

# **Teilrevision Bauordnung und Bauzonenplan Spezialzone Gleis Nord Gestaltungsplan „Gleis Nord“**

gemäss § 21 BauG

## **Mitwirkungsbericht**

Mitwirkungsverfahren vom 31. März 2009 bis zum 15. Mai 2009



Fassung vom 21. März 2010

---

### **PlanerInnen:**

Losinger Construction AG, Hardturmstrasse 11, 8005 Zürich

Burkard Meyer Architekten BSA, Aktiengesellschaft, Martinsbergstrasse 40, 5400 Baden

Rotzler Krebs Partner GmbH, Landschaftsarchitekten BSLA, Lagerplatz 21, 8400 Winterthur

### **Juristische Mitwirkung:**

Dr. Peter Gysi, Fürsprecher, Schärer Rechtsanwälte, Hintere Bahnhofstrasse 6, 5001 Aarau

## 1. **Dossieraufgabe zur Mitwirkung**

### VERBINDLICHE BESTANDTEILE

Bauzonenplan: Neue Spezialzone Hero  
Teilrevision gemäss § 15 BauG

Bauordnung: Neue Spezialzone Hero (Ergänzung von § 10 und neuer § 21<sup>bis</sup>)  
Teilrevision gemäss § 15 BauG

Plan 1:500 gemäss § 21 BauG

Sondernutzungsvorschriften gemäss § 21 BauG

### ERLÄUTERENDE GRUNDLAGEN

Planungsbericht zum Gestaltungsplan

Arealentwicklung Hero Lenzburg: Leitlinien Gebietsentwicklung

Referenzprojekt

- Plan Bestand mit Schnitt Nord-Süd
- Plan Volumen und Freiräume mit Schnitt West-Ost
- Plan Erschliessung und Parkierung

Umweltverträglichkeitsbericht

Verkehrsgutachten zum Umweltverträglichkeitsbericht

Architekturgeschichtliches Inventar Industrieareal Lenzburg

## 2. **Zum Verfahren**

Der Gestaltungsplan "Gleis Nord" in Lenzburg wurde im Rahmen des laufenden Verfahrens gemäss § 21 BauG vom 31. März 2009 bis zum 15. Mai 2009 zur Mitwirkung öffentlich aufgelegt. Am 30. März 2009 hat im Wohlfahrtshaus ein gut besuchter öffentlicher Orientierungsabend stattgefunden in dessen Verlauf die Zielsetzungen, die Teilrevision der Bauordnung sowie des Bauzonenplanes, der Plan mit Sondernutzungsvorschriften und dessen Bestandteile detailliert erläutert wurden. Im Anschluss sind Fragen gestellt und persönliche Kommentare vorgetragen worden (vgl. Aktennotiz in der Beilage).

## 3. **Mitwirkung**

Im Rahmen der Mitwirkung sind bei der Stadt fünf schriftliche Eingaben eingegangen. Die Fragen und Anregungen sind in beantwortbare Teilabschnitte gegliedert und in Form einer Tabelle aufgelistet worden.

Im Rahmen von Sitzungen des Planungsteams wurden die Eingaben besprochen. Zum Teil ergaben sich Überlagerungen mit den gleichzeitig eingetroffenen Einwänden und Anregungen der kantonalen Vorprüfungsstellen. Die beiden Verfahrensbestandteile konnten zusammengefasst und mit den zuständigen Stellen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt der kantonalen Verwaltung besprochen werden.

In Folge der verschiedenen Gespräche sind die verbindlichen Bestandteile und die erläuternden Grundlagen gem. Ziff. 1 überarbeitet worden und einige der Forderungen, Fragen und Anregungen des Mitwirkungsverfahrens dabei korrigierend eingeflossen. Anderes konnte nicht berücksichtigt werden, da das Planungsteam, die zuständige kommunale Kommission, der Stadtrat oder die verantwortlichen Stellen des Kantons dies anders entschieden haben.

Einige Anregungen und Fragen lagen ausserhalb des Perimeters respektive des Einflussbereichs der vorliegenden Planungsinstrumente.

#### **4. Eingaben Mitwirkung**

Folgende fünf Parteien haben schriftlich Fragen, Anregungen und Forderungen eingegeben. Diese sind in der Folge in beantwortbaren Abschnitten aufgelistet.

- Natur- und Heimatschutzkommission, Dr. Hans-Peter Müller, 5600 Lenzburg
- Niklaus Rüttimann, Ammerswilerstrasse 50, 5600 Lenzburg
- am-architektur, Chantal Meier, Aavorstadt 1, 5600 Lenzburg
- SBB Immobilien, Stephan Sennrich, Froburgstrasse 10, 4601 Olten
- SVP, Edith Zeller, Postfach, 5600 Lenzburg

