
Kanton Aargau
Gemeinde Würenlos

Erschliessungsplan „Bahnhof-Landi“

Planung

Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

Wettingen, 16.10.2018



MINIKUS VOGT & PARTNER AG

5430 Wettingen

Etzel matt 1
Telefon 056 437 17 80
Telefax 056 437 17 89
E-Mail mvp@mvpag.ch

8967 Widen

Bremgarterstrasse 3
Telefon 056 640 05 05
Telefax 056 640 05 06
E-Mail mvp@mvpag.ch

Zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem nach ISO 9001

Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS	2
1 AUFTRAG	3
1.1 Ausgangslage und Projektziel	3
1.2 Projektperimeter	5
2 GRUNDLAGEN	5
2.1 Rechtliche Grundlagen	5
2.2 Planerische Grundlagen	5
2.2.1 Richtplan	6
2.2.2 Agglomerationsprogramm	6
2.2.3 Regionales Entwicklungskonzept, Parkraumkonzept	7
2.2.4 Regionales Velokonzept	7
2.2.5 Regionale Stellungnahme	7
2.2.6 Nutzungsplanung, Bauzonenplan	8
2.2.7 Kommunales Leitbild	9
2.2.8 Entwicklungsstudie „Im Grund“	10
2.2.9 Entwicklungsrichtplan (ERP)	10
2.2.10 Benachbarte Sondernutzungsplanungen	12
2.2.11 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)	12
2.2.12 Nutzungskonzept Landi	12
2.2.13 Erschliessung ÖV und Langsamverkehr	13
3 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	14
4 BESTANDSSITUATION	15
5 ANFORDERUNGSLISTE	17
6 ERSCHLIESSUNGS- UND FREIRAUMGESTALTUNGSKONZEPT	18
7 ERSCHLIESSUNGSPLAN	19
7.1 Flächennutzungen, Verkehrsführung und Geometrie	19
7.2 Rechtliche Festsetzungen	22
8 WEITERER HANDLUNGSBEDARF	25
8.1 Massnahmen nördlich der Bahngleise	25
8.2 Öffentlich-rechtlicher Vertrag, Dienstbarkeiten	25
8.3 Vorprojekt Bahnhofplatz	25
9 PLANUNGSBETEILIGTE	26
10 PLANUNGSABLAUF	26

1 Auftrag

Der Gemeinderat Würenlos beauftragte unser Büro im September 2017 einen Erschliessungsplan für das Gebiet „Bahnhof-Landi“ in der Gewerbezone „Grosszelg“ zu erarbeiten.

Ein Erschliessungsplan bezweckt die Lage und Ausdehnung von Erschliessungsanlagen festzulegen und das hierzu erforderliche Land auszuscheiden. Erschliessungspläne können Einrichtungen für die Parkierung, den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr sowie den Freiraum- und Begegnungszonen regeln.

Mit seinen umliegenden Entwicklungs- und Wohngebieten und der Nähe zum Ortszentrum ist der Bahnhof von besonderer Bedeutung für das ÖV Netz, sowohl innerorts, als auch für übergeordnete Verbindungen. Mit einer zeitgemässen Umgestaltung soll das Areal der Nutzung gerecht werden und mit geeigneten baulichen und gestalterischen Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung, Belebung und Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, im Besonderen für den Langsamverkehr, beitragen.

Eine im Herbst 2016 im Auftrag der Gemeinde erarbeitete Variantenstudie über die Erschliessung und Gestaltung des Bahnhofsumfeldes hat die grundlegende räumliche Gestaltung, die Flächenbedarfe der verschiedenen Nutzer und die verkehrstechnische Organisation geklärt. Zusammen mit der Seippel Landschaftsarchitekten GmbH wurde die Gestaltung verfeinert und verkehrstechnisch überprüft.

Als Ergebnis soll der Erschliessungsplan „Bahnhof-Landi“ die Erschliessung, Gestaltung und Aufwertung der Strassen- und Platzflächen und die Anordnung der Fuss- und Radwegeverbindungen eigentümerverbindlich sichern.

1.1 Ausgangslage und Projektziel

Bereits mit der über das ganze Gemeindegebiet Würenlos durchgeführten Testplanung 2009/2010 wurde dem Bahnhofsgebiet von Würenlos ein hohes Entwicklungspotential bescheinigt. In einem mehrstufigen Verfahren wurde 2013 mit drei Planerteams eine Entwicklungsstudie für die Gebiete „Im Grund“, „Steinhof“ und südlich des Bahnhofs durchgeführt.

Für die langfristige Sicherung der Planungsziele und -massnahmen hat der Gemeinderat Würenlos einen Entwicklungsrichtplan (ERP) für die Gebiete Bahnhof, Grosszelg, Im Grund und Steinhof verabschiedet.

In den Teilgebieten „Im Grund“ und „Steinhof“ sollen neue Wohngebiete entstehen. Für diese Gebiete wurden eine Bebauungsstudie und ein Bauprojekt für ein neues Wohngebiet „Steinhof“, inkl. Umbau und Erweiterung des vorhandenen Gasthofs, erstellt.

Für das Steinhofareal wird die zukünftige Entwicklung über einen Gestaltungsplan gesichert.

Die Landi möchte südwestlich des Bahnhofs ein neues Verkaufslokal und eine Tankstelle mit dazugehörigem Shop betreiben. Die nähere Zonenbestimmung der Verkaufsnutzung Landi in der Gewerbezone unterliegt einer Teilzonenplanänderung. Mit der Teilzonenplanänderung „Grosszelg“ wird die Sondernutzungsplanpflicht des Bahnhofsgebietes inkl. neuer Landi mit dem Instrument eines Erschliessungsplans verbindlich festgelegt. Die Teilzonenplanänderung wurde von der Einwohnergemeindeversammlung im Sommer 2018 beschlossen und zur Genehmigung eingereicht.

Zwischen den Gebieten „Im Grund“ und „Steinhof“ und in dieser Verlängerung soll zukünftig eine Nord-Süd-Achse für den Langsamverkehr zum und vom Bahnhof führen. In der nördlichen Verlängerung des „Steinhofs“ wird hierfür ein separater Erschliessungsplan mit der Bezeichnung „Erschliessungsplan für Fuss- und Veloweg Bahnhof-Hürdlistrasse“ erstellt. Dieser Erschliessungsplan liegt derzeit öffentlich auf.

Das Wohngebiet „Gatterächer West“ östlich der Landstrasse wurde 2015 fertiggestellt. Im Gewerbegebiet „Grosszelg“ haben sich in den letzten Jahren einige Betriebe vergrössert.

