, dass die Überbauung des Areals in mindestens drei Etappen erfolgen muss. Mit dem Bau einer ersten Etappe respektive eines ersten Teilbereichs soll sofort (nach Erhalt der Baubewilligung) gestartet werden können. Bei 7'000 bis 7'900 m<sup>2</sup> aGF (Annahme für den Umfang einer ersten Etappe) ist mit zusätzlich ca. 130-140 Einwohnern zu rechnen. Eine zweite Etappe darf durch den Gemeinderat frühestens 4 Jahre nach Erteilung der Baubewilligung für die erste Etappe freigegeben werden. Bei der dritten Etappe verhält es sich gleich. Um auf veränderte Rahmenbedingungen (Marktsituation, Infrastrukturauslastung der Gemeinde etc.) reagieren zu können, wird festgehalten, dass der Gemeinderat in begründeten Fällen Abweichungen vom Umfang der einzelnen Teilgebiete (Etappen) und von der zeitlichen Abfolge bewilligen kann.

Es ist von zentraler Bedeutung, dass bei der etappierten Bauweise die zugehörigen und benötigten Anlagen erstellt werden und in jeder Etappe die nötigen Aussenraumqualitäten geschaffen werden. Gleichzeitig bedarf es aufgrund des langen Zeithorizonts bis zur vollständigen Realisierung einer gewissen Flexibilität bezüglich der notwendigen Bauten und Anlagen. Eine exakte Definition der in jeder Etappe benötigten Bauten und Anlagen ist aus diesem Grund nicht zweckmässig. Folglich wird der Gemeinderat dazu ermächtigt, Provisorien zu gestatten oder zu verlangen. Die Gemeinde ist zudem im Rahmen der Baugesuche einer jeweiligen Etappe in der Pflicht, entsprechende Anforderungen und Bedingungen zu stellen und einzufordern. Als Beurteilungsgrundlage dient dazu das Richtprojekt.

#### Dienstbarkeiten

Um beispielsweise Wegverbindungen, welche von der Öffentlichkeit genutzt werden sollen, rechtlich zu sichern, sind im Grundbuch entsprechende Dienstbarkeiten einzutragen. Der Bedarf zu einer entsprechenden Regelung kann sich durch die langfristige und etappierte Realisierung der Überbauung ergeben und ist dahingehend auch bereits in den vorangehenden Absätzen (Untertitel: «Qualitätssicherung», «Etappierung») respektive in den Sondernutzungsvorschriften (§ 34 SNV und § 35 SNV) beschrieben. Die Vorschrift in § 37 legt fest, dass entsprechende Grundbucheinträge vor Erteilung der Baubewilligung vorliegen müssen. Der Entscheid respektive die Beurteilung zu

welchen Elementen Dienstbarkeiten vorzuliegen haben, liegt bei der Gemeinde beziehungsweise der im Rahmen der Baubewilligung zuständigen Prüfinstanz.

### **3.9 Schlussbestimmungen**

#### **Inkrafttreten und Änderungen**

Änderungen sind grundsätzlich nur über das gleiche Verfahren wie beim Erlass des Gestaltungsplans zulässig. Aufgrund des langen Zeithorizontes bis zur Realisierung sowie der Etappierung soll aber sichergestellt werden, dass auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Aus diesem Grund wird der Gemeinderat mit § 38 SNV befähigt, geringfügige Abweichungen gegenüber dem rechtskräftigen Gestaltungsplan zu bewilligen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass keine schutzwürdigen privaten Interessen Dritter und keine wesentlichen öffentlichen Interessen verletzt werden. Zudem darf die Änderung oder Anpassung den Zielen gemäss § 3 Abs. 2 SNV nicht entgegenstehen. Unter geringfügig können insbesondere folgende Abweichungen verstanden werden:

- Abweichungen bei der Ausdehnung / Abgrenzung der einzelnen Aussenraumbereiche wie der Umgebungsbereiche, der Begegnungszone / Zufahrtsstrasse, der Manövriertfläche / Verkehrsfläche oder dem Strassenraum Bremgarterstrasse.
  - Abweichungen hinsichtlich der Anordnung oberirdischer Parkfelder.
  - Abweichungen oder Anpassungen aufgrund technologischer Veränderungen und Fortschritte wie beispielsweise bei neuen Mobilitätsformen und damit verbundenen Mobilitätsinfrastrukturen.
-

