

Kanton Aargau  
Stadt Bremgarten



Stadt Bremgarten

# Gesamtrevision Nutzungsplanung Auswertungsbericht zum Mitwirkungsverfahren

28. März 2022 und 4. Juli 2022

**Stand:** Beschluss Stadtrat | 28. März 2022 und 4. Juli 2022  
**BVURO:** 16.15-1

**Auftraggeber**

Stadt Bremgarten  
Rathausplatz 1  
5620 Bremgarten

**Auftragnehmer**

*Projektleitung, raumplanerische Bearbeitung*

**arcoplan klg**

Limmatauweg 9  
5408 Ennetbaden

**Verfasser / Mitarbeit**

Renato Costamagna, Siedlungsplaner HTL, Raumplaner FSU  
Stefan Zantop, Landschaftsarchitekt FH/BSLA  
Sabina Dürrenberger, dipl. Geografin MNF

Thomas Belloli, dipl. Ing. FH in Raumplanung, Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH (Teil KGV)

## Gesamtrevision Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland

### **Auswertungsbericht zum Mitwirkungsverfahren**

Gestützt auf § 3 Baugesetz (BauG) legte der Stadtrat Bremgarten die Planungsentwürfe zur Gesamtrevision Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland vom 29. Oktober 2021 bis zum 7. Dezember 2021 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Hinweise und Vorschläge zu den Entwürfen konnten von allen interessierten Personen innert der Mitwirkungsfrist schriftlich beim Stadtrat, Rathausplatz 1, 5620 Bremgarten, eingereicht werden. Während der Mitwirkungsfrist fanden zudem Sprechstunden auf Anmeldung sowie teils öffentliche Orientierungsveranstaltungen zu den Themen «Bahnhof Bremgarten», «Kommunaler Ortsbildschutz» und «Natur und Landschaft» statt.

Innert der Frist gingen insgesamt 53 schriftliche Mitwirkungseingaben ein. Weiter haben auch Anregungen und Meinungen, die namentlich anlässlich der Orientierungsversammlungen und der Sprechstunden geäußert wurden, in den Erwägungen und Stellungnahmen zu den einzelnen Themen Eingang gefunden. Alle in den Eingaben gestellten Anträge wurden separat erfasst und fünf übergeordneten Themen zugewiesen. Die Eingaben der Mitwirkenden wurden mit Ausnahme derjenigen der politischen Parteien, Gruppierungen und Vereinen anonymisiert.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht orientiert über die Durchführung und die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens zur Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland. Der Bericht ist öffentlich. Die Abteilung Bau der Stadtverwaltung kann das Dokument elektronisch oder auf Wunsch in gedruckter Form zustellen. Die stadträtlichen Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung können nicht angefochten werden.

Die Mitwirkungseingaben zur Teiländerung «Materialabbauzone Rauestei» sind in einem separaten Auswertungsbericht zusammengefasst.

Beschlossen am 28.03.2022 und 4. Juli 2022

**Stadtrat Bremgarten**

## Lesehilfe für den Mitwirkungsbericht

- Die Mitwirkungseingaben wurden im Grundsatz anonymisiert (Ausnahmen: Parteien und Verbände) und in der Reihenfolge ihres Eingangs nummeriert. Den Verfassenden der Mitwirkungseingaben wird diese Mitwirkungsnummer im Zuge der Veröffentlichung des Auswertungsberichts mitgeteilt.
- Die politischen Parteien, Gruppierungen und Vereine, die im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe eine Eingabe gemacht haben, wurden wie folgt nummeriert:

<i>Mitwirkende</i>	<i>Mitwirkungs-Nr.</i>
Die Mitte Bremgarten	10
Forum Hermetschwil-Staffeln	13
Grünliberale Partei Bremgarten	14
Läbigs Bremgarte	24
Sozialdemokratische Partei Bremgarten-Zufikon	38
Schweizerische Volkspartei Bremgarten	43

- Im Mitwirkungsbericht sind die eingegangenen Anträge und Begründungen nach Themen gruppiert und mit dem zugewiesenen Buchstaben (Kapitel) gemäss Inhaltsverzeichnis auf der Folgeseite versehen. Innerhalb des Themas werden die einzelnen Anträge buchstabenbezogen nummeriert (z.B. zu A «Substanzschutz» wurden Anträge A1, A2, etc. gestellt).
- Die Anträge sind grundsätzlich im Wortlaut übernommen, inhaltlich gleichlautende Anträge sind wo möglich zusammengefasst, jedoch mit Nummer rückverfolgbar.
- Begründungen zu den Anträgen werden, soweit vorhanden und nicht bereits im Antrag enthalten, mit der zugehörigen Antragsnummer aufgeführt.
- Wo Erläuterungen zu Fragen und Anträgen bereits in den Planungsdokumenten abgehandelt wurden, wird in den Erwägungen auf die entsprechende/n Stelle/n verwiesen. Sollten entsprechende Dokumente online nicht mehr zugänglich sein, können diese bei der Stadtverwaltung, Abteilung Bau, angefragt werden.
- Nicht alle Anträge bzw. Themen betreffen die Planungsstufe der Allgemeinen Nutzungsplanung bzw. deren unmittelbare Wirkung angegliederte/nachgelagerte Planungen. Erwägungen umfassen auch den Blick auf die Stufengerechtigkeit. Darauf wird in den Erläuterungen hingewiesen.
- Der Bericht enthält nebst gesamtheitlichen Erwägungen zum Thema bei einzelnen Anträgen auch spezifische Überlegungen, die den stadträtlichen Beschluss, wie mit dem Antrag weiter verfahren werden soll, begründen.
- Die Zeile «Handlungsanweisung zur Umsetzung in der Nutzungsplanung» enthält die Instruktionen für das weitere Vorgehen hinsichtlich des Umgangs mit den Anträgen, Vorschlägen und Beurteilungen der einzelnen Mitwirkungen. Auf die Anliegen wird somit gemäss den jeweiligen Begründungen in der Weiterbearbeitung entweder eingegangen («berücksichtigen») oder es wird darauf nicht eingetreten («nicht berücksichtigen»).
- In die Überarbeitung der Planungsvorlage fliessen nebst den Mitwirkungseingaben gemäss diesem Bericht auch Ergebnisse aus laufenden Abklärungen sowie neue Informationen und Vorgaben ein, beispielsweise aufgrund der per 1. November 2021 geänderten Bauverordnung BauV.
- Dieser Bericht basiert auf dem Wissensstand per März 2022. Im Laufe der Weiterbearbeitung können Handlungsanweisungen ggf. ändern, falls aufgrund der noch laufenden Abklärungen neue Erkenntnisse vorliegen.
- Die Planungsunterlagen (Stand Mitwirkung) können bei der Abteilung Bau der Stadtverwaltung angefragt bzw. in digitaler Form bezogen werden.