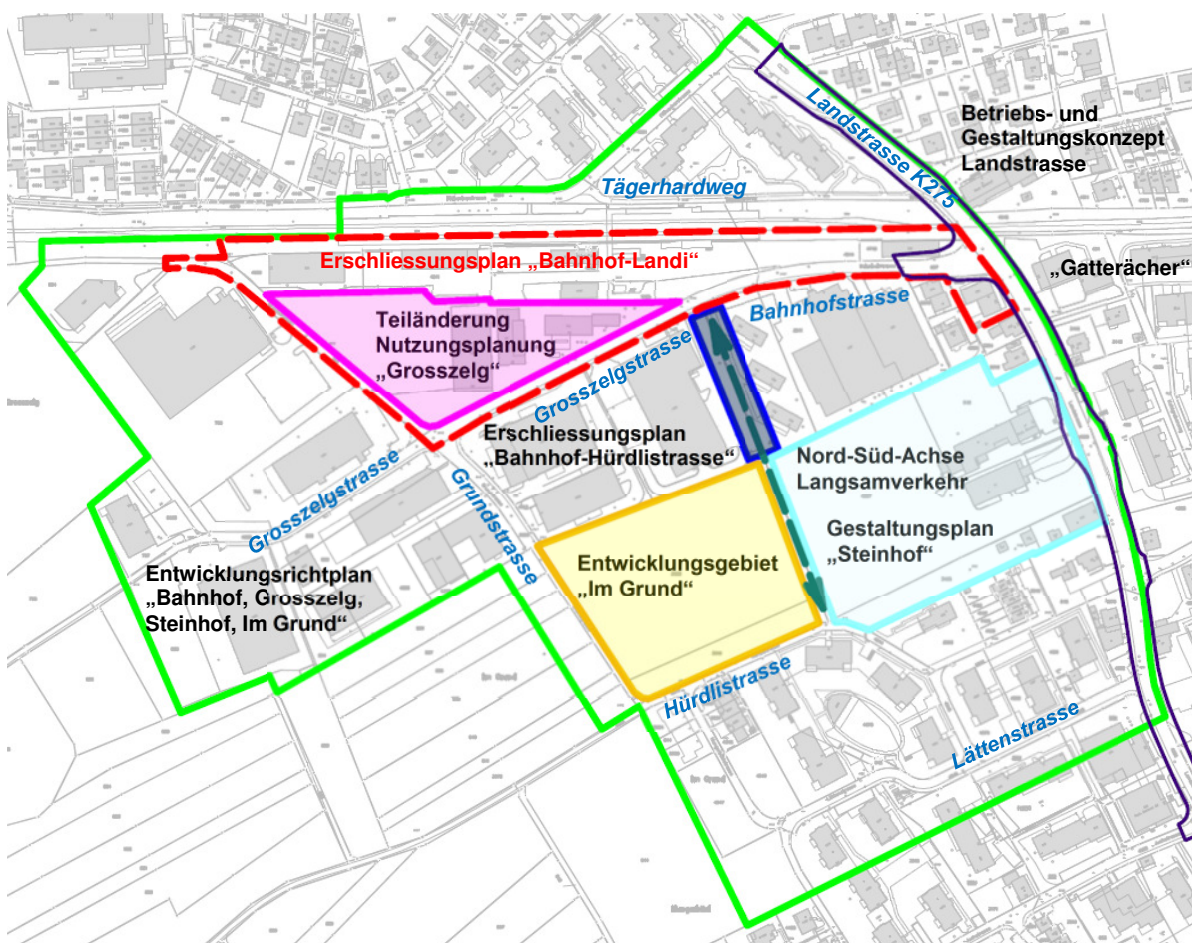


Abb. 1: Übersicht Projektperimeter und Planungsgebiete

Das seit 2009 bestehende Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept (VBGK) der Landstrasse wird derzeit im Abschnitt zwischen dem Bahnübergang und dem Kreisel Schulstrasse überarbeitet (Bezeichnung neu: Betriebs- und Gestaltungskonzept, BGK Landstrasse) und soll in ein Bauprojekt überführt werden. Darin enthalten ist auch der Vorschlag zur Gestaltung des Anschluss- und Knotenpunktes der Landstrasse mit der Bahnhofstrasse.

Im Jahr 2011 hat die Landi ein Verkehrsgutachten für den vorgesehenen neuen Standort erstellen lassen. Eine verkehrstechnische Studie über das umfassendere Planungsgebiet zwischen dem Bahnhof, bis einschliesslich der Entwicklungsgebiete „Im Grund“ und „Steinhof“ wurde 2014 auf der Grundlage einer Dichteabschätzung von der Minikus Vogt & Partner AG gemäss dem „Leitfaden für den Kapazitätsnachweis von Strassen“ des BVU für den Gemeinderat Würenlos erarbeitet. Darin sind die Auswirkungen, u.a. auf die Verkehrsbeziehungen und Knoten und des abgeschätzten zusätzlich generierten Verkehrs, für das Projektgebiet dargestellt.

Das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept „Bahnhof-Landi“ ist Beilage dieses Erschliessungsplans „Bahnhof-Landi“.

1.2 Projektperimeter

Der Perimeter des Erschliessungsplans „Bahnhof-Landi“ umfasst die in Abb. 1 rot dargestellten Flächen südlich der Gleisanlagen inkl. angrenzender Bahnhof-, Grosszelg- und Grundstrasse sowie die Anschlüsse in das Gewerbegebiet und an die Bahnhofstrasse.

2 Grundlagen

2.1 Rechtliche Grundlagen

- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993, Stand am 1. Mai 2017
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000, Stand am 1. Januar 2015

2.2 Planerische Grundlagen

- Planungsempfehlungen des BAFU und der kant. Abteilung Verkehr
- Bauzonen- und Kulturlandplan, genehmigt März 2002
- Verkehrsrichtplan, 1995
- Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse, September 2010
- Ergebnisse Testplanung, 2010
- Kapazitätsnachweis Empfehlung, BVU, 2011
- Verkehrsgutachten Landi Neubau, Ing. Büro Steinmann, März 2011
- Baden Regio- Regionales Velokonzept, Parkraumkonzept, 2013
- Baden Regio- Strassenräume integriert gestalten und entwickeln, November 2017
- „Im Grund“ Dichtediskussion, Technischer Bericht, Minikus Vogt & Partner AG, Juni 2014
- Verkehrstechnische Studie, Minikus Vogt & Partner AG, Juli 2014,
- SBB, Plan des ausgeführten Objektes, Geometergrundlage 2015
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse, Minikus Vogt & Partner AG, Entwurf, März 2018

- Entwicklungsrichtplan für die Gebiete Bahnhof, Grosszelg, Im Grund, Steinhof, Unterlagen zur Mitwirkung, SwissSpaGroup AG und Planpartner AG, August 2018
- Gestaltungsplan „Steinhof“, Felix Fuchs, Stand September 2017
- Teiländerung Nutzungsplanung „Grosszelg“, Planpartner AG, Juni 2018
- Erschliessungsplan für Fuss- und Veloweg „Bahnhof-Hürdlistrasse“, Felix Fuchs, August 2017
- Höhenaufnahmen, Minikus Vogt & Partner AG, September 2016 und 2017

2.2.1 Richtplan

Im Richtplan des Kantons Aargau wurde das kantonale Interesse an der Aufwertung von Bahnhofsgebieten und deren vielfältigen Nutzung beschlossen. Dabei unterstützt der Regierungsrat die Gemeinden in der gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete und es sind folgende Kriterien zu beachten:

„Bahnhofsgebiete sind städtebaulich als Orientierungspunkte zu konzipieren. Sie sollen entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet entwickelt werden.“ und *„Die Verkehrswege sind im Bahnhofsgebiet so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege entstehen.“* (Kap. 1.3, Beschluss 3.1)

Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hat abgestimmt zu erfolgen.

Der Ausbau der Linie Wettingen-Würenlos-Regensdorf ist im kantonalen Richtplan als Vororientierung aufgenommen. Aufgrund der Genehmigung des Richtplans durch den Bundesrat vom 23. August 2017 wird der Artikel M 3.3. Regionalzugverkehr aktualisiert.

Als Planungsgrundsätze des Rad- und Fussverkehrs gilt u.a.: *„Die Gemeinden sorgen für sichere, attraktive und möglichst direkte kommunale Fuss- und Radverkehrsverbindungen und stimmen diese mit den Nachbargemeinden ab. (...) Die Gemeinden fördern mit weiteren planerischen, organisatorischen und gestalterischen Massnahmen den lokalen und regionalen Fuss- und Radverkehr. Insbesondere werten sie die Strassenräume auf.“*

Betreffend die kombinierte Mobilität gilt: *„Der Kanton fördert die Erstellung von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern. Der Kanton sorgt zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmungen dafür, dass an geeigneten Bahn- und Bushaltestellen Park+Ride (Langzeit) sowie Kiss+Ride-Plätze (Kurzzeit) zur Verfügung stehen. (...) Die P+R-Anlagen sind vor allem dezentral an Haltestellen mit guten öV-Verbindungen in die Agglomerationen im Kanton anzulegen. Zur Förderung des Umsteigens zwischen Radverkehr und öV werden die Veloabstellanlagen (Bike+Ride) bedarfsgerecht ausgebaut und deren Zugänge direkt, sicher und hindernisfrei gestaltet. Gemeinden und Unternehmen sollen an geeigneten Standorten Parkplätze für Car-Sharing zur Verfügung stellen. Für Elektrofahrzeuge sind Ladestationen vorzusehen.“*

2.2.2 Agglomerationsprogramm

Die Massnahme „Vernetzung Bahnhof-Grosszelg/Im Grund“ wurde im Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation beim Bund eingereicht und zur Mitfinanzierung beantragt. Im Vorfeld des Agglomerationsprogrammes wurde kantonal eine Schwachstellenanalyse Langsamverkehr, auch für die Gemeinde Würenlos, erstellt. Diese wird u.a. für die Massnahmenplanung im Bahnhofsumfeld beigezogen.

2.2.3 Regionales Entwicklungskonzept, Parkraumkonzept

Im November 2014 wurde der Schlussbericht zur Umsetzung des regionalen Parkraumkonzeptes durch den Vorstand von Baden Regio verabschiedet. Für die Mitgliedergemeinden werden die Ziele und Massnahmen für die Erstellung von neuen sowie die Beeinflussung bestehender Parkplätze unter Berücksichtigung der regionalen Betrachtung formuliert.

Für Würenlos, als Gemeindetyp der „urbanen Entwicklungsachse“ ist die eigentümergebundene Verankerung von Massnahmen zur Parkierung im Rahmen von Gesamt- oder Teilrevisionen der Nutzungsplanung oder in Reglementen vorzusehen. Ebenso sind Verträge mit Privaten möglich. In den zentrumsnahen Lagen der urbanen Entwicklungsräume haben folgende Massnahmen mit Bezug zum Bahnhof die Priorität 1:

- *Bewirtschaftung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund*
- *Regelung der zu erstellenden Parkplätze auf privatem Grund*
- *Grundlagenbeschaffung zur Parkfelder-Bewirtschaftung auf privatem Grund*
- *Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten*

Die Ergänzungen zum Regionalen Entwicklungskonzept vom Juli 2016 sehen für den Bahnhof Würenlos keinen weiteren Ausbau für Park & Ride vor.

2.2.4 Regionales Velokonzept

Der Erläuterungsbericht des Velokonzeptes Baden Regio vom November 2013 analysiert die Routen und Netzlücken und beschreibt die Handlungsfelder für den Veloverkehr in der Region. Dabei wird zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden.

Entlang den Bahngleisen des Bahnhofs Würenlos führt die nationale Veloroute Nr. 5 Mittellandroute. Für den Abschnitt Landstrasse zwischen den Einmündungen der Flora- und Dorfstrasse ist im Velokonzept ein Radstreifen geplant.