## 4 Fazit Nach Art. 47 RPV

Auf Grund der im Planungsbericht gemachten Erläuterungen, lassen sich für das Gestaltungsplangebiet "Widacher" folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Der Gestaltungsplan entspricht in der vorliegenden Form der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere der Planungs- und Baugesetzgebung des Bundes und des Kantons Aargau.
- Der Gestaltungsplan entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 Raumplanungsgesetz) sowie den Vorgaben des Kantons gemäss § 21 des kantonalen Baugesetzes, indem er namentlich
  - zu einer haushälterischen Nutzung des Bodens beiträgt und gleichzeitig eine qualitätsvolle Weiterentwicklung des bestehenden Siedlungsgebietes sicherstellt.
  - eine optimale Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild unter Berücksichtigung der topografischen Verhältnisse und der Lage am Siedlungsrand gewährleistet.
- Der Gestaltungsplan (GP) entspricht in seiner vorliegenden Form den Anforderungen der Gemeinde und der entsprechenden Vorgaben (BNO), indem er:
  - Die Etappierung zeitlich definiert und somit die Abstimmung mit den Infrastrukturbauten und -anlagen sicherstellt.
  - Hohe Anforderungen an die architektonische Qualität sowie die einwandfreie Eingliederung der Bauten in das bestehende Orts- und Landschaftsbild stellt und diese einfordert.
  - Die unter Substanzschutz stehenden Bauten als Teil des Areals in die Gesamtüberbauung integriert.
  - Frei- und Erholungsräume ausscheidet, welche massgeblich zur Qualität der Überbauung beitragen.
  - Begegnungszonen / Zufahrtsstrassen schafft, die als belebte Wohnstrassen und als Orte der Begegnung fungieren, und so letztendlich für eine hohe Wohnqualität sorgt.
  - Durch die geplante Erschliessung eine zweckmässige und effiziente Abwicklung der Zu- und Wegfahrten des motorisierten Verkehrs über die Langfohrenstrasse sowie die Kantonsstrasse sicherstellt.
  - Das Areal über attraktiv gestaltete Wegverbindungen an das übergeordnete Langsamverkehrsnetz anbindet.
  - Mit dem festgelegten Energie-Standard eine zeitgemässe, energieeffiziente Überbauung und Nutzung erneuerbarer Energien sichergestellt.

# 5 Planungsablauf

## 5.1 Ablauf des Planungsverfahrens

### **Mitwirkung**

Am 25. Februar 2017 wurde der Gestaltungsplan Widacher in der Gemeinde Fischbach-Göslikon anlässlich einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt und diskutiert. Im Rahmen der Mitwirkung lagen die Dokumente vom 10. Februar bis zum 13. März 2017 öffentlich auf und standen der Bevölkerung zur Verfügung. Während dieser Frist sind vier Stellungnahmen eingegangen. Die Auswertung des Mitwirkungsverfahrens sowie die Details zu den Begehren sind dem separaten Mitwirkungsbericht zu entnehmen.

### **Fachliche Stellungnahme / Kantonale Vorprüfung**

Die erste fachliche Stellungnahme datiert vom 27. Juli 2017. Zur Klärung der Inhalte und des weiteren Vorgehens erfolgten im Herbst / Winter Sitzungen mit der Gemeinde und dem Kanton. Die Beilage (Auswertung der fachlichen Stellungnahme des Kantons, Stand 1.3.2018) erläutert den Umgang mit der Stellungnahme mit Bezug auf die Mitwirkungseingaben.

Die abschliessende Vorprüfung datiert vom 6. Juni 2018. Auf den Vorbehalt zur rechtlichen Sicherung von gemeinschaftlichen Anlagen, Wegverbindungen, Erschliessungs- und Parkierungsbereiche usw. wurde mit einer entsprechenden Bestimmung (§ 37 SNV) eingegangen. Mit der Streichung von § 1 Abs. 4 wurde dem zweiten Vorbehalt entsprochen. Während die Hinweise zu den einzelnen Bestimmungen umgesetzt wurden, wurden die Empfehlungen zur Etappierung, Qualitätssicherung im Freiraum, Baureife und zum Verkehr wurden in Absprache mit der Gemeinde zur Kenntnis genommen.