## Frage / Anregung / Forderung

## Antwort / Kommentar

1.	<b>Mobilität (Verkehr/Parkierung)</b>	
<b>1.1</b>	<b>Parkierung</b>	
1.1.1	In Überbauungen sind erfahrungsgemäss die Existenz und die Lage der Besucherparkplätze immer wieder Konfliktpunkte. Deshalb sind die Lage und die Anzahl der Besucherparkplätze in § 25 der SNV verbindlich zu regeln.	Die Gesamtzahl der Besucherparkplätze wird in § 25 SNV geregelt. Es werden max. 150 Parkplätze für Besucher bereit gestellt. Für die Besucherparkplätze werden die oberirdischen Abstellplätze entlang der Bahnlinie (für Besucher der Büro- und Gewerbeflächen) und entlang der Sägestrasse (für Besucher der Wohnungen) zur Verfügung gestellt. Eine entsprechende Präzisierung in § 25 SNV wurde vorgenommen. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 25 vgl. Planungsbericht Kap. 6.5 vgl. Mobilitätskonzept
1.1.2	Die Berechnung der geforderten Anzahl Tiefgaragenplätze stützt sich auf das Parkplatzreglement der Stadt Lenzburg. Unserer Ansicht nach können die Parkplätze um bis zu 40% reduziert werden. Dies entspricht einer zeitgemässen Haltung und ist ökologisch wie ökonomisch sinnvoll. Mit der direkten Anbindung zum Bahnhof ist diese Forderung gerechtfertigt. Zudem sind Tiefgaragen Volumen mit kleinstem Umnutzungspotential. Die Nachhaltigkeit von 800 Tiefgaragenplätze stellen wir deshalb in Frage.	Die Berechnung der geforderten Anzahl Parkplätze stützt sich auf das Parkierungsreglement der Stadt Lenzburg sowie neu auf die „Richtlinie zur Ermittlung des Angebotes an Parkfeldern für Personenwagen bei verkehrsintensiven Nutzungen des Kantons Aargau vom 7. Juli 2004“ (vgl. Mobilitätskonzept). Auch letztere Vorlage zur Berechnung des Parkplatzbedarfes ermöglicht keine wesentliche Reduktion des minimalen gesetzlichen Bedarfes. Die bereits stark reduzierte maximale Anzahl Parkplätze konnte nicht weiter reduziert werden. Andererseits besteht gemäss § 25 SNV keine Erstellungspflicht. Die späteren Nutzer und Investoren können mit einem entsprechenden Nachweis bzw. Mobilitätskonzept die Anzahl der zu erstellenden Pflichtabstellplätze weiter reduzieren. Mit der Aufteilung und flexiblen Anordnung der Parkierungsanlagen ist eine reduzierte Realisierung von Parkplätzen in jeder Etappe möglich. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 25 vgl. Planungsbericht Kap. 6.5 vgl. Mobilitätskonzept
1.1.3	Einrichten eines gut funktionierenden Mobility-Services für das ganze Areal (evtl. verbunden mit anderen Dienstleistungen. Beispiel: Projekt James – Wohnen mit Service in Zürich).	Die Stadt Lenzburg sieht vor, dass entlang des Niederlenzer Kirchweges 2 Parkplätze für einen Mobility-Service zur Verfügung gestellt werden. Die Umsetzung erfolgt mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Niederlenzer Kirchweg, welches Bestandteil des Planungsberichtes ist. vgl. Planungsbericht Kap. 4.4
1.1.4	Es sollen 1 bis 1 ½ Veloparkplätze mehr angeboten werden müssen als Autoparkplätze, gedeckte und mit Ladeanschluss verhältnismässig angebracht. Diese Möglichkeit würde diverse neue Einwohner anziehen ohne Auto analog Winterthur.	Die Anzahl der zur Verfügung gestellten Veloparkplätze richtet sich nach den geltenden Normen SN 640 065 (Anzahl 0.6 bis 0.8 Plätze pro Zimmer). Die Forderung nach 1 bis 1 ½ Plätzen pro Wohnung wird daher ohne zusätzliche Vorgaben eingehalten. Es steht den zukünftigen Investoren zudem frei, diese Anzahl zu erhöhen und Plätze mit Ladeanschlüssen vorzusehen. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 26 vgl. Mobilitätskonzept

1.2	Verkehr	
1.2.1	<p>Im Planungsbericht Bauzonenplan / Bauordnung lautet das Fazit:  <i>„Das voraussichtlich erzeugte Verkehrsaufkommen der geplanten Umnutzung des Hero-Areals kann grundsätzlich vom übergeordneten Strassennetz aufgenommen werden.“</i></p> <p>Die aus diesem Fazit ersichtliche Unsicherheit wird zusätzlich untermauert, indem auf den Problemknoten Lichtsignalanlage Freiämterplatz hingewiesen wird (Verkehrsqualität E kritisch).  Die angesprochenen Verkehrsprobleme und der daraus resultierende Handlungsbedarf zu deren Lösung sind von den Stadtbehörden frühzeitig in die Planungen, insbesondere auch in die Finanzplanung aufzunehmen.  Es wäre zu begrüssen, wenn der Stadtrat die Strategien zur Entlastung der vorhandenen Infrastruktur aufzeigen und die geplanten Möglichkeiten zur Entlastung offen legen würde (Ziffer 4 Raumplanerische Erwägungen).</p>	<p>Als Ergänzung zu den bereits erarbeiteten Unterlagen wurde noch ein Verkehrsplan erstellt, in welchem aufgezeigt wird, inwiefern die Verkehrsinfrastruktur – getrennt nach motorisiertem Individualverkehr (mIV) und Langsamverkehr (LV) – in der Stadt Lenzburg ergänzt und verbessert werden soll. Der Plan zeigt auf, dass der Handlungsbedarf erkannt ist und an die Hand genommen wird.  vgl. Planungsbericht Kap. 2.5</p>
1.2.2	<p>Ein Nachweis über das Gesamtverkehrsaufkommen für die Stadt Lenzburg und Umgebung mit Einbezug der Projekte Hornerfeld und Widmi (700 Parkplätze) könnte weiteren Aufschluss über die künftige Verkehrssituation geben. Wir gehen davon aus, dass die vorhandenen Strasseninfrastrukturbauten in und um Lenzburg den Individualverkehr, bei einem jährlichen Wachstum von 2% nicht aufnehmen können. Statt die Problematik auf 2020 zu verschieben, sollten bereits heute Alternativen aufgezeigt und realisiert werden (siehe Kompensationsmassnahmen).</p>	<p>Die Verkehrsfluss-Berechnungen im Verkehrsgutachten zum Umweltverträglichkeitsbericht (Gruner AG, 31. August 2009) zeigen die Auswirkungen auf die Verkehrsvolumen mit und ohne Entwicklung des Areals Gleis Nord auf. Resultat der Untersuchungen ist, dass der Freiämterplatz in jedem Fall der kritische Punkt ist, und dies unabhängig davon, ob das Areal am Bahnhof umgenutzt wird oder nicht. Viel zentraler ist die Umsetzung der im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes Niederlenzerstrasse vorgesehenen Massnahmen am Freiämterplatz (vgl. 1.2.1).  vgl. Planungsbericht Kap. 2.5</p>
1.2.3	<p>Gute Anbindung an Bahnhof (zurzeit nicht oder mangelhaft geplant und nachgewiesen).</p>	<p>Der Gestaltungsplan sieht ein engmaschiges Wegnetz im Areal vor. Die Durchgänge sind im Plan festgehalten und die öffentliche Nutzung wird mit dem Abschluss des öffentlichrechtlichen Vertrages untermauert. Dank der geplanten vielfältigen Begegnungszonen wird im Areal und auf dem Niederlenzer Kirchweg dem Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) Priorität gewährt.  vgl. Plan 1:500  vgl. Planungsbericht Kap. 6.5  Des Weiteren sieht das Betriebs- und Gestaltungskonzept Niederlenzer Kirchweg die Umgestaltung und den Ausbau der Breitfeldstrasse entlang der Bahngleise vor.  vgl. Planungsbericht Kap. 2.5  Mit diesen Massnahmen wird eine gute Anbindung an den Bahnhof gewährleistet.</p>