## Übersicht über die Hauptthemen der Eingaben

<i>Kapitel</i>	<i>Thema</i>	<i>Mitwirkungs-Nr.</i>
<b>Generelles / Formelles / «Visionen»</b>		
E	Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)	3, 49
L	Schulraum	10, 38
N	Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr	10, 14, 38, 49
O	Natur und Umwelt, Klima, Energie	10, 14, 33, 38
P	Alterswohnen, Altersheim «Bärenmatt»	12, 38
R	Öffentliche Bauten und Anlagen	10, 14, 38, 43
S	Obertorplatz	15, 24, 38, 43, 49
U	Reglement zur Benutzung der öfftl. Strassen/ Gassen und Plätze	14
V	Vision «Greber»	15, 19, 24, 38
Z	Gemeinnütziger Wohnungsbau	38
<b>BNO</b>		
A	Substanzschutz, keine Unterschutzstellung	1, 11, 26, 31, 36, 37, 46, 49
B	Ortsbildschutz (Grenz- und Gebäudeabstand)	24, 27, 38, 49
I	«Oberebene»; GP-Zielsetzungen	6, 10, 14, 19, 24, 38
Q	Parkfeldberechnung Hermetschwil-Staffeln	13
T	Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung	14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 29, 33, 37, 38, 39, 41, 44, 47, 49
(T)	Altstadt / Altstadtreglement RBA	14, 19, 32, 51
X	Nettoladenflächen	28
<b>Bauzonenplan</b>		
J	Hochwasserschutz / Oberflächenabfluss	7, 8, 10, 16, 22, 25, 30, 35, 48
K	Grünzone «Hüslimatt»	9, 53
C	Bahnhof Bremgarten	3, 10, 14, 15, 24, 38, 43, 49
D	Depot, neuer Standort	3, 15, 16
F	Bahnhof Bremgarten West	3, 10, 24
M	Hermetschwil-Staffeln	10
W	Zonierungen	3, 16, 19, 24, 32
<b>Kulturlandplan</b>		
G	Landschaftsschutzzone (Zusatz), Hochspannungsleitung	4, 5, 14, 20, 34, 38, 39, 41, 50
H	Landschaftsschutzzone (LkB, BLN)	20, 21, 39
Y	Weitere Zonen / Speziallandwirtschaftszone	23, 42
<b>Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)</b>		
KGV	KGV-relevante Verkehrsthemen	3, 10, 19, 34, 38, 43, 49

## Übersicht über die Berücksichtigung der Eingaben

grün Berücksichtigung; Antrag fliesst direkt in die Überarbeitung der Vorlage ein

orange Antrag wird bereits berücksichtigt, indem z.B.

- Grundlagendokumente diesen behandeln
- Detailabklärungen parallel zum Mitwirkungsverfahren laufen und noch einfließen werden
- nachgelagerten Planungen in der BNO / (im KGV) erforderlich sind (Stufengerechtigkeit)
- dieser in diversen Querschnittsaufgaben in unterschiedlichen Projekten parallel zur Gesamtrevision bearbeitet wird

rot keine Berücksichtigung; Berücksichtigung nicht möglich oder begründet verworfen

Kapitel	Thema	Anträge und Berücksichtigung	Anz. Mitwirkende
E	Räumliches Entwicklungsleitbild (REL)	E1 E2	2
L	Schulraum	L1 L2 L3	2
N	Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr	N1 N2 N3 N4 N5 N6 N7 N8	4
O	Natur und Umwelt, Klima, Energie	O1 O2 O3 O4 O5 O6 O7 O8 O9 O9 O10 O11 O12	3
P	Alterswohnen, Altersheim «Bärenmatt»	P1 P2	2
R	Öffentliche Bauten und Anlagen	R1 R2 R3 R4 R5	4
S	Obertorplatz	S1 S2 S3 S4 S5 S6 S7	5
V	Vision «Greber»	V1 V2 V3 V4 V5 V6 V7 V8	4
Z	Gemeinnütziger Wohnungsbau	Z1 Z2	1
A	Substanzschutz	A1 A2 A3 A4 A5 A6 A6-Eventualantrag A7 A8	8
B	Ortsbildschutz (Grenz- / Gebäudeabstand)	B1 B2 B3 B4 B5	4
I	Teiländerung «Oberebene»	I1 I2 I3 I4 I5 I6 I7 I8 I9 I10 I11	6
Q	Parkfeldberechnung	Q1	1
T	Umsetzung IVHB / Einzelbestimmungen	T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13 T14 T15 T16 T17 T18 T19 T20 T21 T22 T23 T24 T25 T26 T27 T28 T29 T30 T31 T32 T33 T34 T35 T36 T37 T38 T39 T40 T41 T42	21
(T)	Altstadt / Altstadtreglement (RBA)	(T)1 (T)2 (T)3 (T)4	4
X	Nettoladenflächen	X1 X2 X3	1
J	Hochwasserschutz / Oberflächenabfluss	J1 J2 J3 J4 J5	9
K	Grünzone «Hüslimatt»	K1 K2	1
C	Bahnhof Bremgarten	C1 C2 C3 C4 C5 C6 C7 C8 C9 C10 C11 C12 C13	8
D	Depotstandort AVA	D1 D2 D3	3
F	Bahnhof Bremgarten West	F1 F2 F3 F4 F5 F6 F7	3
M	Hermetschwil Staffeln	M1 M2	1
W	Zonierungen	W1 W2 W3 W4	5
G	Landschaftsschutzzone (Zusatz)	G1 G2 G3 G4 G5 G6	8
H	Landschaftsschutzzone (LkB, BLN)	H1 H2 H3 H4 H5 H6	2
Y	Weitere Zonen / Speziallandwirtschaftsz.	Y1 Y2	2
KGV	KGV-relevante Verkehrsthemen	KGV1 KGV2 KGV3 KGV4 KGV5 KGV6 KGV7 KGV8 KGV9 KGV10 KGV11 KGV12 KGV13 KGV14 KGV15 KGV16 KGV17	7