### **Öffentliche Auflage**

...

### **Beschlussfassung und Genehmigung**

...

---

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Luftbild, AGIS, 2015	7
Abbildung 2: Perimeter (rot)	9
Abbildung 3: Teiländerung Bauzonenplan	10
Abbildung 4: obere / untere Strasse	12
Abbildung 5: Modellfoto Richtprojekt	13
Abbildung 6: Wohnstrasse visualisiert	13
Abbildung 7: Nutzungsverteilung schematisch	14
Abbildung 8: Objekt Nr. 89 (links) Objekt Nr. 87 (rechts)	15
Abbildung 9: Höhenverhältnisse Bestand (grau) und Neu (rot)	16
Abbildung 10: Schnitt J-J / Topografie	16
Abbildung 11: Referenzbilder Trinkbrunnen und grosszügige Wiesenflächen mit Allmendcharakter	18
Abbildung 12: Umgebungskonzept	19
Abbildung 13: Wegverbindungen	20
Abbildung 14: Erschliessungskonzeption motorisierter Verkehr	22
Abbildung 15: Knoten Langfohrenstrasse / Bremgarterstrasse	23
Abbildung 16: Gestaltungsvorschlag für die Langfohrenstrasse	24
Abbildung 17: ÖV-Güteklasse	26
Abbildung 18: Tiefgarage gemäss Richtprojekt	29
Abbildung 19: Anordnungskonzept Kunden- / Besucherparkfelder	30
Abbildung 20: Anlieferung / Erschliessung Gebäude F <sub>1</sub> - F <sub>2</sub>	34
Abbildung 21: Erschliessung und Anlieferung Gebäude G <sub>1</sub>	35
Abbildung 22: Schleppkurvennachweis für wendende Kehrtrichtfahrzeuge	35
Abbildung 23: Auszug AGIS (Strassenlärm)	37
Abbildung 24: Schema Etappierung	38
Abbildung 25: Übersicht bestehende Bauten	38
Abbildung 26: Baubereich A	41
Abbildung 27: Baubereich B und C	42
Abbildung 28: Baubereich D	43
Abbildung 29: Baubereich E	44
Abbildung 30: Baubereich F <sub>1</sub> /F <sub>2</sub>	45
Abbildung 31: Ansicht substanzgeschützte Bauten	45
Abbildung 32: Baubereich G	46
Abbildung 33: Strassenfassade Baubereich G <sub>1</sub>	46
Abbildung 34: Auszug Richtprojekt Umgebung (Bereich Strassenraumgestaltung / Umgebungsbereich Substanzschutzobjekte)	50
Abbildung 35: Grünflächensituation auf dem Areal	52

# Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Parkfeldangebot Wohnen gemäss VSS-Norm	27
Tabelle 2: Parkfeldangebot Verkauf gemäss VSS-Norm inklusive Abminderung aufgrund ÖV-Güteklasse	28
Tabelle 3: Veloparkplatzbedarf Wohnen	30
Tabelle 4: Veloparkplatzbedarf Gewerbe	31
Tabelle 5: Spielflächen (gerundete Werte)	51
Tabelle 6: Grünflächen (gerundete Werte)	51