1.2.4	Gute Anbindung an das Regionalbusnetz (Anbindung Seite Sägestrasse zwingend).	Die gute Anbindung an das Regionalbusnetz wird von den Grundeigentümern des Areals und dem Planungsteam befürwortet. Die Erweiterung des Strassenraumes am Ende des Niederlenzer Kirchweges erlaubt die Realisierung einer Bushaltestelle. In den Planungsinstrumenten kann jedoch eine Pflicht zur Erweiterung des Busnetzes nicht vorgeschrieben werden, da dieser Entscheidung den Betreibern des regionalen Busnetzes obliegt. vgl. Planungsbericht Kap. 2.5
<b>2. Qualitätssicherung</b>		
<b>2.1 Mitsprache</b>		
2.1.1	Es wird eine Wettbewerbspflicht über sämtliche Neu-Bauvorhaben im Areal Hero-City empfohlen. Die Stadt Lenzburg, vertreten durch das Stadtbauamt, hat zwingend mit zwei Vertretern Einsitz in die Jury zu nehmen (mit Stimmrecht). Dies garantiert neben der angedachten externen Kommission eine hohe architektonische wie auch städtebauliche Qualität. Qualitativ gute Bauten garantieren dem Investor langfristigen Nutzwert und somit eine hohe Rendite.	Auf eine Wettbewerbspflicht wird grundsätzlich verzichtet. Hingegen wird gem. § 36 SNV vom Stadtrat eine Kommission mit Vertretern der Stadt und drei unabhängigen Fachleuten gewählt, welche die Gestaltungsplankonformität sowie die städtebauliche und die architektonische Qualität beurteilt. Mit diesem Verfahren wird die Qualität der zu erstellenden Bauten in einem hohen Mass gewährleistet. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 36 vgl. Planungsbericht Kap. 7.2
2.1.2	In den „Allgemeinen Bestimmungen“ des Gestaltungsplans (und auch der weiteren massgebenden Dokumente) beantragt die Natur- und Heimatschutzkommission, den folgenden Grundsatz aufzunehmen: <i>„Die Detailplanung der Gestaltung der öffentlichen und der privaten Grünräume erfolgt unter Beizug der Natur- und Heimatschutz-Kommission Lenzburg“</i> (oder eine ähnlich lautende Formel).	In der unter Ziffer 2.1.1 erwähnten Spezialkommission werden durch den Einsitz eines Landschaftsarchitekten die Interessen der Natur- und Heimatschutzkommission gewahrt. Des Weiteren ist der Einsitz eines Vertreters der Natur- und Heimatschutzkommission in der Spezialkommission denkbar. Eine Präzisierung der Sondernutzungsvorschriften im Sinne des Mitwirkungsantrages ist jedoch nicht vorgesehen, da ansonsten alle Kommissionen berücksichtigt werden müssten. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 36 vgl. Planungsbericht Kap. 7.2
<b>3. Umwelt</b>		
<b>3.1 Atlastsituation</b>		
3.1.1	In beiden Planungsberichten wird erwähnt, dass bekannt ist, dass sich im Ostteil des Areals eine Deponie mit Abfällen aus der Produktion sowie eine Deponie in welcher hauptsächlich Aushubmaterial und Bauschutt abgelagert wurde, befinden. Im Fazit wird erwähnt, dass für den Bereich der Deponien bereits eine technische Untersuchung durchgeführt wurde. Leider wird es unterlassen über das Ergebnis der Untersuchung zu informieren und die Folgerungen daraus bekannt zu geben. Der Hinweis, dass das Hero-Areal als belasteter Standort gilt, ist ungenügend.	Die Ergebnisse der verschiedenen Untersuchungen sind Bestandteil des Planungsberichtes (vgl. Anhang). Nebst den bereits durchgeführten Untersuchungen wurden aufgrund des Mitwirkungsantrages und der kantonalen Vorprüfung weitere Untersuchungen angestellt. Aufgrund der Resultate kann festgehalten werden, dass die Deponie zurzeit überwachungsbedürftig, nicht aber sanierungsbedürftig ist. Zudem wurde das restliche Areal aus dem Verdachtsflächenkataster entlassen. vgl. Planungsbericht Kap. 2.6 vgl. Umweltverträglichkeitsbericht