2.2.5 Regionale Stellungnahme

Der Regionalplanungsverband Baden Regio hat zur Teilzonenplanänderung „Grosszelg“ im Januar 2014 eine Stellungnahme abgegeben. Die Stellungnahme umfasst u.a. folgende inhaltlichen Hinweise:

- *Sicherstellung einer hochwertigen Freiraumgestaltung inkl. öffentlichem Raum und Bahnhofplatz*
- *Überprüfung der Integration mit weiteren Nutzungen, z.B. Park & Rail*
- *Berücksichtigung des regionalen Parkraumkonzeptes*
- *Berücksichtigung und Sicherstellung des übergeordneten Fuss- und Radwegnetzes*

Zur Teilzonenplanänderung „Grosszelg“ hat Baden Regio am 23. November 2017 erneut Stellung genommen. Ergänzend zu den Inhalten von 2014 wird darin u.a. auf die „Wegleitung für die Aufwertung Zentrum und Strassenräume“ hingewiesen, welche mit Datum vom November 2017 vorliegt.

Die Umsetzung des regionalen Parkraumkonzeptes soll in Abstimmung mit den kantonalen Fachstellen bereits in der Teilzonenplanänderung „Grosszelg“ erfolgen. Die Parkplatzbewirtschaftung für die mittelgrosse Verkaufsnutzung wurde in der BNO zur Teilzonenplanänderung in § 15a, Abs. 2, Mobilitätskonzept verankert.

„Für die mittelgrosse Verkaufsnutzung ist ein Mobilitätskonzept gemäss § 41a zu erstellen. Für die Abstellplätze von Personenwagen von Kunden ist eine Bewirtschaftung vorzusehen.“

§ 41a der BNO beschreibt die Ziele und Anforderungen des Mobilitätskonzeptes. Dieses wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt.

Baden Regio wird über das Mitwirkungsverfahren des vorliegenden Erschliessungsplans informiert.

2.2.6 Nutzungsplanung, Bauzonenplan

Der Perimeter des Erschliessungsplans „Bahnhof-Landi“ (vgl. Abb. 1) liegt in der Gewerbezone und Wohn- und Gewerbezone.

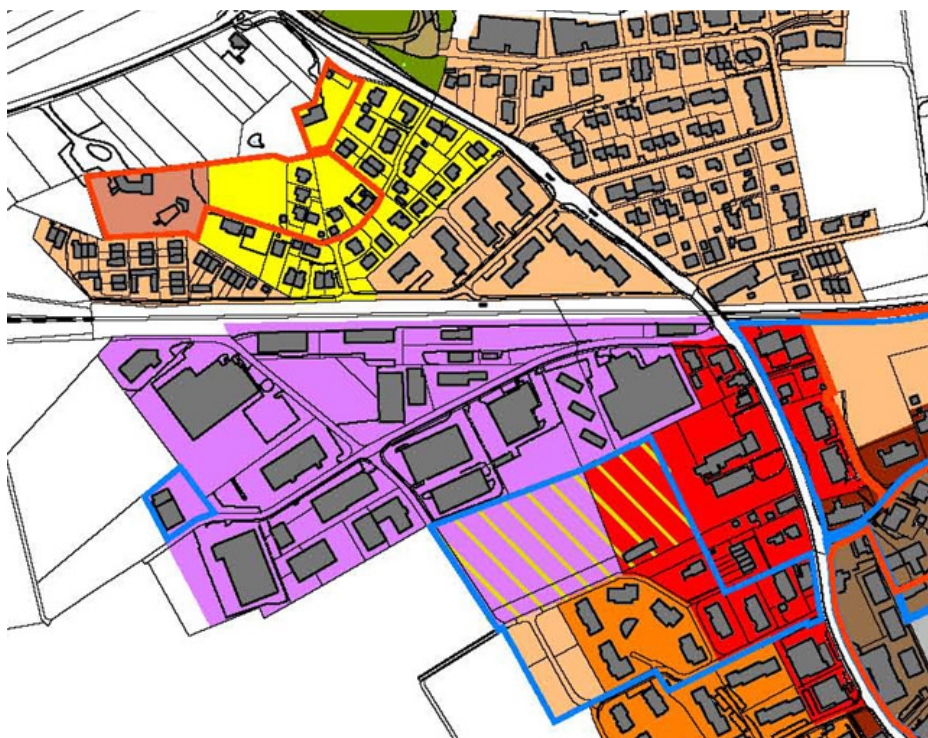


Abb. 2: Ausschnitt Bauzonenplan 2002

Es gelten die Bestimmungen des §15 Bau- und Nutzungsordnung. Nach Rechtskraft der Teilzonenplanänderung „Grosszelg“, wird die Gewerbezone im Bereich der neuen Landi überlagert, vgl. Abb.1. Die Bestimmungen der Gewerbezone werden ergänzt und beinhalten dann zusätzlich Festsetzungen zur maximal zulässigen Ladenfläche und über die Inhalte des zu erbringenden Mobilitätskonzeptes.

Der Umfang und die Regelungsinhalte des Erschliessungsplans „Bahnhof-Landi“ werden mit der Teiländerung Nutzungsplanung „Grosszelg“, festgesetzt und näher bestimmt.

Mit dem Erschliessungsplan sollen die Voraussetzungen für eine zweckmässige Erschliessung aller Nutzergruppen geschaffen, die Anknüpfung an das umliegende Wege- und Strassennetz und eine hohe Freiraumqualität sichergestellt werden.

Die dann gültige Bau- und Nutzungsordnung legt auch fest, dass das Erschliessungs- und Freiraumkonzept orientierender Bestandteil des Erschliessungsplans ist.

Die Teilzonenplanänderung „Grosszelg“ ist Voraussetzung und Bestandteil des Erschliessungsplans „Bahnhof-Landi“. Die Teilzonenplanänderung wurde im Juni 2018 von der Gemeindeversammlung beschlossen und anschliessend zur kantonalen Genehmigung eingereicht.

Die BNO §4a (neu) lautet:

<i>Erschliessungsplan-Pflicht</i>	<i>¹ Der für das Gebiet Bahnhof-Grosszelg erforderliche Erschliessungsplan regelt für den bezeichneten Perimeter die Erschliessung und Freiraumgestaltung. Grundlage für den Erschliessungsplan ist ein Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept.</i>
<i>Bahnhof-Grosszelg</i>	
<i>Zielsetzungen</i>	<i>² Mit dem Erschliessungsplan sind insbesondere folgende Ziele zu erreichen: a) Schaffung der Voraussetzungen für eine zweckmässige Erschliessung des Gebiets für alle Nutzergruppen (Kunden, Reisende, Beschäftigte) und Mobilitätsarten (ÖV, LV, MIV); b) Sicherstellung der Anbindung des Gebiets an das bestehende und geplante Weg- und Strassennetz des Umfelds; c) Sicherstellung einer, dem hohen Öffentlichkeitsgrad des Ortes angemessenen Freiraumqualität.</i>
<i>Öffentlich-rechtlicher Vertrag</i>	<i>³ Der Gemeinderat kann die finanziellen Beteiligungen an neuen oder anzupassenden Infrastruktur- und Erschliessungsanlagen und Freiräumen sowie die dinglichen Rechte und Pflichten zur Umsetzung des Erschliessungsplans in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag regeln. Dieser hat vor der öffentlichen Auflage des Erschliessungsplans vorzuliegen.</i>

2.2.7 Kommunales Leitbild

Das Leitbild der Gemeindeentwicklung vom Januar 2016 enthält die Stossrichtungen für den Bereich Verkehr, u.a.:

- *Die Gestaltung des Strassenraumes ist wesentlich für das konkrete Erleben einer qualitativen Entwicklung.*
- *Zu Fuss oder mit dem Velo im Dorf unterwegs sein ist ein Erlebnis! Sichere Wege und ein dichtes und vielfältiges Netz sollen rege genutzt werden.*
- *Wir setzen auf den öffentlichen Verkehr! Er soll intensiv genutzt werden und einen möglichst grossen Verkehrsanteil übernehmen.*
- *Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist gewährleistet.*
- *Die Infrastruktur wird durch sorgfältige Planung optimal genutzt. Unterhalt, Anpassungen, Um- und Ausbauten nehmen Bezug auf die Bedürfnisse des Dorfes und berücksichtigen die Wohnqualität ebenso wie ökonomische und ökologische Aspekte.*

2.2.8 Entwicklungsstudie „Im Grund“

Die Planungsteams der Entwicklungsstudie haben 2013 Ideen für die Umfeldgestaltung des Bahnhofs entwickelt. Der Erkenntnisbericht zur Entwicklungsstudie enthält Empfehlungen für den Bahnhof und den umliegenden Freiraum. Behördenverbindliche Vorgaben sind im „Entwicklungsrichtplan für die Gebiete Bahnhof, Grosszelg, Im Grund, Steinhof " verankert. (vgl. 2.2.8)

2.2.9 Entwicklungsrichtplan (ERP)

Der ERP wurde im August 2018 vom Gemeinderat beschlossen und verfolgt für den Erschliessungsplanperimeter folgende Ziele, die es zu berücksichtigen gilt (inhaltliche Auszüge, gekürzt):