Thema «Substanzschutz / keine Unterschutzstellung»		A
Mitwirkende:	1, 11, 26, 31, 36, 37, 46, 49	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Substanzschutz / keine Unterschutzstellung</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>A1 Das Objekt HES902 (P 6111) ist nicht unter Schutz zu stellen.  A2 Das Objekt BRG908 (P 8284, [4285, 3406]) soll nicht als kommunales Kulturobjekt in die neue Nutzungsplanung aufgenommen werden.  A3 Das einseitig angebaute Objekt BRG 915 (P 2312/[2313]) ist nicht unter Substanzschutz zu stellen.  A4 Das Objekt BRG921 (P 4371) ist nicht unter Schutz zu stellen.  A5 Das Objekt BRG922 (P 4382) ist nicht unter Schutz zu stellen.  A6 Das Objekt BRG910 (P 4374) ist nicht unter Schutz zu stellen. Eventualiter sei § 33 Abs. 1 BNO wie folgt zu ergänzen: «<i>Erweist sich die vollständige Erhaltung als unzumutbar, kann eine wesentliche bauliche Veränderung oder ausnahmsweise ein Abbruch vom Stadtrat bewilligt werden.</i>»  A7 Das Objekt BRG920 (P 4372) ist nicht unter Schutz zu stellen.  A8 Die Bestimmungen zu den Objekten der Baukultur werden begrüsst. Die Aufnahme folgender Bauten zusätzlich als Gebäude mit Substanzschutz wird beantragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Gebäude Zugerstrasse 1 [Hinweis: BRG927]</li> <li>_ Gebäude Zugerstrasse 2 [Hinweis: BRG917 Zürcherstrasse 2]</li> <li>_ Gebäude Zugerstrasse 9 [Hinweis: kein Bauinventarobjekt]</li> </ul>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>A1 Das Gebäude ist nicht mehr in einem guten Zustand.  A2 Die Einschränkungen für mögliche Um- oder Anbauten sind viel zu rigoros, Bewilligungsverfahren unnötig länger und kostspieliger, Wertverlust des Objektes.  A3 Einziges Gebäude in der Bärenmatt; umgeben von W3 Bebauung und nicht mehr wahrnehmbar.  A4 Umgeben von neuen, z.T. wenig ansehnlichen Gebäuden, z.B. Bundesblock. Demgegenüber hat Bremgarten mit der Altstadt ein wahres Bijou. Der Schutz soll sich auf die tatsächlich schützenswerten Objekte in der Altstadt beziehen und nicht auf das geografisch weit entfernte Haus ohne einen Zusammenhang zur Altstadt.  A5 Umbau zu 3-Familienhaus ist realisierbar. Lage in einer W3 Zone neben Mammutbauten mit 150 Wohneinheiten und mehr. Bis anhin wurde auf eine dem Quartier angepasste Gestaltung kein Wert gelegt.  A6 Aufgrund des ISOS ergibt sich klar keine Notwendigkeit, das Objekt unter Substanzschutz zu stellen. Es wurde entgegen den Vorgaben (Ziff. 111.2.3 der Eingabe) keine Beurteilung im Einzelfall zur Rechtfertigung der Unterschutzstellung vorgenommen, was unzulässig ist. Rechtfertigung zur Unterschutzstellung ist nicht ausreichend.  A7 Wertverlust; Eingeschränkte Handlungsfreiheit; Lage innerhalb der Wohnzone W2 ohne spezielle Ortsbildschutzbestimmungen und ausserhalb eines schützenswerten Gesamtbilds da umgeben von neueren Bauten (kein Villenensemble).</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung</p> <p>Kanton und Gemeinden sind zum sorgsamem Umgang mit ihren Kulturdenkmälern verpflichtet. Die Gemeinden haben Vorschriften für Schutz und Pflege der Baudenkmäler von kommunaler Bedeutung zu erlassen (§ 25 Kulturgesetz KG). In das kantonale Bauinventar aufgenommene Bauten werden als bau- und kulturgeschichtlich wertvoll eingestuft und stehen damit im öffentlichen Interesse. Basierend auf § 25 KG werden die Inventarobjekte in der Regel im Zonenplan und in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) als kommunale Substanzschutzobjekte bezeichnet.</p> <p>Die Geschichte von Bremgarten soll für kommende Generationen erkennbar bleiben und Zeitzeugen im Sinne des übergeordneten Auftrages und</p>	

Thema «Substanzschutz / keine Unterschutzstellung»	A
	<p>Interesses erhalten werden, dies auch ausserhalb der Stadtmauern. Zeitzeugen sind Teil der Geschichte und der Identität der Quartiere. Damit werden im Rahmen der Gesamtrevision die als schützenswert geltenden Objekte der Gemeinde Bremgarten als Schutzobjekte umgesetzt, sofern keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Eine Fachperson hat im Rahmen der Inventarisierung (Bauinventar) die Schutzwürdigkeit der Bauten einzelfallweise dargelegt, bei der Umsetzung gilt der Grundsatz der Gleichbehandlung. Überwiegende Interessen für das Absehen von einem Schutz wären nachzuweisen. Finanzielle Auswirkung oder eingeschränkte Handlungsfreiheit gelten dabei nicht als planungsrelevante Interessen zur Begründung einer Nichtunterschutzstellung. Zeitzeugen geniessen als Liehaberobjekte zudem oft einen anderen Beurteilungsansatz. Im Ortsteil Hermetschwil-Staffeln wurden die schützenswerten Objekte grossmehrheitlich bereits mit der letzten Gesamtrevision umgesetzt. Für den Ortsteil Bremgarten soll dies nun gestützt auf die übergeordneten Vorgaben und im Sinne der Rechtsgleichheit ebenfalls erfolgen.</p> <p>Der Grundsatz des Erhalts von geschützten Bauten steht auch in der rechtskräftigen BNO. Umbau, Erneuerung im Rahmen der Schutzziele und Modernisierung sind auch bei Schutzobjekten gut möglich, dies zeigen zahlreiche Beispiele. Die Ausnahmeklauseln der beiden rechtskräftigen BNOs sind gestützt auf die Muster-BNO so nicht mehr zulässig. Im Rahmen der Überarbeitung der Vorlage soll jedoch im Sinne des Eventualantrags von A6 eine BNO-Formulierung ausgelotet werden, die im Sinne der rechtskräftigen BNO-Bestimmungen dem Stadtrat im belegten Einzelfall einen Handlungsspielraum erlaubt.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>A1 Das Gebäude besteht seit 1685 und die Erdgeschossfront bildet gemäss Bauinventar eine Rarität. Mit seiner markanten Erscheinung bildet es einen wichtigen Bestandteil des Ortsteils Hermetschwil-Staffeln. Mit der Unterschutzstellung im Kulturland fällt das Objekt auch unter die (für das Grundeigentum vorteiligen) Bestimmungen von Art. 24d Abs. 2 Raumplanungsgesetz (RPG).</p> <p>A2, A4, A5, A6, A7 siehe Gesamterwägung vorstehend</p> <p>A6 Eventualantrag Im Sinne des Eventualantrags A6 bzw. der rechtskräftigen BNO-Bestimmungen kann eine neue BNO-Formulierung ausgelotet werden, die dem Stadtrat im belegten Einzelfall einen Handlungsspielraum einräumt. Vgl. Gesamterwägung vorstehend.</p> <p>A3 Mit den Bestimmungen zum Grenz- und Gebäudeabstand in Teilen der Bärenmatt und der Au und der Untergrenze von 3'000 m<sup>2</sup> für Arealüberbauungen bleibt die heutige Ausprägung der Bebauung ohne eine private Lancierung eines Gestaltungsplans aufgrund der Kleinstrukturiertheit eher bestehen, einige umliegende Grundstücke wurden bereits nach der Regelbauweise W3 neu bebaut.</p> <p>A8 gemäss neuem § 4 Abs. 9 sind im Rahmen des Varianzverfahrens und der Ausarbeitung des Gestaltungsplans die gemäss Bauinventar schutzwürdigen Qualitäten der Bauinventarobjekte BRG917 und BRG927 angemessen zu berücksichtigen und der Schutzstatus der Objekte [unter Einbezug der Denkmalpflege] zu klären. Die Schutzziele des Gewerbeensembles (inkl. Schutzobjekt BRG918) sind dargelegt und mit dem qualitätssichernden Verfahren zu berücksichtigen.</p>
<p><b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b></p>	<p>A1 – A8 nicht berücksichtigen A6-Eventualantrag: berücksichtigen</p>