3.2	<b>Nutzung entlang Sägestrasse</b>	
3.2.1	<p>Die Wohnnutzung entlang der Sägestrasse stellen wir in Frage. Die schmalen länglichen Gebäude sind im Verhältnis Oberfläche zu Volumen ungünstig (ökologisches Bauen, Minergie-P). Hier besteht die Gefahr, dass die Investitionen zu hoch zu den zu erreichenden Mieteinnahmen ausfallen. Dies bestärkt spekulatives Bauen mit meist stark eingeschränkten architektonischen Qualitäten. Wir schlagen entlang der Sägestrasse gemischte Nutzungen mit Wohnen und nicht störendem Gewerbe vor.</p>	<p>Die Analyse der heutigen Marktsituation ergibt, dass Gewerbeflächen eine geringe Nachfrage aufweisen. Der Gestaltungsplan sieht vor, dass in den stark lärmbelasteten Bereichen (entlang den Bahngleisen) Gewerbeflächen angeboten werden. Dies entspricht bereits einem Anteil von ca. 30%. Weitere Gewerbeflächen entsprechen nicht den Marktbedürfnissen und können auf dem Markt nur schwer absorbiert werden. Stattdessen schlägt das Planungsteam vor, entlang der Sägestrasse Wohnraum zu errichten, welcher einer Nachfrage entspricht und auf die spezielle Situation Rücksicht nimmt. Die geplanten schmalen, Nord-Süd-orientierten Gebäudetypen entlang der Sägestrasse können zudem durchaus ökologisch, ökonomisch und funktional erstellt werden. Beispiele aus der Praxis beweisen, dass durch eine geschickte Grundrissanordnung gegen Süden qualitativ guter Wohnraum entlang der Sägestrasse erstellt werden kann.</p> <p>vgl. Planungsbericht Kap. 2.4 vgl. Planungsbericht Kap. 6.3</p>
3.2.2	<p>Das Baufeld G, vorgesehen für Wohnnutzung, liegt an der Sägestrasse in Nachbarschaft der Arbeitszone und dem darauf tätigen Industriebetrieb. An die Bebauung dieses Baufeldes sind bezüglich des Lärmschutzes besondere Bedingungen zu knüpfen.</p> <p>Im Planungsbericht Gestaltungsplan heisst es auf Seite 64 in Ziffer 7.2.15, 3. Absatz:  <i>„Entlang des Sägestrasse ist aus Lärmschutzgründen eine geschlossene, rein südorientierte Bebauung vorgesehen. Damit ist sowohl den Interessen der benachbarten Industrie als auch der Bewohner langfristige Rechnung getragen.“</i></p> <p>Eine dementsprechende, eindeutige Regelung ist weder in § 18 SNV, insbesondere Abs. 3, noch § 30 SNV zu finden. Der § 18 Abs. 3 SNV redet bloss von „geschlossener Bauweise“ und § 30 „... die dieser Strasse zugewandten Bauten so zu gestalten, dass die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden.“</p> <p>Um künftige Konflikte auszuschliessen kann es nicht genügen nur die Grenzwerte einzuhalten. Der Stadtrat ist gehalten griffiger zu regeln.</p>	<p>§ 30 der SNV wird wie folgt präzisiert:  <i>„Zum Lärmschutz gegenüber der nördlich des Perimeters gelegenen Arbeitszone dürfen entlang der Sägestrasse keine lärmempfindlichen Räume mit ausschliesslicher Belüftungsmöglichkeit auf diese Strasse hinaus angeordnet werden.“</i></p> <p>So wird sichergestellt, dass die Orientierung der Gebäude gegen Süden erfolgt und vor allem lärmunempfindliche Räume gegen Norden angeordnet werden. Zudem sind die Immissionsgrenzwerte in jedem Fall einzuhalten.</p> <p>Vgl. Sondernutzungsvorschriften § 30 Vgl. Planungsbericht Kap. 7.2</p>