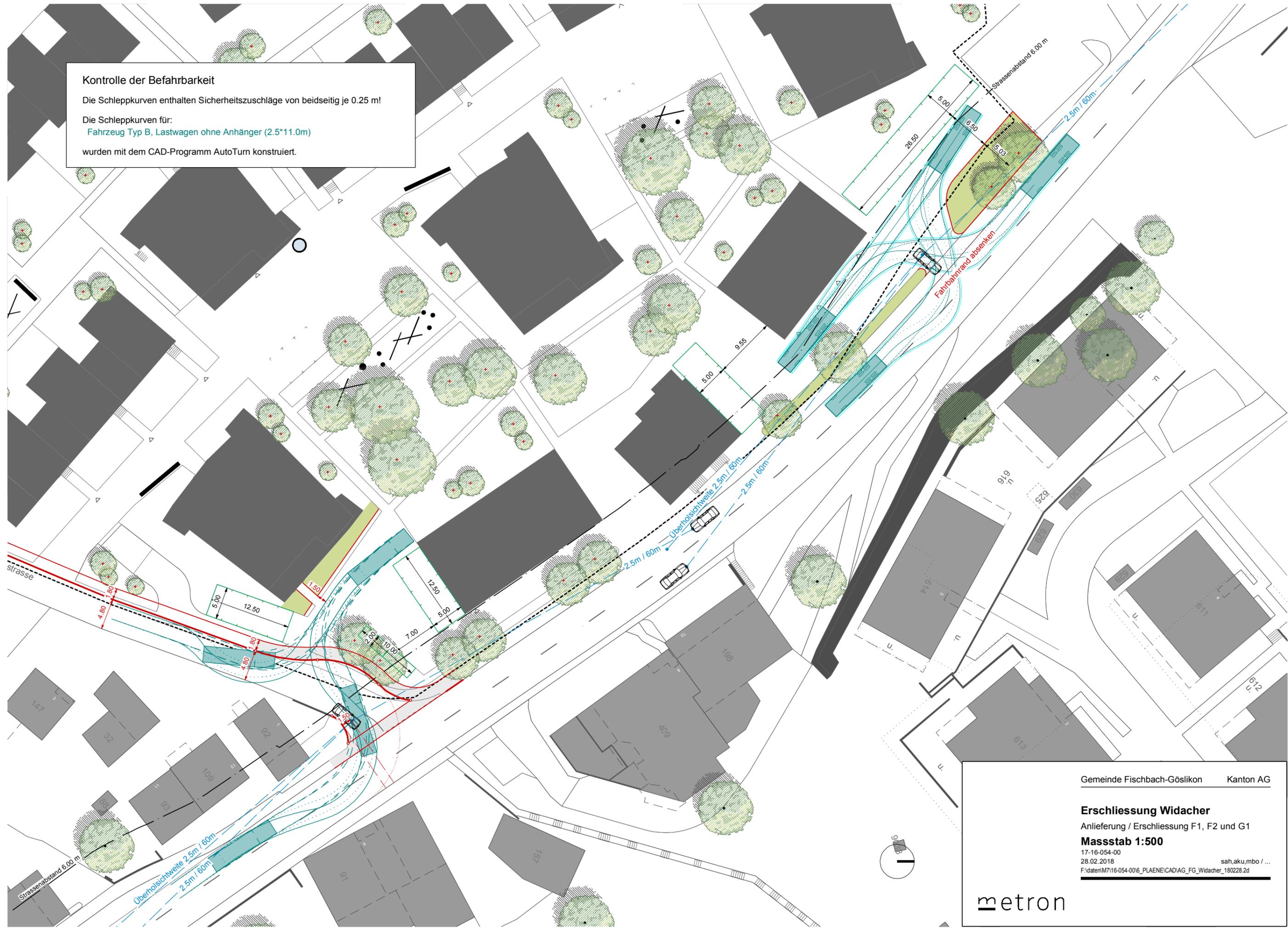
## 6 Anhang

**6.1 Anhang 1: Anlieferung / Erschliessung F1, G2 und G1**

**6.2 Anhang 2: Gestaltungsvorschlag Langfohrenstrasse**

**6.3 Anhang 3: Checkliste Umfeldanalyse**

**Kontrolle der Befahrbarkeit**  
 Die Schleppkurven enthalten Sicherheitszuschläge von beidseitig je 0.25 m!  
 Die Schleppkurven für:  
 Fahrzeug Typ B, Lastwagen ohne Anhänger (2.5\*11.0m)  
 wurden mit dem CAD-Programm AutoTurn konstruiert.



Gemeinde Fischbach-Gösgen Kanton AG  
**Erschliessung Widacher**  
 Anlieferung / Erschliessung F1, F2 und G1  
**Masstab 1:500**  
 17-16-054-00  
 28.02.2018 sah\_aku,mbo / ...  
 F:\daten\M716-054-00\6\_PLAENE\CAD\IAG\_FG\_Widacher\_180228.2d