Thema «Ortsbildschutz / Grenz- und Gebäudeabstand»	B
Mitwirkende:	24, 27, 38, 49
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Ortsbildschutz / Grenz- und Gebäudeabstand»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>B1 Auf die Festlegung der Überlagerten Schutzzone „Geltungsbereich gemäss § 39 Abs. 2 BNO" für die Quartiere Zelgli, Kreuzmatt und Bärenmatt sei zu verzichten            ODER            Eventualantrag 1: der Perimeter der Festlegung sei auf die erste Bautiefe am Baugebietsrand zu begrenzen            UND/ODER            Eventualantrag 2: zumindest sei der Wortlaut der Bestimmung insofern anzupassen, dass eine Reduktion der Grenzabstände für Gebäude ab einer Fassadenhöhe von 7.5 m zulässig bleibt, gegeben Falles mit einer Untergrenze von beispielsweise 4.0 m (klein) bzw. 8.0 m (gross).</p> <p>B2 Formulierungen in § 4 Abs. 7 und 9 sind teilweise widersprüchlich und sollten durch klare Festlegungen ersetzt werden, die auch verwirklicht werden können («urbaner Charakter der Zürcherstrasse», «attraktive Mobilitätsdrehscheibe» akzentuieren, andererseits bzw. zugleich gelte es, die «Belange des Ortsbildschutzes (insbesondere ISOS) zu wahren».) Widersprüchlich ist auch die Formulierung «Es sind Sichtbezüge von der Zürcherstrasse zum Landschaftsraum der Reuss zu schaffen», da der deutlich tiefer liegende Flussraum der Reuss im Westen nicht zu sehen ist.</p> <p>B3 Den «Belangen des Ortsbildschutzes» sollten eine sehr hohe Priorität eingeräumt werden, da die unmittelbare Nähe der historischen Altstadt im Bereich der Zürcherstrasse und die Fernwirkung von Hochbauten im Umfeld der Altstadt eine grosse Beeinträchtigung des Altstadt- und Landschaftsbildes verursachen können.</p> <p>B4 (auch T19) § 39 Abs. 2 BNO wird gutgeheissen, eine schärfere Formulierung zur Privilegierung von 2-geschossigen und der Verhinderung von 3-geschossigen Bauten würde begrüsst.</p> <p>B5 (auch T19) In den Quartieren Bärenmatt und Zelgli wird kein quantitatives Wachstum erwartet; AZ 0.5 in einem Quartier, das aus Ein- und Zweifamilienhäusern besteht, bietet genügend Potential zu einer inneren Entwicklung der Siedlungsstruktur. Gemäss ISOS gehören diese Gebiete zu empfindlichen Ortsbildteilen.</p>
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>B1 Die Regelung schränkt insbesondere die Bebaubarkeit kleiner Parzellen ein, wobei in den Quartieren einige kleinere Parzellen vorhanden sind. Dies kann dazu führen, dass auf den kleinen Parzellen innerhalb des Perimeters die bauliche Innenentwicklung verzögert oder gar der Bau von zweigeschossigen Bauten gefördert wird. Die Quartiere Bärenmatt und Kreuzmatt liegen zentrumsnah und sind den ÖV-Güteklassen B bzw. C zugeordnet. Die Schutzbestimmung nach § 39 Abs. 2 BNO widerspricht der Vorgabe zum haushälterischen Umgang mit dem Boden und dem Grundsatz zur Förderung der inneren Verdichtung.</p>
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Die Einschränkung der Bebaubarkeit im Sinne des Ortsbildschutzes ist gewollt. In der Vergangenheit entstanden in diesem teilweise noch kleinstrukturierten Quartier vermehrt zu hohe Bauten auf zu kleinen Grundstücken. Details siehe Planungsbericht, Kap. 4.2.5</p> <p>Zu den Gestaltungsplanzielen: Eine Widersprüchlichkeit in der Formulierung von Gestaltungsplanzielen würde bedeuten, dass das eine neben dem anderen nicht geht. In der speziellen Situation der Areale entlang der der Zürcherstrasse ist aufgrund des Zusammenkommens unterschiedlicher</p>

Thema «Ortsbildschutz / Grenz- und Gebäudeabstand»	B
	<p>öffentlicher Interessen eine Auseinandersetzung mit diesen dringend erforderlich (Interessensabwägung). Ziel muss eine qualitativ hochwertige städtebauliche und architektonische Lösung sein, die auch der zentralen Lage und der geforderten Verdichtung gerecht wird.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>B1 Mit der Möglichkeit zur Reduktion der Grenzabstände bis zu einer Untergrenze von 4.0 m (klein) bzw. 8.0 m (gross) können die erwünschten Ziele ebenso erreicht werden, indem mindestens ein Gebäudeabstand von 8 m eingehalten werden muss.</p> <p>B2 Im Zuge der Gestaltungsplanung ist eine umfassende Interessenserfassung und darauf aufbauend eine Abwägung hinsichtlich des Umgangs mit den einzelnen Zielformulierungen vorzunehmen.</p> <p>B3 Mit dem bestehenden Regelwerk werden die «Belange des Ortsbildschutzes» im nahen Umfeld der Altstadt bereits heute in hohem Masse berücksichtigt.</p> <p>B4, B5 (auch T19) Die Bestimmungen in § 39 Abs. 2 zielen darauf ab, dass auf den kleinteiligen Parzellen mittels Reduktion von Grenzabständen unmassstäbliche, nicht zur unmittelbaren Nachbarschaft passende Bauten erstellt werden. Die Erstellung von dreigeschossigen Bauten mit genügend Umschwung und Freiraum soll weiterhin zulässig sein. Die Festlegung weiterführender Gestaltungsrichtlinien ist nicht beabsichtigt, obwohl die kantonale Fachstelle in ihrer fachlichen Stellungnahme eine Verschärfung der Bestimmungen angeregt hat, ansonsten die Ziele aus ihrer Sicht nicht erreicht werden können.</p>
<p><b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b></p>	<p>B1 (inkl. Eventualanträge 1 und 2) – B5 nicht berücksichtigen</p>