<b>3.3</b>	<b>SBB</b>	
3.3.1	<p>Lärm: Die Eisenbahnlärmsanierung Lenzburg Ost wurde mit der Plangenehmigung des BAV vom 4. April 2008 rechtskräftig genehmigt. Die Bahnanlage gilt somit als lärmsaniert. Die Kosten für allfällige Lärmnachweise und/oder für allenfalls notwendige Schutzmassnahmen zur Einhaltung der massgebenden Grenzwerte trägt die Bauherrschaft (Art. 31 Lärmschutzverordnung). Lärmschutzwände, die gegenüber der Bahn ein Näherbaurecht erfordern, müssen die Anforderungen der Schweizer Norm SN 671125b erfüllen. Die Baustatik, die Materialisierung und die Farbgebung müssen der SBB zur Genehmigung vorgelegt werden.</p>	<p>Die Anmerkung wird hinsichtlich der Tragung der Kosten für Lärmnachweise und Schutzmassnahmen sowie Näherbaurecht, Baustatik, Materialisierung und Farbgebung allfälliger Lärmschutzwände ohne Einwände zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung wird zudem als Auflage zur Baubewilligung festgehalten.</p>
3.3.2	<p>Erschütterungen: Gestützt auf Artikel 21 des Umweltschutzgesetzes hat die Bauherrschaft insbesondere bei den Baufelder A, B und C selber für einen angemessenen baulichen Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall zu sorgen. Insbesondere ist auf eine möglichst erschütterungsunempfindliche Bauweise zu achten (möglichst massive Bauten, keine schwingungsanfällige schlanke Strukturen).</p>	<p>Die Anmerkung wird hinsichtlich des Schutzes gegen Erschütterung und Körperschall ohne Einwände zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung wird zudem als Auflage zur Baubewilligung festgehalten.</p>
3.3.3	<p>Nichtionisierende Strahlung: Hinsichtlich der Auswirkungen auf Maschinen, Geräte und EDV-Anlagen ist die Bauherrschaft selber dafür verantwortlich, die entsprechenden Vorkehrungen gegen betriebsstörende Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb zu treffen.</p>	<p>Die Anmerkung wird hinsichtlich der Übernahme der Vorkehrungen gegen nichtionisierende Strahlung durch die Bauherrschaft ohne Einwände zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung wird zudem als Auflage zur Baubewilligung festgehalten.</p>
3.3.4	<p>Die Bauherrschaft ist ebenfalls selbst dafür verantwortlich, bei Bedarf die Maschinen und die Geräte so zu lagern und auszustatten, dass diese in ihrer Funktionalität durch den Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>Die Anmerkung ohne Einwände zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung wird zudem als Auflage zur Baubewilligung festgehalten.</p>
<b>3.4</b>	<b>Energiekonzept</b>	
3.4.1	<p>Zur Art der Energiegewinnung, der Energieversorgung, zu Energieverbänden, zur Nutzung von Abwärme etc. schweigen sich die Sondernutzungsvorschriften aus. Laut Baugesetz § 39 obliegt die Anwendung der Vorschriften über den Umweltschutz grundsätzlich den Gemeinden. Es kann deshalb nicht genügen, wenn unter dem Titel „Energie“ in den Sondernutzungsvorschriften eine derart lapidare, unvollständige und einseitige Regelung enthalten ist.</p>	<p>Grundsätzlich ist für die energetische Beurteilung der Bauten das Energiegesetz und insbesondere die Energiesparverordnung (EspaV) vom 5. November 2008 des Kantons Aargau massgebend. § 29 SNV verschärft diese Grundanforderungen weiter, indem er die Einhaltung der Vorschriften für Arealüberbauungen gemäss § 21 Abs. 2 lit. e ABauV verlangt. Diese Anforderungen sind hinsichtlich Dämmstärken und Pflicht zur Verwendung wiedererneuerbarer Energien bereits ausreichend hoch, so dass in den Sondernutzungsvorschriften keine weitergehenden Festlegungen gemacht werden müssen.</p>

		Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt wird jedoch definiert, dass der Wärmebedarf der Gebäude innerhalb des Areals zu 100% mit erneuerbarer Energie gedeckt werden muss. Zusätzliche Massnahmen gemäss § 21 Abs. 2 lit. e ABauV werden im Verlauf der weiteren Planung geprüft. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 29 vgl. Planungsbericht Kap. 6.8
3.4.2	Ein verpflichtendes Energiekonzept ist zu fordern. Absichtserklärungen sind ungenügend. Im Planungsbericht Gestaltungsplan ist auf Seiten 54 – 57 in Ziffer 6.8 ein Energiekonzept aufgezeigt. Im gleichen Bericht wird auf Seite 32 in Ziffer 3.3.1 als Qualitätsziel statuiert: Die Energieversorgung ist umweltfreundlich und nutzt die lokal vorhandenen Ressourcen (Abwärme, Grundwasser).	vgl. Ziffer 3.4.1 vgl. Sondernutzungsvorschriften § 29 vgl. Planungsbericht Kap. 6.8
<b>4. Planungsausgleich</b>		
<b>4.1 Allgemein</b>		
4.1.1	<p>Was unter Planungsausgleich zu verstehen ist, wird im Planungsbericht Gestaltungsplan auf Seiten 70/71 in Ziffer 7.2.27 gut dargestellt.</p> <p>Es wird festgestellt, dass die Nutzungsplanung Hero-Areal zweifellos einen Planungsmehrwert bewirkt. Dieser Mehrwert kann abgeschöpft, d.h. die begünstigten Grundeigentümer können zu entsprechenden Ausgleichsleistungen verpflichtet werden.</p> <p>Anstelle einer gesetzlichen Grundlage für den Ausgleich in der Bauordnung soll zwischen der Einwohnergemeinde Lenzburg und der Eigentümerschaft des Areals ein öffentlichrechtlicher Vertrag abgeschlossen werden. In diesem Vertrag sollen namentlich die in § 35 SNV vorgesehenen Leistungen der Eigentümerschaft vereinbart werden.</p> <p>Die in § 35 SNV namentlich erwähnten, in einen öffentlichrechtlichen Vertrag aufzunehmenden planungsausgleichenden Regelungen entpuppen sich beim genaueren Hinsehen und Analysieren und mit dem Blick in die Zukunft teilweise nur vordergründig und kurzfristig als Ausgleichsleistungen der Grundeigentümer. Der öffentliche Grünraum, die öffentlichen Erschliessungsflächen, der Fussgänger- und Veloweg sind für die Grundeigentümerschaft mehr oder weniger wertlose Grundstückteile. Das abgetretene Land ist entweder nicht überbaubar oder es dient ausschliesslich der Bebauung. Unter dem Titel Planungsausgleich oder Abschöpfung des Mehrwertes werden die Grundeigentümer diese Landstücke elegant los,</p>	<p>Grössere neu einzuzonende Landflächen müssen in der Regel erst erschlossen werden. Dabei übernehmen die Grundeigentümer die Kosten für die Erstellung der Erschliessung, welche anschliessend von der jeweiligen Gemeinde zum Unterhalt ins Eigentum übernommen werden. Es handelt sich hierbei um eine gängige Praxis, welche für Gleis Nord in gleicher Art und Weise angewandt wird (vgl. Widmi).</p> <p>Dieses Verfahren läuft unter dem Titel Planungsausgleich, da dadurch für die Stadt Lenzburg folgende Mehrwerte bzw. Ausgleichsleistungen entstehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestehende Fuss- und Velowege werden sinnvoll ergänzt und die Lücke im Wegnetz im Bereich Bahnhof und Bahndamm geschlossen.</li> <li>- Es entsteht ein neuer öffentlicher Grünraum, welcher von allen Einwohnern zur Erholung genutzt werden kann.</li> <li>- Die Umzonung des ideal am Bahnhof gelegenen Industriequartiers zur Mischzone ermöglicht nachhaltiges Wachstum und generiert langfristig zusätzliches Steuereinkommen.</li> <li>- Diese neuen öffentlichen Infrastrukturen erhöhen die Attraktivität von Lenzburg und festigen die Position von Lenzburg langfristig als regionales Zentrum.</li> </ul> <p>Aus diesen Gründen erklärt sich die Stadt Lenzburg dazu bereit, nach deren Finanzierung und Erstellung den öffentlichen Grünraum sowie die öffentliche Erschliessungsfläche ins Eigentum zu übernehmen. Mit dem öffentlichen Grünraum wird sichergestellt, dass langfristig eine zentrumsnahe Erholungszone bereit steht.</p>