Städtebau und Nutzung

- *Bahnhofsbereich als identitätsstiftender Ort mit hoher Qualität*
- *Ansiedlung von publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen im bezeichneten Bereich*
- *Fassung des öffentlichen Raumes durch Neubauten und deren Vorbereiche*
- *Nutzungen mit direktem Bezug zum Bahnbetrieb und weitere öffentlichkeitsbezogene Nutzungen wie Kiosk, Toiletten und Wertstoffsammelstellen auf dem Bahnhofsbereich*
- *Liegenschaft 661 eignet sich als Standort für mittelgrosse Verkaufsnutzungen; ergänzend zu der dazu erforderlichen Änderung der Allgemeinen Nutzungsplanung ist für einen zweckmässig abgegrenzten Perimeter ein Erschliessungsplan auszuarbeiten*

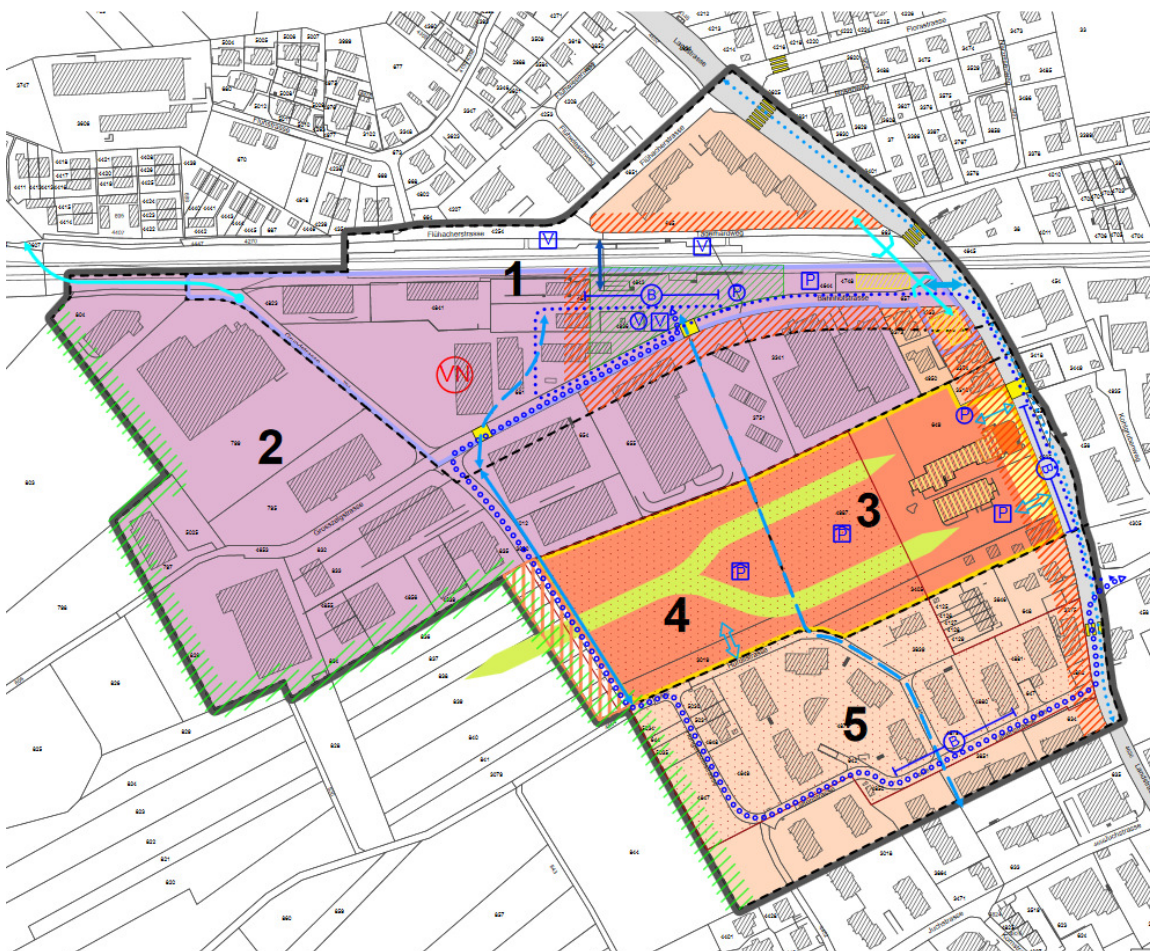


Abb. 6: Ausschnitt Entwicklungsrichtplan, Planpartner AG, August 2018

Freiraum

Bahnhofsvorplatz und Vorbereiche

- *der Raum beidseits der Gleisanlagen hat eine hohe Bedeutung für die Identität und den Auftritt der Gemeinde; sorgfältige Organisation und Gestaltung und barrierefreie Ausgestaltung*
- *der südlich des Kundencenters SBB gelegene Bereich ist als verbindendes Element zu den angrenzenden Bebauungen und Freiräumen als Bahnhofplatz zu gestalten*
- *robuste und qualitätsvolle Gestaltung und Möblierung, welche über das funktionell erforderliche Minimum hinausgehen*
- *Organisation und Gestaltung, so dass ein möglichst konfliktfreies Nebeneinander von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss und Veloverkehr gewährleistet wird*
- *grundstücksübergreifende und koordinierte (Grundeigentümer/Gemeinde) Gestaltung der Frei- und Grünräume*
- *Belebung der Vorzonen durch publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen*

Erschliessung und Mobilität

MIV:

- *Erschliessung ab der Landstrasse (K275) über die Bahnhofstrasse*
- *bei ausgewiesenem Bedarf sind die Zuflüsse aus den Teilgebieten Bahnhof und Grosszelg auf die Landstrasse (K275) bei Rückstausituation auf der Landstrasse zur Verflüssigung des Verkehrs nach Öffnung der Bahnschranke zu dosieren*
- *Bahnhofplatz ist als Begegnungszone (Tempo-20) zu gestalten*

ÖV:

- *Haltestelle der Linie 11 (Ortsbus) auf dem Bahnhofplatz, kurze Umsteigewege*
- *zukünftig mögliche Ortsbusführung über die Lättenstrasse, Hungerbüelstrasse und Grundstrasse*

Langsamverkehr:

- *sicherer und möglichst direkter Fussweg von der Kreuzung Grundstrasse / Grosszelgstrasse über die Liegenschaft 661 zum Bahnhofplatz und den Perronanlagen*
- *kurze und übersichtliche Anbindung des nördlich, entlang der Perronanlagen gelegenen Bereichs für alle Nutzergruppen*
- *Prüfung einer Langsamverkehrsunterführung beim Bahnübergang Kantonsstrasse / Gleisanlagen SBB*
- *Prüfung einer neuen öffentlichen Langsamverkehrsverbindung ab der Grundstrasse in das Gebiet Tägerhard*

Parkierung motorisierter Verkehr

- *in den Arbeitsplatzgebieten kann die Parkierung für Personenwagen und Lastwagen ober- und unterirdisch erfolgen*
- *Berücksichtigung des regionalen Parkraumkonzeptes für die Bemessung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen sowie die Bewirtschaftung von Abstellplätzen für Kunden und die Öffentlichkeit*

Parkierung Velo

- *gut zugängliche und mehrheitlich gedeckte Veloabstellplätze sind in ausreichender Anzahl beidseits der Gleisanlagen anzuordnen*

Ökologie

Bepflanzung:

- *Verwendung standortgerechter und überwiegend einheimischer Bäume und Sträucher*

2.2.10 Benachbarte Sondernutzungsplanungen

Zusammen mit dem Gestaltungsplan „Steinhof“ wurde der Erschliessungsplan für den Fuss- und Veloweg „Bahnhof-Hürdlistrasse“ zwischen der Hürdlistrasse und der Grosszelgstrasse zur Sicherung der Langsamverkehrsverbindung entwickelt. Die Langsamverkehrsverbindung soll zusammen mit der Realisierung des Wohnquartiers „Steinhof“ erstellt werden.

Für die baulichen und betrieblichen Sicherungen wurde zwischen den Eigentümern der Parzellen 655 und 3751 und der Gemeinde Würenlos ein öffentlich-rechtlicher Vertrag vorbereitet.

Das Wegrecht wird bei Rechtskraft des Erschliessungsplans „Bahnhof-Hürdlistrasse“ im Grundbuch angemerkt. Die Sicherung der Weiterführung bis zum Bahnhof erfolgt über den Erschliessungsplan „Bahnhof-Landi“.

2.2.11 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Das BGK der Landstrasse wird im Abschnitt Ortseingang Nord bis zum Kreisel Ländli überarbeitet. Für den Anschluss an den Bahnhofsvorplatz ist die Flächenverfügbarkeit, technische Verkehrsabwicklung, Einlenkerlösung und generelle Gestaltung von besonderer Bedeutung.