Thema «Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse»	C
Mitwirkende:	3, 10, 14, 15, 24, 38, 43, 49
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «Bahnhof Bremgarten» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>C1 eine maximale Gebäudehöhe von 30 m und eine Ausnutzungsziffer von 2.5 ist zwingend zu ermöglichen.</p> <p>C2 (auch KGV4) Eine Verkehrsdrehscheibe muss genügend Platz zum Umsteigen, Warten und auch Parkieren (P+R) bieten. Diesen Anforderungen vermag das neue Bahnhofsprojekt nicht zu genügen.</p> <p>C3 Ein sogenanntes «Eintrittsportal» zu einer Stadt soll eine Identität schaffen, die Verbindung zum Zentrum und «Juwel», also der Altstadt, herstellen. Das vorliegende Projekt bewirkt genau das Gegenteil: Es passt sich optisch in keiner Art und Weise an die Altstadt an, konkurrenziert und verdeckt sie. Dies auch in Bezug auf die Besucherinnen und Besucher. Das geplante Wohn- und Gewerbehaus neben dem Bahnhof wird nicht gutgeheissen (explizit dagegen).</p> <p>C4 (auch KGV11) Dem Stadtrat wird beantragt, Alternativen (insbesondere Bahnhof West oder Bremgarten-Zentrum) zur Verkehrsdrehscheibe Zürcherstrasse zu prüfen und den Perimeter «Gestaltungsplan» des Areal an der Zürcherstrasse auf den Bereich des Bahndepots (bei gleichzeitigem Verbot des Splittings) auszudehnen.</p> <p>C5 Die Planung sei «In Ordnung». Man könne in Frage stellen, inwiefern der Bahnhof das Ortsbild tangiert.</p> <p>C6 Die Verkehrssituation beim Citycenter sei bitte zu lösen. Allenfalls ist die Zürcherstrasse auf das Tempo 40 oder 30 zu reduzieren, wenn die Verkehrssituation nicht verbessert werden kann und mit weiteren die Strasse querenden Bussen zu rechnen ist.</p> <p>C7 [Hinweis auf die Anträge V1 und V2]: <i>Den Bahnhof Bremgarten braucht es nicht mehr. Alle bahntechnischen Anlagen und Bauten [inkl. Depot, Unterhalt] gehören nicht in die Kernzone von Bremgarten. ZugbenützerInnen können im Bibenlos und Bremgarten Obertor den Zug besteigen. (V1) Absenkung der Geleise ab Migros oder Sonnengutstrasse in die Zürcherstrasse und unterirdischer Verlauf zum (unterirdischen) Bahnhof Bremgarten Obertor. (V2)</i></p> <p>C8 (auch T18) Das Projekt des geplanten Bahnhofszentrums überzeuge zwar für sich allein gesehen architektonisch, aber städtebaulich in keiner Weise. Es wird gefordert, dass die BNO auch für das Gebiet Bahnhofareal aufgrund einer städtebaulichen Gesamtsicht und nicht aufgrund eines einzelnen geplanten Bauprojekts anzupassen sei (als Grundlage sollen die visionären Überlegungen gemäss Thema V «Visionen» dienen). Fehle dem Stadtrat der Mut für die Umsetzung der eingereichten visionären Lösung mit einer Unterniveauperlegung der Haltestelle Obertor, müssen § 10 Absatz 2 und 3 BNO folgendermassen geändert werden: Maximale Gesamthöhe 24 Meter und maximale AZ 2.0. Zugleich müsse die Gebäudeprofilierung schon auf Stufe Gestaltungsplan zwingend vorgeschrieben werden. Die §10 Abs. 2 und 3 seien gar zu streichen: Eine "städtebaulich einwandfreie Lösung mit entsprechenden Freiflächen von hoher Qualität" sei nicht möglich, da Bahnhof und Depot dies verhinderten.</p> <p>C9 Das Siegerprojekt zur neuen Gestaltung des Bahnhofs Bremgarten gefällt grundsätzlich. Als problematisch werde aber der nebenstehende Wohnturm von 28 m namens Reusstor. Dieser sei auf 24 m zu redimensionieren.</p> <p>C10 Die aktuelle Gleisführung der BDWM und vor allem das Depot verunmöglichen grundsätzlich die städteplanerische Weiterentwicklung dieses für die Stadt zentralen Areals. Es wird dafür plädiert, visionäre Ideen wie beispielsweise gemäss Eingabe V «Visionen» weiterzuverfolgen: [vgl. V1-V6]</p> <p>C11 (auch KGV13) Es seien überirdische Kurzzeitparkplätze zu schaffen.</p>