Gemeinde Fischbach-Göslikon Kanton AG

**Erschliessung Widacher**  
 Gestaltungsvorschlag Langfohrenstrasse  
**Masstab 1:500**

01.03.2018 aku / xxx  
 F:\daten\M716-054-006\_PLAENE\Illustrator\Analysepläne\_180301.ai



metron

## Anhang: Checkliste (Umfeldanalyse)

		Zuständigkeit bzw. Informationsträger		
		Antragsteller	Gemeinde (i.d.R. Bauverwaltung)	Kanton
	Fragen			
<b>Bauvorhaben</b>	Wieso ist die Bauparzelle ohne Direkterschliessung an eine Kantonsstrasse nicht zu erschliessen? <i>Entlastung des Knotens Langfohrenstrasse, Aktivierbarkeit der Publikumsnutzung in der ersten Bautiefe, mehrjährige Etappierung, Beruhigung arealinterner Verkehr Anzahl bestehender Direkterschliessungen wird reduziert</i>	x		
	Welcher Art wären die Konsequenzen, würde die Direkterschliessung nicht bewilligt? <i>Teilweiser Wegfall der Publikumsnutzung (Gewerbe) in erster Bautiefe, Erhöhung arealinterner Verkehr, eingeschränkte Etapierbarkeit, höhere Belastung Knoten Langfohrenstrasse, "Wildparkierung" in südwestlich angrenzenden Quartieren</i>	x		
<b>Parzelle / Grundstück</b>	Gibt es Dienstbarkeiten (Fahrrechte) zugunsten oder zulasten der Bauparzelle(n)? <i>Fahrwegrecht z.L. Parz. 121/122 über peripheren Flurweg.</i>	x		
<b>Verkehrstechnische Ausgestaltung</b> Es wird empfohlen, zur Abklärung dieser Fragen einen Fachspezialisten beizuziehen.	Wo ist der verkehrstechnische Konflikt bei einer Grundstückzufahrt am geringsten? Die bestehenden Grundstückszufahrten ab der Kantonsstrasse wurden an einer sicheren und übersichtlichen Stelle konzentriert.	x		
	Ist eine sachgerechte Anschlussausbildung möglich? Ja	x		
	Sind die Sichtzonen gewährleistet? Ja	x		
	Ist das aus Sicherheitsgründen unerlässliche Vorwärtsausfahren gesichert? Ja	x		
	Wieweit tangieren betriebsnotwendige Verkehrsanlagen die Abstandsvorschriften? Nein	x		
<b>Kommunale Belange</b>	Gibt es einen SNP mit Erschliessungsfestsetzungen? <i>Es gibt keinen SNP. Der GP wird derzeit erstellt.</i>		x	
	Hat die Bauzone hohe planerische Bedeutung für Grundstückzufahrten (Zentrum- oder Kern-Zone)? <i>Ja. Entlang der Hauptstrasse sollen Nutzungen des täglichen Bedarfs ermöglicht werden.</i>		x	
	Belastet die rückwärtige Erschliessung sensible Bauzonen mit zonenfremden Verkehr? <i>Neine</i>		x	
	Ist die Erschliessung privatrechtlich oder mit Erschliessungsplan sicherzustellen? <i>Die Erschliessung wird über den GP geregelt.</i>		x	
	Gibt es im Umfeld weitere Parzellen mit einem Erschliessungsdefizit? <i>Bauten entlang der Langfohrenstrasse (Planungszone)</i>		x	

	Wie erfolgt die Ver- und Entsorgung (Last- und Lieferwagen)? <i>Grundsätzlich über die Langfohrenstrasse - Die Anlieferung der Gewerbenutzungen direkt über die Kantonsstrasse (erste Bautiefe)</i>		x	
<b>Kantonale Belange</b>	Sind Ausbauvorhaben an der Kantonsstrasse wahrscheinlich oder absehbar? Bestehen Konflikte? <i>Eher Nicht</i>			x
	Welche Funktionalitäten sind der betreffenden Kantonsstrasse zugewiesen (Klassierung...) <i>HVS</i>			x
	Sind Direkterschliessungen abschnittsweise typisch (Kandidat für Mittelzone/Mehrzweckstreifen)? <i>Direkterschliessungen sind entlang der Strasse Typisch. Aufgrund des Charakters als Strassendorf und der Lage auf der Hangkante scheint eine Mittelzone nicht als richtiges Element.</i>			x
	Ist die Rekonstruktion der Zufahrt zugunsten eines Kantonsstrassen-Ausbauprojekts gewährleistet? <i>Ja</i>			x

Der Kanton überprüft diese Aspekte im Rahmen des Baugesuchs.

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00