	<p>samt den künftigen Unterhaltskosten. Die erheblichen Unterhalts- und Erneuerungskosten bleiben am „beschenkten“ Gemeinwesen hängen.</p> <p>Der Stadtrat hat für einen für das Gemeinwesen markant verbesserten Planungsausgleich zu sorgen. Sollte das nicht der Fall sein, ist eine kommunalgesetzliche Grundlage in der Bauordnung zu schaffen und in den Sondernutzungsvorschriften detailliert umzusetzen.</p>	<p>Die öffentliche Erschliessungsfläche dient als Quartierstrasse und ist als solche – wie die übrigen kommunalen Strassen auch – von der öffentlichen Hand zu unterhalten.</p> <p>vgl. Sondernutzungsvorschriften § 37 vgl. Planungsbericht Kap. 7.2</p>
4.1.2	<p>Der Stadtrat hat mit einer entsprechenden und durchsetzbaren Regelung dafür zu sorgen, dass der Fuss- und Veloweg Nord-Süd (entlang Aabach) und der öffentliche Grünraum (dunkleres Grün im Gestaltungsplan) schon zu Beginn der Bebauung des Hero-Areals realisiert werden und nicht erst nach Abschluss der Überbauung der Baufelder. Gleiches sollte für den Fuss- und Veloweg West-Ost entlang der Bahnlinie angestrebt werden.</p>	<p>Die Fuss- und Velowege entlang des Aabaches (Nord-Süd) und entlang des Bahndammes (Ost-West) werden zu Beginn der Baubauung realisiert und der Bevölkerung zur Verfügung gestellt (vgl. öffentlich-rechtlicher Vertrag). Bei der Überbauung des Areals muss hingegen je nach Baufortschritt mit Provisorien gerechnet werden. Die Realisierung des öffentlichen Grünraumes jedoch erfolgt wie die Bebauung des Areals selbst in Etappen. Der Grünraum wird parallel zu den Etappen entlang des Aabaches erstellt. Die Übergabe dieser Flächen erfolgt erst nach der vollständigen Fertigstellung.</p>
<b>4.2 Grundstückskosten</b>		
4.2.1	<p>Es gibt keine zwingenden und unter irgendeinem Titel notwendigen Gründe, die die vom Stadtrat offenbar beabsichtigte Übernahme von oben erwähnten Flächen in das Eigentum der Stadt rechtfertigen würden. Die Stadt würde wohl Eigentum an für die heutigen Grundeigentümer wenig wertvollen Grundstücksflächen erhalten, handelte sich damit aber für die Zukunft erhebliche und kaum abschätzbare Unterhalts- und Erneuerungskosten für das Gemeinwesen ein. Das können und wollen wir uns nicht leisten.</p>	<p>vgl. Ziffer 4.1.1 vgl. Sondernutzungsvorschriften § 37 vgl. Planungsbericht Kap. 7.2</p>
4.2.2	<p>Sollte der Stadtrat dennoch Eigentum übernehmen, müssten die Unterhalts- und Erneuerungskosten ausschliesslich von den Eigentümern in der Spezialzone Hero, ohne Gemeinde Lenzburg, getragen werden.</p> <p>Der Veloweg Nord-Süd und der Landstreifen östlich davon zum benachbarten Grundeigentum kann die Stadt zum Unterhalt übernehmen.</p>	<p>Die Unterhalts- und Erneuerungskosten der unter Ziffer 4.1.1 erwähnten öffentlichen Flächen werden künftig von der Stadt Lenzburg übernommen. Da es sich wie bereits oben dargelegt um übergeordnete der Öffentlichkeit dienende Strassenzüge und Freiräume handelt, ist diese Regelung sachgerecht. Sie entspricht Praxis und Rechtslage im ganzen Gemeindegebiet. Zudem werden ebenfalls die Fuss- und Velowege entlang des Bahndammes und entlang der Sägestrasse von der öffentlichen Hand unterhalten und erneuert. Dies sind wichtige Wege, welche an zentralster Stelle das Fussgänger- und Velowegnetz der Stadt vervollständigen und die heutige Situation wesentlich verbessern.</p> <p>vgl. Sondernutzungsvorschriften § 37 vgl. Planungsbericht Kap. 6.4</p>