Thema «Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse»	C
	<p>C12 (auch KGV14) Es seien wesentlich mehr unterirdische Parkplätze zu schaffen.</p> <p>C13 (auch S1) Es wird dafür plädiert, die S17 im Gebiet Zürcherstrasse zwischen den S17-Stationen Bremgarten Obertor und Bibenlos-Sonnenhof als eigentliche Strassenbahn, gleichsam als Tram, zu behandeln, mit entsprechend verlangsamten Geschwindigkeiten und baulich angepassten Haltestellen.</p>
<p><b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b></p>	<p>C1 Städtebaulich verträgliche Umsetzung möglich gemäss durchgeführtem Wettbewerb. Ersatznutzflächen für die öffentlich zugänglichen Erdgeschossnutzungen (Busbahnhof) müssen berücksichtigt werden.</p> <p>C2 Bremgarten ist regionales Zentrum und einer der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Region. Bremgarten braucht eine Verkehrsdrehscheibe. Insbesondere aufgrund der Zunahme des Zubringerverkehrs (wie Anlieferungen zu den geplanten Ladenflächen, An- und Abfahrt der Busse, Bringen und Anfahren von Personen, die auf den öffentlichen Verkehr wechseln) und des fehlenden P+R-Angebots wird die bereits jetzt schon schwierige Verkehrs- und Fussgängersituation im Raum Zürcherstrasse noch verschärft.</p> <p>C3 Durch den Neubau gehen Grünflächen und persönliche Begegnungszonen verloren. Es entsteht - zusammen mit dem Citycenter - eine «Schluchtwirkung» Es sei nur eine Frage der Zeit, bis auch die gegenüberliegende Seite der Zürcherstrasse entsprechend grossflächig und hoch überbaut und der Grüngürtel Richtung Reuss (Risi) verdeckt wird.</p> <p>C4 Das Depot der AVA ist bereits in die Jahre gekommen und wird früher oder später saniert oder neu gebaut werden müssen. Eine Umsiedelung dieses reinen Zweckbaus (z.B. in den Bereich Bahnhof West) eröffnet diverse neue und spannende Möglichkeiten für eine andere Gestaltung des gesamten Areals «Bahnhof/Zürcherstrasse» im Interesse und zum Nutzen der ansässigen Bevölkerung.</p> <p>C5 Am Osteingang der Stadt sind vorher andere Gebäude, welche auffälliger und wesentlich unschöner daherkommen (Migros, McDonalds, Sunnemärt), [als die geplanten Bahnhofsbauten].</p> <p>C6 Die Situation ist gefährlich und unbefriedigend für Autofahrer und Fussgänger.</p> <p>C7 [Hinweis Begründungen zu V1 und V2 gemäss Eingabe]: <i>Dadurch wird der ganze Raum Bahnhof, Gleisanlagen und Depot frei für eine neue architektonische Gestaltung ohne Sachzwänge durch die Bahn. Insbesondere kann ein Busterminal gestaltet werden, auf dem die Busse mit Front zur Strasse stehen, so dass ersichtlich ist, wo welcher Bus hinfährt (analog Baden Busterminal). Der grosse Rest des Areals kann städtebaulich vernünftig genutzt werden, mit Wohnungen Velo- und Fusswegen, Kiosk, Café und einer Anzahl oberirdischer Parkplätze.</i>  <i>Hinweis Kosten: Die Kosten sind enorm. Da auf übergeordneter Ebene eine Verdichtung nach innen gefordert wird, sollen sich Bund und Kanton an dieser Lösung auch entsprechend beteiligen. Auch kann es nicht sein, dass ein Depot weiter betrieben wird, das bereits jetzt nicht zonenkonform ist und komplizierte Abläufe generiert.</i></p> <p>C8, C9 Dieses Gebäude darf den Spittelturm nicht konkurrenzieren/überragen, d.h. der Schutz der Altstadtsilhouette muss gewahrt bleiben.</p> <p>C10 gemäss Vision (V1-V6) wäre es zielführend, die bahntechnischen Anlagen im Bahnhof West neu aufzubauen. Nur so könnte eine grosszügige Überbauung des alten Bahnareals in der Kernzone ohne Zwängerei realisiert werden. Zumal die Zugänge für FussgängerInnen und VelofahrerInnen zum «Sunemärt» und zur Migros verkehrsfrei gestaltet werden könnten.</p> <p>C11 Der Verzicht auf oberirdische Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofsareal wird für die umliegenden Gewerbe- und Wohnliegenschaften stark negative Folgen haben. Es ist zu befürchten, dass der Zubringer- und</p>

Thema «Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse»	C
	<p>Abholdienst (genannt Kiss and Rail) und/oder kurze Besorgungen am Kiosk, keinen unterirdischen Parkplatz benutzen, sondern Parkplätze der umliegenden Privatliegenschaften besetzen werden (zum Nachteil derer Eigentümer).</p> <p>C12 Auch wenn der Gedanke erstrebenswert ist, dass primär gutverdienende Personen ohne Auto in diese Überbauung einziehen, widerspricht er dem aktuellen Bild der mobilen Gesellschaft. Die vorhandenen Parkplätze lassen sich nicht mit der Nachfrage der Wohnungsmieter und den Gewerbeflächen vereinbaren.</p> <p>C13 Die hier sehr beengten Platzverhältnisse führen schon jetzt immer wieder zu Überlastungserscheinungen und Konflikten für Fussgänger, Velofahrer und Autos auf den Strassen, nicht nur bei der Zirkulation der S17-Kompositionen, sondern auch bei der An- und Abfahrt der langen Gelenkbusse beim Bahnhofbereich Bremgarten.</p>
<p><b>Erwägungen / Stellungnahme</b></p>	<p>Gesamterwägung</p> <p>Die der Gesamtrevision zugrunde liegende und anlässlich einer Informationsveranstaltung vom 2. November 2021 präsentierte Entwicklung auf dem Bahnhofareal basiert auf einer längeren und intensiven planerischen Auseinandersetzung mit diesem für Bremgarten bedeutenden Ort.</p> <p>In einem behördenverbindlichen Instrument, dem «Rahmenplan Zürcherstrasse» aus dem Jahr 2014, wurden räumliche Ideen und ein Zukunftsbild über diesen Gesamttraum festgehalten. Der Rahmenplan, welcher von der Stadt Bremgarten unter Mitwirkung der kantonalen Fachstellen und der Aargau Verkehr AG (ehemals BDWM Transport AG) erarbeitet wurde, postuliert im Kern die Verschiebung der Bushaltestellen vom Obertorplatz, die Aufwertung des Strassenraums insgesamt sowie die qualitative Verdichtung dieses Wohn- und Arbeitsraums an zentralster Verkehrslage. Der Rahmenplan wurde von den zuständigen Stellen des Kantons als wichtige und wertvolle Grundlage eingestuft, zudem stiess dieser bei öffentlichen Veranstaltungen in Bremgarten Ende 2015 auf grosses Wohlwollen. Der Stadtrat bindet seither den Rahmenplan in die Erarbeitung aller Planungen und Projekte vor Ort ein (z. B. Gestaltungsplan Schellenhaus Ost, Neubau beim Restaurant «Zürcherhof», BGK Zürcherstrasse).</p> <p>Basierend auf dem Rahmenplan und neueren Erkenntnissen zur Funktionalität der künftigen ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Bremgarten wurde im Jahre 2020 ein Projektwettbewerb über die Grundstücke der Aargau Verkehr AG sowie die Vorbereiche beim City Center durchgeführt. Der Bushof ist auch Inhalt des Mehrjahresprogramm Öffentlicher Verkehr, beschlossen vom Grossen Rat im Jahr 2019. Mit einstimmigem Beschluss des beurteilenden Preisgerichts resultierte aus diesem anonymen Verfahren ein Projekt, welches eine überzeugende Antwort auf die vielen Fragestellungen lieferte. Insbesondere auch die Organisation und Gestaltung der zahlreichen Funktionen auf Strassenebene (Bushof, Taxistandplätze, Anlieferungsflächen, Parkierung, Aufenthaltsbereiche und dergleichen), dies vor allem auch im Vorbereich des City Centers, vermochten zu überzeugen.</p> <p>Mit Vorliegen des Siegerprojekts konnten die kantonalen Arbeiten am parallel entwickelten Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Zürcherstrasse wieder aufgenommen werden. Damit kann auch diese zentrale Projektierungsgrundlage für die Neugestaltung der Zürcherstrasse auf ihrer gesamten Länge inkl. des verkehrsfreien Obertorplatzes fertig gestellt werden.</p> <p>Aufgrund der intensiven Planungsarbeiten und des gemeinsam entwickelten Konsenses ist es angemessen und sinnvoll, dass der Stadtrat die nun vorliegende Lösung als Basis für die weiteren Planungsschritte verwendet und deren Umsetzung weiterhin stützt.</p>