Dabei ist der sicheren und attraktiven Anbindung für den Fussgänger- und Veloverkehr eine besondere Beachtung zu schenken. Die in der Verkehrstechnischen Studie erarbeitete Knotenlösung wurde weiterverfolgt. Der Entwurf des BGK diente als Grundlage für das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept „Bahnhof-LANDI“. Die Voraussetzungen (u.a. Flächenbedarf, Strassenlinien, Baulinien) für die Umsetzung der mit den kantonalen Fachstellen abgestimmten Knotenlösung der Bahnhof-/Landstrasse werden im Erschliessungsplan eigentümerverbindlich integriert. Die Erschliessungslösung muss auch für Übergangszeiten gesichert sein, z.B. wenn die neue Landi eröffnet, die definitive Knotengestaltung an der Landstrasse jedoch noch nicht umgesetzt sein sollte.

2.2.12 Nutzungskonzept Landi

Das Nutzungskonzept der Landi von 2013, ergänzt im Juni 2016, wurde für die Erarbeitung des Erschliessungsplans beigezogen. Auf der Grundlage der vorgesehenen Nutzungsanordnung, u.a. Laden, Anlieferungsbereich, Kundenparkierung, Tankstelle und Waschanlage wurden Vorschläge für die Erschliessung und die Freiraumgestaltung erstellt.

Das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept wurde im Entwurf im Januar 2018 mit Vertretern der Landi besprochen.

2.2.13 Erschliessung ÖV und Langsamverkehr

Der Bahnhof Würenlos ist im ½ -Stunden Takt an die S-Bahn Linie 6 Baden–Regensdorf–Watt–Oerlikon–Zürich HB–Uetikon angeschlossen. An durchschnittlichen Werktagen beträgt die Belastung auf dem Streckenabschnitt auf Höhe Bahnhof Würenlos 2000 bis 4000 Personen pro Tag. (Agglomerationsprogramm Limmattal). Für 2016 ermittelte die SBB durchschnittlich 1100 Ein- und Aussteiger am Bahnhof Würenlos pro Tag.

Die Bushaltestelle der Linie 1 RVBW ist an der Landstrasse gelegen. Sie führt über Gebenstorf nach Baden und weiter nach Würenlos und fährt werktags im ¼- Stunden und an Sonntagen im ½-StundenTakt. Der Ortsbus Linie 11 hält am Bahnhof Würenlos. Die Verkehrsverbindung und die Aufnahme von Fahrgästen aus dem bestehendem Wohnquartier „Hürdli“ und den Entwicklungsgebieten „Steinhof“ und „Im Grund“ könnten künftig mit der Linienführung über die Lätten-, Hürdli- und Grundstrasse erfolgen. Um eine langfristige Nutzbarkeit der Fahrkurven für Busse am Bahnhof zu sichern, sollen diese am Bahnhof bereits jetzt auf einen Normalbus mit 12m Länge ausgelegt sein. Ein Witterungsschutz ist für die Haltestelle des Ortsbusses momentan nicht vorhanden.

Die Velofahrer benutzen die Zufahrt zum Bahnhof über die Landstrasse oder die Verbindung über die Lätten,-, resp. Hürdistrasse, weiter in die Grundstrasse zum Bahnhof.

Die Grundstrasse ist im Abschnittsbereich des Entwicklungsgebietes „Im Grund“ für den Motorisierten Individualverkehr gesperrt. Velofahrer aus Norden parkieren z.T. am Tägerhardweg. Durchschnittlich 5 bis 8% der SBB Gäste fahren mit dem Velo zum Bahnhof. Bei einem attraktiven Angebot für Veloparkierung erhöht sich die Zahl der Nutzer. (Veloparkierung, Empfehlung zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, ASTRA 2008) Gemäss Norm sind 1-4 Veloabstellplätze pro 10 Wegreisenden und 2 Veloabstellplätze für je 10 Mitarbeiter vorzusehen. Bei Park&Ride Anlagen sind 5 Veloparkplätze je 100 PW Stellplätze vorzusehen.

Der beidseitige Gehweg entlang der Landstrasse wird in Richtung Bahnhof im Knotenbereich unterbrochen, bevor er als einseitiger Gehweg südlich der Bahnhofstrasse auf Höhe des Lagerhauses der Landi bis zur Grundstrasse/Parzelle 3080 fortgeführt wird. Der nördliche Abschnitt der Grundstrasse/Parzelle 794 verfügt über keinen Gehweg. Von der östlichen Bahnhofstrasse gelangt man parallel zu den Gleisen über den bestehenden Parkplatz auf den Bahnhofsvorplatz. Eine schmale Fussgängertreppe führt von der Parzelle Nr. 661, auf Höhe des bestehenden WC, ebenfalls auf den Bahnhofplatz. Der Fussverkehr aus Richtung Norden erreicht die Gleisanlagen, resp. die Personenunterführung, über den Tägerhardweg.

Die zukünftigen Langsamverkehrsverbindungen sind mit dem ERP vorbestimmt:

- Verbesserung Wegenetz zwischen Hürdli- und Bahnhofstrasse (Nord-Süd-Achse; gesichert über den Gestaltungsplan „Steinhof“ und Erschliessungsplan Fuss- und Veloweg „Bahnhof-Hürdistrasse“)
- Unterführung SBB-Linie an der Landstrasse (langfristig)

- Überführung Grundstrasse in Richtung Tägerhardweg (langfristig)

Die Fuss- und Fahrbeziehungen inkl. Orientierung sowie auch die Parkierungsmöglichkeiten und Aufenthaltsmöglichkeiten für den Langsamverkehr sind derzeit unzureichend. Die Sicherheit und attraktive Wegebeziehung für den Langsamverkehr inkl. Querungen sind ein zentraler Bestandteil des Erschliessungsplans „Bahnhof-Landi“ und sicherzustellen.



Abb. 7: Langsamverkehrsverbindungen Umfeld Erschliessungsplanperimeter

3 Eigentumsverhältnisse

Der Erschliessungsplanperimeter umfasst folgende Eigentümer:

Parzelle	Eigentümer	Fläche
661	Landi Furt- und Limmattal Genossenschaft	7.766qm
657 (Bahnhofstrasse)	Einwohnergemeinde Würenlos	1.147qm
794 (Grundstrasse)	Einwohnergemeinde Würenlos	1.008qm
3353	Landi Furt- und Limmattal Genossenschaft	649qm
3373	Alleineigentum Privatperson	406qm
4643 (Perronanlage)	Schweizerische Bundesbahnen SBB	4.707qm
4644	Schweizerische Bundesbahnen SBB	1.288qm
4748	Landi Furt- und Limmattal Genossenschaft	534qm
4823	Alleineigentum Privatperson	1.358qm
4841	Alleineigentum Privatperson	1.697qm
4842	Alleineigentum Privatperson	782qm
4936	Einwohnergemeinde Würenlos	289qm

Eine Nachfrage nach Gewerbefläche am Standort ist nach wie vor vorhanden. Das ursprüngliche Bahnhofsgebäude wird heute als Verkaufsgeschäft mit Café- und Barbetrieb genutzt.

4 Bestandssituation

Mit der bereits durchgeführten Umgestaltung durch die SBB wurden die Perronanlagen und ein Kundencenter mit Rampen- und Treppenanlagen neu erstellt. Das bestehende Bahnhofsgebäude wird heute gewerblich genutzt. Der Bahnhof weist eine Ausstattung mit Sammelcontainern, WC Anlagen und wenigen Sitzbänken auf. Einzelne vorhandene Gehölze sind abgängig. Der Gesamteindruck ist bis auf die neuen Gleisanlagen nicht einladend und wird der Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht.



neue Perronanlage, Kundencenter SBB



Parkplätze SBB, Taxi



Bushaltestelle



Rampenanlage, Sitzbank



Veloständer, Textilcontainer, WC Anlage



WC Anlage, Abfallsammelstelle



Bahnhofstrasse, Richtung Landstrasse



Lagerschuppen Landi



Bahnhofsgebäude, Zufahrt Gewerbe



Technikgebäude, Funkmastanlage SBB



Tägerhardweg



Zugang Perron vom Tägerhardweg



Ansicht Kundencenter von Norden



Zugang Rampe Nordseite

Fotos September 2016

5 Anforderungsliste

An den Sitzungen vom 1. September 2016 und 24. August 2017 wurden neben den planerischen Grundlagen unter Kap. 2.2 seitens der Bauverwaltung Würenlos folgende Anforderungen an die Erarbeitung der gestalterischen Konzeption und den Erschliessungsplan, resp. Überprüfungen festgelegt; vorbehalten ist hierin die kantonale Beurteilung durch die verschiedenen Fachstellen:

1) Gesamtbetrachtung im Erschliessungsplanperimeters und der anschliessenden Nutzungsbereiche
2) schematische Darstellung der Verkehrsabwicklung und Nutzungen inkl. notwendiger Fahrspurbreiten und Radien
3) Gestaltung eines einladenden, attraktiven und funktionalen Bahnhofsplatzes
4) Einbindung des historischen Bahnhofsgebäudes in das Gesamtkonzept
5) Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Linienführung des Ortsbus, 12m Buslänge
6) Anordnung der Bushaltestellen möglichst in Fahrtrichtung rechts
7) Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten; möglichst zusammenhängende Fläche mit Bevorzugung Langsamverkehr (Begegnungszone) schaffen
8) Prüfung der Mehrfachnutzungen der Fahrspuren
9) Berücksichtigung bestehender und zukünftiger Zufahrten, Dienstbarkeiten, Parkierung Gewerbe
10) Berücksichtigung der bestehenden Rampenanlage SBB
11) vorerst Erhalt des Lagerschuppens Landi, Parzelle Nr. 4748
12) optionaler Rückbau des bestehenden Gebäude der Landi Parzelle 3353
13) Prüfung eines praktischen und optisch angepassten Standortes für die Container
14) sinnvolle Anordnung einer WC Anlage
15) Prüfung, Abstimmung mit RVBW, bzgl. einer Aufenthaltsmöglichkeit für Buschauffeure
16) optionale Nutzung der Parzellen Nr. 4643 der SBB
17) vorerst Erhalt des Technikgebäude SBB Parzelle 4643
18) Flächenverfügbarkeit der Parzelle Nr. 4936, Gemeinde
19) Sicherstellen der Fahrbahnen und/oder Fahrrechte für Bus/MIV
20) Prüfung aller Wendeschleifen verschiedener Nutzer
21) Platzierung und Einbindung einer Bushaltestelle mit Wetterschutz
22) Ermöglichung einer guten Auffindbarkeit/Orientierung zu den Bushaltestellen
23) Prüfung der vorgesehenen Parkierung der Landi
24) Prüfung von 30 Parkplätzen P+Rail für die SBB (ist: 18)
25) Prüfung von 2 Kurzzeitparkplätze SBB (ist: 0)
26) Prüfung von ca. 4 Plätzen Mobility (ist: 1)
27) Berücksichtigung einer Möglichkeit für eine Ladestation Elektrofahrzeuge
28) Anordnung von ca. 40 Veloabstellplätzen für die SBB (ist: 20)
29) Anordnung von Veloparkplätzen und einem zusätzlichen gedeckten Wartebereich für Reisende nördlich der Gleisanlagen
30) gute Auffindbarkeit/Sichtkontakt der Laufkundschaft zum Landishop; Integration des neuen Tankstellenshops in das Fusswegenetz zum Bahnhof
31) Berücksichtigung der Ankunftssituation von der neuen Langsamverkehrsverbindung aus dem Gebiet Steinhof/Im Grund zum Bahnhof
32) Prüfung eines Trottoirs entlang der Grundstrasse
33) Vorschlag für Gehölzpflanzungen
34) Berücksichtigung Beleuchtung (allenfalls erst im Bauprojekt)
35) Vorsehen von pflegearmen Beläge, Einbauten, Ausstattungen
36) Berücksichtigung der Produkt-Ausstattungspalette SBB
37) Berücksichtigung der Zu- und Wegfahrt Landi, inkl. Sattelzug
38) Überprüfung Strassenbreiten Bahnhof- und Grundstrasse
39) kostengünstige Gesamtlösung

Neben den bereits bekannten kantonalen, regionalen und kommunalen Anforderungen an den Planungserimeter wurden für die Erarbeitung der gestalterischen Konzeption und des Erschliessungsplans Wünsche und Anregungen betroffener Eigentümern im Perimeter im ersten Halbjahr 2018 abgeholt. Hierbei ging es neben Nutzungsvorstellungen und betrieblichen Abwicklungen auch um die zeitlichen Entwicklungsperspektiven. U.a. für die technischen Randbedingungen wurden Gespräche mit der RVBW und SBB geführt. Die Gestaltungskonzeption wurde im Entwurf mit den Eigentümern und den Verkehrsbetrieben besprochen. Hinweise aus der Praxis, resp. dem Betrieb konnten so bereits frühzeitig berücksichtigt werden.

Anfang Juni 2018 wurden das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept sowie der Erschliessungsplan der Planungskommission präsentiert. Die Anregungen und Wünschen wurden in die vorliegende Fassung eingearbeitet.

Der Erschliessungsplan wurde auf den jeweils aktuellen Stand des BGK und der Knotenplanung Landstrasse abgestimmt.

Mit der Erarbeitung des Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzeptes als Grundlage des Erschliessungsplans mussten bzgl. Anforderungsliste Prioritäten und ein Konsens der verschiedenen Raumannsprüche vorgenommen werden.

6 Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept

Nach der Überprüfung von acht grundsätzlichen Gestaltungsvarianten wurden zwei Varianten weiterverfolgt.

Das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept basiert auf der Lösung mittig des Bahnhofplatzes eine Businsel anzuordnen, welche eine Zu- und Wegfahrt in beide Richtungen der Bahnhofstrasse zulässt.

Der Entwurf zeichnet sich durch folgende Konzeptionen und Elemente aus:

- Die Verkehrsströme der Bahnhofs- und Gewerbenutzungen Landi werden getrennt.
- Die Topographie zwischen Bahnhof und südlichen Verkaufsflächen wird berücksichtigt; die Geländekante als Nutzungstrennung ausgebildet; Langsamverkehrsverbindungen zwischen Bahnhof und Verkaufsgeschäft werden gesichert.
- Die Parkierung von Bahnhof und Verkaufsgeschäft, als auch die Zufahrt für die Anlieferung und Parkierung des neuen Verkaufsgeschäfts, werden voneinander getrennt angeordnet.
- Die Fussgänger gelangen, auch aus den südlichen neuen Quartieren, auf direktem Weg zum Bahnhof.
- Es werden kurze Veloverbindungen vorgesehen.
- Die Bahnhofplatzfläche bleibt dem ÖV und Langsamverkehr weitestgehend vorbehalten.
- Der Sichtkontakt von der Bahnhofstrasse zum Bahnhofsgebäude und -platz wird gestärkt.
- Die Nutzungs- und Freiraumstruktur trägt zur besseren Orientierung und Gestaltung sowie weniger Suchverkehr bei.

- Eine breite Granitschale grenzt den Bahnhofsbereich von der Bahnhofstrasse ab. Die Schale dient auch der Entwässerung.
- P+R Parkplätze, Taxi- und Kurzwarteplätze und der Entsorgungsplatz werden sinnvoll platziert und tragen zu einem möglichst grosszügigen, zusammenhängenden Bahnhofsplatz bei.
- Die Zu- und Wegfahrten der mit neuer Verkaufsnutzung überlagerten Gewerbezone werden auf das Notwendige beschränkt.
- Für die Parzelle Nr. 4842 wird eine mit der Entsorgungsstelle kombinierte Wendeschleife vorgesehen.
- Der Bahnhofsbereich wird mit Wartebereichen, auch nördlich der Gleise, ausgestattet; Sicherheitsaspekte werden berücksichtigt.
- Fussgängerquerungen werden in Abstimmung mit dem BGK vorgesehen.
- Längerfristige Fusswegeverbindungen in Richtung Tägerhard, werden berücksichtigt.
- Die Flächen werden nutzungsübergreifend mit gleichmässigen Elementen aus Baum- und Heckenreihen begrünt.
- Die Gesamtgestaltung erhöht die Attraktivität, die Aufenthalts- und Durchgangsfunktion des Bahnhofsbereiches.
- Die Fuss- und Veloverbindungen ergänzen das Netz und schliessen vorhandene Lücken.

7 Erschliessungsplan

7.1 Flächennutzungen, Verkehrsführung und Geometrie

Der Zugang von der Landstrasse aus und der zentrale Bahnhofsvorplatz mit seinen Anschlussbereichen sollen als Gesamtanlage in Erscheinung treten. In den Teilgebieten mit verschiedenen Hauptnutzungen ist mit einfachen Mitteln eine klar erkennbare Orientierung zu ermöglichen. Die funktionalen Aspekte, Verbindungen und Ausstattungen sollen wie selbstverständlich in das Umfeld und die Gestaltungsflächen integriert wahrgenommen werden. Es sind folgende Verkehrsführungen der Verkehrsträger und Flächennutzungen vorgesehen:

Bus

Für den Normalbus werden folgende geometrischen Abmessungen berücksichtigt: Länge: 12m, Breite: 2.55m, Wendekreis: 22m. Der Bus soll beidseitig der Bahnhofstrasse ein- und ausfahren können. Dementsprechend sind auf dem zentralen Platzbereich die entsprechenden Breiten für die Fahrkurven zu gewährleisten. Im Bauprojekt ist zu überprüfen, ob auch Schleppkurven für einen allfälligen Schienenersatzverkehr (Gelenkbus) sichergestellt werden können. Im Bauprojekt sind ebenfalls die Infrastrukturen, u.a. Ticketautomaten und Anzeigetafeln, vorzusehen.

Buswartebereich

Der gedeckte Wartebereich Bus soll in Absprache mit der SBB an das vorhandene Kundencenter angegliedert werden. Es soll ein niveaugleicher Einstieg im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) realisiert werden. Die Bushaltekante ist in Absprache mit der SBB (u.a. Gelenkbustauglichkeit) und der RVBW (Komfort Buskunden) so lang wie möglich auszubilden.

Park & Ride

Für eine konfliktarme Verkehrsführung der P+R Plätze ist ab der Bahnhofstrasse ein Einbahnverkehr vorzusehen, so dass Wendemanöver und Rückstau im Knotenbereich der Landstrasse/Bahnhofstrasse unterbunden werden können. Die Abgrenzung zur Bahnhofstrasse muss deutlich erfolgen, eine Sicherheitslinie ist auszubilden.