4.2.3	Die Kosten für die Beleuchtung der öffentlichen Anlagen, des Grünraums, der öffentlichen Erschliessungsflächen haben ausschliesslich die Eigentümer in der Spezialzone Hero, ohne Gemeinde Lenzburg, zu tragen. Die Beleuchtung des Veloweges Nord-Süd würde von der Gemeinde getragen.	Die öffentliche Beleuchtung gehört zur Planung und Realisierung der Strassenräume. Ihre Erstellung wird dementsprechend von den Grundeigentümern getragen. Hingegen gehen die Betriebs- und Unterhaltskosten, wie auch sonst im Gemeindegebiet üblich, zu Lasten der Gemeinde.
4.2.4	Falls die Stadt Lenzburg (entgegen verantwortungsvollem und weitsichtigem Handeln) Grundeigentum im Bereich des Planungssperimeters Spezialzone Hero übernehmen sollte, müssen die Altlasten zwingend vor dem Eigentumsübergang vollständig, behördlich abgenommen und auf Kosten der heutigen Eigentümerschaft saniert sein.	Gemäss Beurteilung der kantonalen Behörden handelt es sich bei der Deponie aus Produktionsabfällen entlang des Aabaches um einen überwachungsbedürftigen Standort (vgl. Vorprüfungsbericht). Es besteht zurzeit keine Sanierungspflicht. Eine freiwillige Sanierung wäre daher weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll. Jedoch wird mit dem Abschluss des öffentlichrechtlichen Vertrages sichergestellt, dass im Falle einer künftigen Sanierung die Stadt als Grundeigentümerin schadlos gehalten wird. vgl. öffentlichrechtlicher Vertrag Ziffer 22
<b>5. Referenzprojekt</b>		
<b>5.1 Gebäudehöhen</b>		
5.1.1	Im Baufeld A ist gemäss § 12 der SNV für den abgegrenzten Bereich eine maximale Gebäudehöhe von 444 m ü.M. (405 m ü.M. + 39 m) zulässig. Dieser dadurch mögliche Turm ist unschön und unpassend in diesem Baugebiet. Der monumentale Bau wirkt nicht nur optisch störend, sondern der Schattenwurf beeinträchtigt die angestrebte Lebensqualität in der Umgebung. Für den erwähnten Bereich des Baufeldes A soll eine maximale Gebäudehöhe von 429 m ü.M. analog dem Baufeld B gelten.	Die Festsetzung der Gebäudehöhe von 39 m widerspiegelt die städtebauliche Bedeutung des Areals an zentralster Lage am Bahnhof von Lenzburg. Ein höheres Volumen zeichnet dessen Lage am Bahnhofplatz Nord aus und hat damit Signalwirkung im Stadtbild. Das Bahnhofsgebiet präsentiert sich heute sehr heterogen, eher gesichtslos, ohne klare Merkmale. Ein markantes Gebäude bietet die einmalige Chance, dies im positiven Sinne zu ändern. Der Schattenwurf beeinträchtigt keine Wohnbauten, lediglich Dienstleistungen und Gewerbe werden tangiert. vgl. Sondernutzungsvorschriften § 12 vgl. Planungsbericht Kap. 6.3
5.1.2	Die Formulierung „ <i>Der Gestaltungsplan kann ... an weiteren städtebaulich begründeten Lagen maximale Gebäudehöhen von bis zu 25 m vorsehen.</i> “ ist in dieser allgemeinen Formulierung wegzulassen. Wenn es für das Baufeld A möglich ist (1. Satzteil), muss es auch für alle anderen Baufelder möglich sein, die maximalen Gebäudehöhen im § 21 <sup>bis</sup> der Bauordnung festzuschreiben, d.h. die Überschreitungen der Grundgebäudehöhen (Mehrhöhen) anzugeben.	Die in der Bauordnung als “städtebaulich begründeten Lagen“ bezeichneten Bereiche werden aufgrund der Anregung präzisiert. vgl. Bauordnung § 21bis Abs. 7

5.1.3	In den §§ 14 und 15 ist für die Baufelder C und D keine maximale Bauhöhe ausgewiesen. Für die Vollständigkeit und Lesbarkeit der Sondernutzungsvorschriften ist dies eine Voraussetzung. Wie lässt sich das Fehlen begründen?	Die grundsätzliche Gebäudehöhe ist in § 9 SNV festgehalten. Eine Wiederholung ist nicht notwendig und aus baurechtlicher Sicht verwirrend. vgl. Bauordnung § 21bis Abs. 6 vgl. Sondernutzungsvorschriften § 9
5.1.4	Laut § 9 Abs. 3 der SNV ist die Überschreitung der maximalen Gebäudehöhen durch technisch bedingte Aufbauten möglich. Diese Regelung ist zu generell gefasst. Praktisch jede Aufbaute lässt sich als „technisch bedingt“ bezeichnen. Dies führt dazu, dass die Skyline über dem visionären, städtebaulich anspruchsvollen Vorzeigeprojekt „Hero-Areal“ geprägt ist von profanen Blechkästen u.ä., anstatt von architektonischen High Lights. Dieser § 9 Abs. 3 SNV ist neu zu formulieren. Die zulässigen Aufbauten sind näher, eingrenzend zu umschreiben und es sind ästhetische Gesichtspunkte zu formulieren.	„Technisch bedingt“ umschreibt den Zweck einer Aufbaute hinreichend und lässt keine anderen Nutzungen als diejenigen für haustechnische Belange zu. Damit auch ästhetische Gesichtspunkte berücksichtigt werden, wird § 9 SNV wie folgt ergänzt: Die Aufbauten „ <i>müssen besonders sorgfältig gestaltet und materialisiert werden.</i> “ vgl. Sondernutzungsvorschriften § 9
<b>5.2 Umgebung</b>		
5.2.1	Bepflanzungen: Gehölzpflanzungen an der Bahnlinie sind so zu gestalten und zu unterhalten, dass die Schweizer Norm SN 671'560 „Unterhalt oder Grünflächen an Bahnanlagen“ und die SBB-Weisung I-AM 14/01 „Unterhalt der Grünfläche: Waid und Einzelbäume“ (insbesondere Abstandsvorschriften für Neupflanzen) eingehalten werden. Aus Sicherheitsgründen ist die maximale Wuchshöhe der Sträucher und Bäume so zu begrenzen, dass bei einem allfälligen Umstürzen der Gehölze das Schotterbett der Bahn nicht erreicht wird. Dies ist sichergestellt, wenn ab Schotterbett ein Winkel von 45° eingehalten wird.	Die Anmerkung wird ohne Einwände zur Kenntnis genommen. Die Anmerkung wird zudem als Auflage zur Baubewilligung festgehalten.
<b>5.3 Notzufahrten</b>		
5.3.1	Bei der Planung der Überbauungen auf dem Hero-Areal ist darauf zu achten, dass für Notdienste und die Feuerwehr genügend und geeignete Zufahrten vorgesehen und erstellt werden. Die Fachleute der Feuerwehr müssen im Planungsstadium beigezogen werden, damit die Fahrwege für die schweren Fahrzeuge und die Stellplätze für die Autodrehleiter festgelegt werden können.	Die Notwendigkeit des Beizuges von Fachleuten für die Planung von Notzufahrten muss in den aufgelegten Planungsinstrumenten nicht ergänzt werden, da die eingereichten Baugesuche automatisch bei der Beurteilung durch die kantonalen (AGV) und kommunalen (SWL Energie AG) Behörden auf die Richtigkeit der Notzufahrten hin geprüft werden. vgl. Planungsbericht Kap. 6.5