Thema «Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse»	C
	<p>Zusätzliche / spezifische Erwägungen</p> <p>C1 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Die in den erarbeiteten Planungen resultierenden Volumen und baulichen Dichten ermöglichen die entwickelten Zielvorstellungen in diesem Raum. Die geforderte Ausnützung lehnt sich an die bauliche Dichte des bereits gebauten City Center an und begünstigt eine städtebauliche Einheit auf dem Bahnhofsaareal. In Bezug auf die Altstadt und ihre Silhouette wird die Höhenentwicklung und die Dichte des Areals jedoch im Rahmen der Mitwirkung von verschiedener Seite als die Altstadtsilhouette konkurrenzierend und das Stadtbild beeinträchtigend bewertet. Zudem sind die aktuellen Bestimmungen in der Planungsvorlage auch Gegenstand der Vorprüfungsvereinbarung in Sachen Berücksichtigung des ISOS und damit verbunden eine Beratung mit kantonalen Fachleuten.</p> <p>C2 (auch KGV4) siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Bremgarten als DAS regionale Zentrum braucht zwingend eine ÖV-Drehscheibe, die diesem Anspruch gerecht wird, bzw. insbesondere der Bahnhof Bremgarten soll ÖV-Drehscheibe sein. Mit einem Zusammenführen von Bahn- und Businfrastruktur mit dem Resultat einer effizienten und funktional überzeugenden Lösung an stadträumlich zentralster Lage, kann dieses Ziel optimal erreicht werden. Mit der neuen Gestaltung des Vorbereichs des City Centers wird die heute beengte Situation entschärft (rückwärtig geführte Fussgängerverbindung, Anlieferungsfläche, mehr oberirdische Kurzzeitparkplätze inkl. Kiss+Ride-Parkplätze). Untersuchungen betreffend Mobilitätskonzept haben gezeigt, dass sich die Nachfrage an P+R-Plätzen auf mehrere z.T. direkter erschlossene Bahnhaltstellen verteilen und damit das Angebot am Bahnhof ausreicht. Wichtig ist, dass das Projekt das zunehmende Bedürfnisse an Bike+Ride Plätzen aufnimmt und zusätzliche Veloabstellplätze zur Verfügung stellt.</p> <p>C3 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Der beabsichtigte Neubau im Osten steht im räumlichen Kontext zu benachbarten Hochpunkten und markiert den stadträumlich wichtigen Eintrittsort bei Beginn der geraden Strecke der Zürcherstrasse in Richtung Obertorplatz und Altstadt. Eine optische Anpassung und Eingliederung an die Altstadt ist nicht beabsichtigt und wäre wohl auch vermessen. Eine «Schluchtwirkung» ist eben gerade nicht zu befürchten, da die beiden Neubauten differenziert ausgearbeitet sind und in ihren Höhenentwicklungen und Proportionen sehr subtil auf die nähere Umgebung reagieren und zum City Center versetzt stehen. Flächen für den Aufenthalt und die Begegnung werden durch das neue Projekt zur Verfügung gestellt, ebenso Raum für eine neues Café. Der «Rahmenplan» sieht im Übrigen im nördlichen Bereich der Zürcherstrasse offene Blickfenster gegen die Reuss vor, welche die Sicht in die weite Landschaft und den Grüngürtel (Risi) eben gerade erst ermöglichen (heute ist der Reussraum leider nicht spürbar).</p> <p>C4 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Der Bushof ist Inhalt des Mehrjahresprogramms Öffentlicher Verkehr. Die zuständigen Stellen erachten das Bahnhofsaareal nach wie vor als den besten Ort für eine ÖV-Drehscheibe (zentralste Lage im Gesamtkontext Bremgartens). Das Depotareal der AVA wird aktuell und auch in den kommenden Jahren weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt. Eine andere Nutzung in ferner Zukunft ist allenfalls denkbar, frühestens aber mittelfristig, d.h. erst nach 2035, demnach erst in einer kommenden Überarbeitungsperiode der Nutzungsplanung. Erst auf diesen Zeitpunkt hin sind die laufenden gemachten Investitionen in die Bahnanlagen einigermassen abgeschlossen und erst dann besteht ein Erneuerungsbedarf der heutigen Gebäude. Das Depot liegt gemäss Bauzonenplan im Gebiet mit Gestaltungsplanpflicht, die Ausarbeitung eines Teilplans ist gemäss § 4 Abs. 3 nBNO an Voraussetzung geknüpft. Auch bei einem allfälligen Umzug der Depotanlagen wird sich die städtebauliche</p>