Parkierung MIV Parzelle Nr. 661

Die Ein- und Ausfahrt des Verkaufsgeschäftes soll in der Nähe des vorgesehenen Ladeneingangs und in angemessener Entfernung zum zentralen Bahnhofsbereich angeordnet werden. Die interne Parkplatzanordnung obliegt dem Eigentümer Parzelle Nr. 661. Es wird jedoch ein Einbahnverkehr für die Parkierungsanlage empfohlen. Die allfällige Nutzung von Überlaufparkplätzen benachbarter Gewerbebetriebe unterliegt privaten Vereinbarungen.

Die Bewirtschaftung der Parkplätze ist gemäss angepasster BNO im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zum Baugesuch nachzuweisen.

Taxi/ Kurzzeitplätze

Die Taxi- und Kurzzeitplätze sollen relativ nah an den Gleisen, südlich der vorhandenen Treppenanlage, angeordnet werden.

Wendehammer LW

Für die Parzelle Nr. 4842 und die Entsorgungsanlage wird eine Fläche ausgeschieden, die einem Wendehammer für einen Lastwagen und dem Entsorgungsfahrzeug genügt.

LW Anlieferung Parzelle Nr. 661

Um unnötigen Fahrverkehr im Eingangs- und Parkplatzbereich des Verkaufsgeschäftes zu unterbinden, ist für die Anlieferung LW ein Einbahnverkehr, Einfahrt Grosszelg-, Ausfahrt Grundstrasse vorgesehen.

PW Zufahrt Grundstrasse, Parzelle Nr. 661

Um die Ein- und Ausfahrt für die Nutzung der Waschanlage oder eine anderweitige gewerbliche Nutzung von der Bahnhofstrasse entkoppelt durchführen zu können, soll auf der Südwestseite der Grundstrasse eine Ein- und Ausfahrt zur und von Parzelle Nr. 661 vorgesehen werden.

Velo

Der Velofahrer soll relativ eben von sämtlichen Seiten in Richtung Perron, resp. den Veloabstellplätzen, gelangen. Die Veloabstellplätze sind so konzipiert, dass sie gut einsehbar, überdacht und sicher angeordnet werden können. Nördlich der Gleise (ausserhalb Erschliessungsplanperimeter) sollen neue überdachte Veloabstellplätze am Trägerhardweg das Angebot ergänzen.

Die Mindestanzahl der Veloabstellplätze für die Bahnnutzung wurde seitens Gemeinde bereits im 2016 bei der SBB eingeholt und wird im Vor- und Ausführungsprojekt, auch im Sinne der Erweiterbarkeit, weiter überprüft.

Fussgänger

Der Bahnhofplatz ist ab der Landstrasse direkt zugänglich. Ein Fussgängerübergang parallel der Landstrasse und auf Höhe des vorgesehenen Eingangsbereiches des Verkaufsgeschäftes ergänzt die Querungsmöglichkeiten. Der neue Fussgängerstreifen am Knoten Bahnhof-/ Landstrasse soll auch für Sehbehinderte geeignet angeordnet werden. Der Gehweg auf der Südseite der Bahnhofstrasse bleibt bestehen. Die Nord-Süd-Verbindung zwischen Hürdli/Steinhof und dem Bahnhof wird mit einem Fussgängerübergang über die Bahnhofstrasse ergänzt. Zwei Verbindungen sollen den nördlichen Bahnhofplatz mit dem Eingang des Verkaufsgeschäftes verbinden. Davon soll mindestens eine Verbindung behindertengerecht erstellt werden.

Auf der Nordseite der Grundstrasse soll eine „Vorhaltefläche Gehweg“ vorgesehen werden, welche als solche herzustellen ist, wenn die Fussgängerverbindung aus dem Gewerbegebiet Gosszelg in Richtung Tägerhard angebunden wird. Die Verbindung kann ebenfalls an Bedeutung gewinnen, falls das Perron längerfristig eine Verlängerung in Richtung Westen erfährt. Bis dahin kann die „Vorhaltefläche“ als Grünstreifen ausgebildet werden. Bei Realisierung des Weges soll eine dann schmalere, parallele Grünfläche auf der strassenabgewandten Seite des Weges verbleiben.

Das Freiraum- und Erschliessungsgestaltungskonzept sieht eine Optimierung der Bahnofsunterführung vor, u.a. als Ergänzung einer Treppe zur besseren Anbindung des Tägerhardweges.

WC

Das öffentliche WC soll näher am zentralen Platzbereich angeordnet werden. Mit der neuen Lage des öffentlichen WC wird die soziale Sicherheit gegenüber der heutigen Situation weiter erhöht.

Fahrbahnbreiten

Für die Fahrbahnbreiten der Bahnhof-, Gosszelg- und Grundstrasse ist die VSS 640 201 massgebend. Sie legt die geometrischen Normalprofile, sowohl für neue Strassen wie auch für Sanierungen und zur Beurteilung von bestehenden Strassen, fest.

Die Bahnofsstrasse hat derzeit eine Breite von 6m. Bei einem Begegnungsfall von LW/LW und einer ausgeschiedenen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h beträgt die Normgrösse 6m. Für 50km/h müsste die Normbreite 6.7m betragen.

Zugunsten des Bahnhofplatzes wird eine Breite von 6m ausgeschieden. Diese hat sich bislang als zweckmässig erwiesen und soll gemäss Gemeinderat beibehalten werden.

Die Grundstrasse weist eine Breite von 5.5m auf. Für einen Begegnungsfall LW/PW und einer festgesetzten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist gemäss Norm eine Breite von 5.2m vorzusehen. Eine Breite von 5.9m wäre bei einer Geschwindigkeit von 50km/h normgerecht. Es wird die Breite von 5.5m beibehalten.

7.2 Rechtliche Festsetzungen

Im Erschliessungsplan wird zwischen Genehmigungsinhalt und Orientierungsinhalt unterschieden. Mit dem Erschliessungsplan werden folgende Inhalte eigentümergebunden festgesetzt:

Perimeter

Der Perimeter wird durch den jeweiligen südlichen Strassenabschluss der Bahnhof-, Grosszelg- und Grundstrasse begrenzt und endet südlich der Gleise. Der Knoten Landstrasse / Bahnhofstrasse sowie die Parzellen Nr. 3353 und 3373 sind für eine definitive Umsetzung der kantonalen Knotenplanung inkl. Übergangslösung im Perimeter enthalten.

Begegnungsraum/Tempolimit

Um die siedlungsorientierte Ausgestaltung des Bahnhofplatzes zu stärken und zu sichern und der bevorzugten Nutzung durch den Langsamverkehr gerecht zu werden, wird eine Begegnungszone ausgeschieden. Eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h soll die Aufenthaltsqualität erhöhen. Fussgänger sind vortrittsberechtigt. Es ist ein Mischverkehr ohne separate Verkehrsspuren vorgesehen. Die Organisationsabwicklung, Signalisierung und Markierung ist Bestandteil des Bauprojektes. Für die Bahnhof-, Grosszelg- und Grundstrasse ist Tempo 30 vorgesehen, wofür die bestehenden Querschnittsbreiten der Strassen gemäss neuer technischer Norm ausreichend sind. Die Zielsetzung der Tempofestlegungen wird in den Sondernutzungsvorschriften festgelegt und im Situationsplan orientierend aufgenommen. Die Umsetzung erfolgt gemäss Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (SR 741.213.3) in einem separaten Verfahren. Innerhalb des Begegnungsraumes wird ein zentraler Platzbereich mit erhöhten funktionalen und gestalterischen Anforderungen ausgeschieden.

Strassenlinie

Mit der Festsetzung der Strassenlinien geht das Enteignungsrecht gemäss §132 BauG einher. Der Enteignungstitel berechtigt zur Enteignung für im öffentlichen Interesse erforderlichen Werke und Massnahmen. Für die Bahnhofstrasse wird die Strassenlinie für die Breite von 6m ausgeschieden. Die neuen Gehwegverbindungen von der Landstrasse in die Bahnhofstrasse werden beidseitig sichergestellt.

Die Planung des BGK vom März 2018 ist als Orientierungsinhalt dargestellt. Eine Eröffnung der Landi darf nur vorgenommen werden, wenn für alle Verkehrsteilnehmer eine genügende und sichere (Übergangs-) Lösung des Knotens Bahnhof-/Landstrasse gesichert ist.

Vorhaltefläche Fussgängerweg Tägerhard

Parallel der Grundstrasse wird die Strassenlinie mit Abschluss eines neuen Gehweges festgesetzt. Der Gehweg wird erst als solcher erstellt, wenn die Verbindung in das Tägerhard relevant wird. Das Vorhaben ist längerfristig vorgesehen. Bis anhin kann die Vorhaltefläche begrünt werden.

Baulinie

Die Baulinie entlang der Parzellen Nr. 3357, 3373 und 4748 dient der Raumsicherung für das Strassenprojekt der Landstrasse, inkl. Knoten Bahnhof-/Landstrasse. Die Baulinien gehen anderen Abstandsvorschriften vor, und ermöglichen mit der Verlegung des Gehweges am Knoten Land- und Bahnhofstrasse, dass für Bauten ein kleinerer Abstand als der rechtmässige Strassenabstand zulässig ist.