## 5. Zusammenfassung der Resultate

Die Mitwirkungseingaben waren weitgehend konstruktiv und anregender Art. In vielen Teilen haben sie in der Überarbeitung der Teilrevision der Bauordnung sowie der Sondernutzungsvorschriften ihren Niederschlag gefunden.

In folgenden Themenbereichen sind Kommission und Stadtrat anderer Überzeugung:

Parkierung (vgl. Ziff. 1.1)

Die Anzahl der Parkplätze von maximal 850 Plätzen konnte nicht weiter reduziert werden. Eine Reduktion, wie dies im Mitwirkungsbegehren gefordert wurde, birgt die Gefahr von Parksuchverkehr in den angrenzenden Quartieren. Jedoch besteht keine Erstellungspflicht, wenn bei der Einreichung des Gesuches mit Hilfe eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes nachgewiesen werden kann, dass die geforderte Anzahl dauerhaft nicht notwendig ist. Das vorgeschlagene Parkierungskonzept lässt eine Reduktion der zu realisierenden Parkplätze bei jeder Etappierung zu.

Nutzung entlang Sägestrasse (vgl. Ziff. 3.2)

Der Standort entlang der Sägestrasse für die Industrie muss langfristig sichergestellt werden. Das bedeutet aber noch nicht, dass eine reine Wohnnutzung auf der gegenüberliegenden Seite nicht möglich ist. Vor allem die Südausrichtung sowie die in den Sondernutzungsvorschriften festgelegten Massnahmen ermöglichen ein Nebeneinander von Industrie und Wohnnutzung.

Energiekonzept (vgl. Ziff. 3.4)

Grundsätzlich ist für die energetische Beurteilung der Bauten das Energiegesetz und insbesondere die Energiesparverordnung (EspaV) vom 5. November 2008 des Kantons Aargau massgebend. § 29 SNV verschärft diese Grundanforderungen weiter, indem er die Einhaltung der Vorschriften für Arealüberbauungen gemäss § 21 Abs. 2 lit. e ABauV verlangt. Diese Anforderungen sind hinsichtlich Dämmstärken und Pflicht zur Verwendung erneuerbarer Energien bereits ausreichend hoch, so dass in den Sondernutzungsvorschriften keine weitergehenden Festlegungen gemacht werden müssten.

Bereits zu diesem frühen Zeitpunkt wird jedoch definiert, dass der Wärmebedarf der Gebäude innerhalb des Areals zu 100% mit erneuerbarer Energie gedeckt werden muss. Zusätzliche Massnahmen gemäss § 21 Abs. 2 lit. e ABauV werden im Verlauf der weiteren Planung geprüft.

Planungsausgleich (vgl. Ziff. 4)

Die Attraktivität der Stadt Lenzburg als regionales Zentrum sowie als Wohn- und Arbeitsort wird mit der Realisierung dieser Überbauung an zentralster Lage direkt am Bahnhof langfristig gesichert. Die dadurch generierten Mehrwerte führen zu einem nachhaltigen Wachstum und zu einer Steigerung der Lebensqualität.

Den für die Stadt Lenzburg generierten Mehrwerten stehen auch Kosten für die Erstellung von Infrastrukturbauten gegenüber. Ein Teil dieser Kosten wird von den Grundeigentümern übernommen, welche die Infrastrukturbauten (Strassen, öffentliche Beleuchtung, Grünanlagen) auf dem Areal zu ihren Lasten tragen. Diese Anlagen können anschliessend von der Bevölkerung genutzt werden und tragen zur Ergänzung der Lebensqualität in Lenzburg bei (Erholungsräume, durchgehendes Fussgänger- und Velowegnetz, Begegnungszonen, Kulturflächen, etc.). Es ist daher auch richtig, wenn die Stadt Lenzburg einen Teil dieser Flächen zum Unterhalt übernimmt und somit die Zugänglichkeit zu und die Benutzbarkeit der öffentlichen Räume sicherstellt.

Gebäudehöhen (vgl. Ziff. 5.1)

Die Überschreitung der Grundhöhe ist Teil des städtebaulichen Konzeptes, soll die Bedeutung des Areals an zentralster Lage markieren und dem Bahnhofsgelände resp. diesem Eingang zur Stadt ein neues markantes Gesicht verleihen.

Die Anliegen betreffend öffentlichem oder privatem Verkehr (vgl. Ziffer 1.2) liegen ausserhalb des Einflussbereichs der Teilrevision und des Gestaltungsplans und konnten nicht berücksichtigt werden.