Sichtlinien

Die Sichtzonen legen den notwendigen Raum für eine unbehinderte Sicht entsprechend der signalisierten Höchstgeschwindigkeit fest.

Veloparkierung und -anbindung

Die Veloanbindung Nord-Süd soll die Verbindung aus dem Hürdli bis zu Bahnhof fortführen. Für den Bahnhofplatz werden die Parkierungsflächen für Velo vorgegeben. Sie sind auf den ausgeschiedenen Flächen in der Mindestanzahl gemäss VSS-Norm vorzusehen. Auf den privaten Gewerbeflächen sind die Veloabstellflächen gemäss VSS-Norm mit dem jeweiligen Baugesuch und im Umgebungsplan nachzuweisen.

Fusswegeverbindung

Die Fusswegeverbindungen sollen die Wege zwischen Dorf und Bahnhof und in alle Richtungen gewährleisten. Zudem ist die Anbindung zwischen dem Bahnhof und der neuen Verkaufsfläche im Grosszelg zu sichern. Die Verbindungen sind in den Baugesuchen zu konkretisieren und für eine Genehmigung nachzuweisen.

Fussgängerquerungen

Die im ERP und im Gestaltungskonzept festgelegten Übergänge werden im Erschliessungsplan inkl. Anordnungsspielraum für das Ausführungsprojekt definitiv festgelegt. Somit muss ein Übergang im Bereich Knoten Bahnhof-/ Landstrasse und in Verlängerung der neuen Nord-Süd-Achse Langsamverkehr erstellt werden.

Trotz der Ausweisung der Bahnhofstrasse mit einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 sieht die Gemeinde eine weitere Querung auf Höhe Eingang des Verkaufsgeschäftes Parzelle Nr. 661 vor. Es wird zukünftig ein höheres Fussgängeraufkommen, auch aus den südlich und östlich angrenzenden Gebieten der Grosszelg- und Grundstrasse, erwartet.

Bushalte- und wartebereich

Mit dem Erschliessungsplan wird die Lage der Bushaltestelle entsprechend dem vorgesehenen Verkehrsregime und im Sinne eines grosszügigen zusammenhängenden Bahnhofplatzes konkretisiert. Zentral und an das vorhandene Kundencenter angebunden bildet die ÖV Haltestelle einen Ankerpunkt der Platzgestaltung.

Abstellflächen/Parkierung

Die Planung wurde im Erschliessungsplanperimeter soweit fortgeführt, dass die Halte- und Parkierungsflächen der verschiedenen Nutzer gegenüber dem ERP genauer definiert werden können. Für das Ausführungsprojekt ist jedoch eine minimale Verschiebemöglichkeit berücksichtigt. Taxi und Kurzparker werden kombiniert angeordnet. Weitere Aufstell- und Parkierungsflächen werden deutlich voneinander getrennt.

Allfällige Doppelnutzungen der ausgeschiedenen Parkflächen sind im Mobilitätskonzept zum Baugesuch nachzuweisen und können auch in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag festgehalten werden.

Ein- und Ausfahrten

Für ein geordnetes und weitestgehend sicheres Verkehrsregime werden die Ein- und Ausfahrten der verschiedenen Fahrspuren und Nutzergruppen entkoppelt und auf das notwendige Mass reduziert. Dementsprechend wird die Zu- und Wegfahrt LW Verkaufsgeschäft Grosszelg im Einbahnverkehr ausgeschieden. Die notwendige Fläche für den Wendebereich der Entsorgung und für die Parzelle Nr. 4842 wird nachgewiesen.

Entsorgungsanlage

Die Entsorgungsanlage soll zugunsten der zentral angeordneten Veloabstellplätze in Richtung Westen verschoben werden. Um diesen Gestaltungsvorschlag für die Ausführung zu sichern, wird die Entsorgungsfläche am neuen Standort festgesetzt. Die Aufstellflächen für Nutzer und die Bewirtschaftung sowie die Wenderadien wurden überprüft.

Gehölze und Grünflächen

Um eine durchgehende Begrünung nach einem einheitlichen Muster für den Bahnhofplatz, aber auch die Flächen des Verkaufsgeschäftes zu gewährleisten, werden Gehölzstandorte und Grünflächen ausgeschieden. Die genaue Lage wird im Bauprojekt festgelegt. Die Grünflächen können als Grünstreifen oder Heckenelemente umgesetzt werden. Die Sondernutzungsvorschriften enthalten die geforderten Inhalte des Umgebungsplans zu den Baugesuchen.

Hinweis Lärm

In der Gewerbezone gilt die Empfindlichkeitsstufe III. Die Wohn- und Gewerbezone südöstlich der Bahnhofstrasse ist ebenfalls der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Lärmschutzmassnahmen sind nicht erforderlich.

8 Weiterer Handlungsbedarf

8.1 Massnahmen nördlich der Bahngleise

Im Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept sind Wartebereiche und überdachte Velo-
ständer nördlich der Bahngleise, ausserhalb des Erschliessungsplanperimeters vorgesehen.
Die Gemeinde ist darum bemüht die Vorschläge in eine Umsetzung zu überführen. Diesbezüglich
werden u.a. mit der SBB entsprechende Gespräche geführt.

8.2 Öffentlich-rechtlicher Vertrag, Dienstbarkeiten

Der Gemeinderat kann die vorgesehenen Fahrwege, Fusswege, Aufstellflächen und Nutzungs-
rechte in öffentlich-rechtlichen Verträgen regeln. Diese Verträge müssen bei der Baueingabe im
Grundbuch als Dienstbarkeit eingetragen sein. (vgl. §5, Abs. 9 SNV) Gemäss §4a BNO kann der
Gemeinderat die finanziellen Beteiligungen an neuen oder anzupassenden Infrastruktur- und
Erschliessungsanlagen und Freiräumen sowie die dinglichen Rechte und Pflichten zur Umset-
zung des Erschliessungsplans in einem öffentlich-rechtlichen Vertrag regeln. Dieser hat vor der
öffentlichen Auflage des Erschliessungsplans vorzuliegen. Mit der Landi soll bzgl. Knoten Bahn-
hof- und Landstrasse ein öffentlich-rechtlicher Vertrag abgeschlossen werden. Dieser hat vor der
öffentlichen Auflage des Erschliessungsplans vorzuliegen und ist im Grundbuch anzumerken.
Für neue oder anzupassende Fuss-, Fahr- und Nutzungsrechte müssen vertragliche Regelungen
getroffen und im Grundbuch angemerkt werden. Dies betrifft u.a. Vereinbarungen mit der SBB
und Eigentümern der Gewerbezellen.

8.3 Vorprojekt Bahnhofplatz

Das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept wurde bereits auf die prinzipielle techni-
sche Machbarkeit (Schleppkurven, Fahrwege, Parkplatzanzahl, Einbauten, etc.) überprüft.
Die Gemeinde sieht vor, mit einem Vorprojekt des Bahnhofplatzes und der Gemeindestrassen
das Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept zu konkretisieren. Bestandteil des Vorpro-
jektes ist die gestalterische und technische Ausweisung, Dimensionierung und Materialwahl der
Flächen, Einbauten und Bepflanzung sowie die Entwässerung. Das Vorprojekt dient u.a. als
Grundlage der Kostenteiler der verschiedenen betroffenen Eigentümer. Für die Umlegung der
bestehenden Kanalisationsleitung ist mit dem Bauprojekt beim AfU eine Baubewilligung einzu-
reichen. Das Vorprojekt ist in Bearbeitung.

9 Planungsbeteiligte

Beteiligte:	
Gemeinde Würenlos	Bauverwaltung: Markus Roth
Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept Erschliessungsplan „Bahnhof-LANDI“	Minikus Vogt & Partner AG: Corrado Minikus, Claudia Schwarzmaier Seippel Landschaftsarchitekten GmbH: André Seippel, Samuel Tiefenauer
Entwicklungsrichtplan „Bahnhof, Grosszelg, Im Grund, Steinhof“ Teilzonenplanänderung „Grosszelg“	Planpartner AG: Heinz Beiner, Marcel Anderegg

10 Planungsablauf

Termin	Ablauf
10/2016	Variantenstudie Erschliessungs- und Gestaltungskonzept, Minikus Vogt & Partner AG Weiterführung der parallelen Planungsverfahren im Gebiet Bahnhof, Grosszelg, Im Grund, Steinhof, Verschiedene
09/2017	Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept Entscheid Bauverwaltung; Weiterverfolgung von zwei Varianten, Minikus Vogt & Partner AG mit Seippel Landschaftsarchitekten GmbH
12/2017	Zwischenpräsentation Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept in der Arbeitsgruppe
01/2018 bis 03/2018	Besprechung Entwurf Erschliessungs- und Freiraumgestaltungskonzept mit Grundeigentümern inkl. SBB und RVBW
06/2018	Vorstellung der Planung bei Gemeinderat und Fachkommissionen
08/2018	Kantonale Vorprüfung Abschliessende Kantonale Vorprüfung Mitwirkung Einwendungsverfahren Genehmigungsverfahren

Wettingen, Oktober 2018

MINIKUS VOGT & PARTNER AG