Thema «Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse»	C
	<p>Situation zwischen Zürcherstrasse, Bahnhof und Perronanlagen nicht verändern, so dass die Gestaltungsplanpflicht stimmig ist.</p> <p>C5 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Die Tangierung des Ortsbildes von Bremgarten wurde in der Entwicklung der vorliegenden Lösung mehrfach thematisiert. Mit der differenzierten Verteilung der Bauvolumen in ein von der Altstadt weiter entferntes höheres Gebäude, welches in seiner Höhenentwicklung auf die Bauten der Umgebung abgestimmt ist, und einen näher bei der Altstadt liegenden flachen Infrastrukturbau, wird sehr sorgfältig auf die Situation reagiert. Eine Eingliederung in die Altstadt ist nicht beabsichtigt, vielmehr wird durch die neue Überbauung klar definierte Einfahrtssituation geschaffen.</p> <p>C6 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Zwecks Beruhigung der Situation und Verbesserung der Sicherheit ist beabsichtigt, die Zürcherstrasse einem Tempo 30 Regime zu unterstellen. Ein entsprechender Antrag dazu wurde beim Kanton eingereicht. Mit der nun vorliegenden Lösung wird insbesondere auch die heute unbefriedigende Situation vor dem City Center massiv verbessert (Zu- und Wegfahrt, Anlieferung, rückwärtige Fussgängerführung, zusätzliche Parkplätze, Polizei- und Taxiparkfelder etc.).</p> <p>C7 (auch V1-6) siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Die Meinung, dass es den Bahnhof Bremgarten an dieser Lage nicht mehr braucht und stattdessen ein neuer Bahnhof in Bremgarten West oder gar ein unterirdischer Bahnhof beim Obertorplatz realisiert werden soll, wird nicht geteilt. Ein unterirdischer Bahnhof hätte neben den immensen Kosten derartige Nachteile, dass diese, zu Beginn der Planungen kurzzeitig diskutierte Variante, nicht weiterverfolgt wurde (Rampenbauwerke von rund 150 Metern inmitten der gewachsenen Stadtstruktur, mehrere Treppen, Rampen und Lift mit entsprechendem Platzbedarf auf dem Obertorplatz zwecks Erschliessung der Haltestelle, Sicherheitsprobleme und Angsträume v. a. in der Nacht etc.). Der damalige Zeitpunkt, als das Umfahrungsprojekt initialisiert wurde, wäre die optimale Gelegenheit gewesen, diese Vision einzubringen. Ein Einbezug der Bevölkerung wäre ebenso erforderlich gewesen. Ein weiterer massiver Eingriff bei einer solchen Lösung wäre das Erfordernis einer neuen Verkehrsverbindung über die Reuss direkt neben, resp. unter der heutigen für das Ortsbild von Bremgarten äusserst bedeutenden Eisenbahnbrücke. Ein derart massiver Eingriff ins wertvolle Ortsbild ist für den Stadtrat undenkbar. Zum neuen «Busterminal» noch folgender Hinweis: Dieses ist so konzipiert, dass die Busse sehr präsent an ihren Haltestellen stehen, ab der mittigen Businsel sehr gut auffindbar sind und man sehr schnell wahrnimmt, wo welcher Bus hinfährt. Dies war ein wichtiges Kriterium bei der Wahl der Buslösung. Fahrgastinformationsbildschirme in der Bahn und beim Bushof liefern ebenfalls detaillierte Auskunft über Verbindungen und Anschlüsse. Eine Aufhebung des Bahnhofes Bremgarten würde dem Gedanken der zentralen öV-Drehscheibe widersprechen, resp. die heutige, nicht behindertentaugliche Busendhaltestelle Obertor müsste dann beibehalten werden, wobei dabei die Bedürfnisse der Busbetreiber mit fünf Anlegekanten nicht erfüllt werden könnten.</p> <p>C8 (auch T18) siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Eine Gesamtsicht ist vorhanden, der Rahmenplan, welcher die städtebaulichen Prinzipien für die Zürcherstrasse beschreibt, war eine Grundlage für den Projektwettbewerb. Die bauliche Dichte orientiert sich an dem bereits gebauten City Center und ermöglicht so die Bildung einer städtebaulichen Einheit der neuen Gebäude mit dem City Center. Durch die Ermöglichung eines höheren Gebäudes wird die Freifläche maximiert. Erläuterungen zur Gebäudehöhe und zum Spittelturm siehe auch C9.</p> <p>Erst die Neuordnung eines zentralen Busbahnhofes ermöglicht es der Stadt, Planungen über eine Neugestaltung des Obertorplatzes zu starten. In</p>

Thema «Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse»	C
	<p>diesem Kontext wird auch überprüft, wie weit die gesetzlichen Bedingungen an eine behindertengerechte Haltestelle Obertor erfüllt werden können.</p> <p>C9 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Das neue Gebäude «Reusstor» im Osten des Areals weist eine Höhe auf, welche auf die umliegenden Hochpunkte Sunnemärt und Staubli-Block abgestimmt ist. Insgesamt entsteht dadurch ein Ensemble, welches diese wichtige Stelle im Bremgartner Siedlungskörper markiert. Es war nie die Absicht, isoliert eine möglichst grosse Gebäudehöhe zu erwirken, sondern im Kontext der anderen hohen Bauten eine schlüssige Antwort zu finden. Insgesamt entsteht so eine Lösung, die nicht in Konkurrenz zur Altstadt steht. Während der Spittel-turm (Gebäudehöhe 44m) in längst vergangener Zeit unbestritten den Stadt-eingang markierte, sind dies heute (leider) eher gesichtslose Bauten und Nutzungen aus der Neuzeit wie McDonalds, Migros und dergleichen. Mit der Setzung eines markanten und im Raum präsenten Neubaus mit einer adä- quaten Gesamthöhe kann diesem Umstand entgegengetreten werden.</p> <p>C10 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung sowie C7. Auch wenn mittelfristig die Depotanlagen in den Bereich Bremgarten West ver- schoben würden, so bleibt doch die zentrale Haltestelle mit den Perronanla- gen bestehen und begrenzt die Entwicklungsmöglichkeiten zwischen Zür- cherstrasse und Bahnlinie.</p> <p>C11 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Die Situation vor dem City Center wird gegenüber heute entschärft, u.a. werden mehr Kurz- zeitparkplätze angeboten, siehe auch Erläuterungen zu C6.</p> <p>C12 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung. Bei der Über- bauung des Bahnhofsareals Bremgarten handelt es sich aufgrund der spezi- ellen örtlichen Verhältnisse und der speziellen Wohnungstypen ganz klar um autoreduziertes Wohnen, weshalb eine Reduktion der unterirdischen Parkplätze angezeigt ist. Auch für die Gewerbenutzungen wird aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung und des Einzugsgebiets von einem hohen Langsamverkehrsanteil (Rad- und Fussverkehr) der Kunden und einem ent- sprechend tieferen Angebot an Parkplätzen ausgegangen, als wenn das Areal in einer periphereren Lage Bremgartens liegen würde. Stadt und Bau- herrschaft teilen daher die Auffassung nicht, dass die für die geplante Nut- zung vorgesehenen Parkplätze nicht ausreichen. Im Rahmen der Weiterent- wicklung des Wettbewerbsprojektes wird unter Berücksichtigung betriebs- wirtschaftlicher Aspekte die Anzahl der benötigten Parkplätze in Abstim- mung mit der konkreten Nutzung (Wohnungen, Dienstleistungen) überprüft. Ein zusätzlicher Bedarf kann mit einem weiteren Untergeschoss aufgefan- gen werden.</p> <p>C13 siehe dazu Erläuterungen unter der Gesamterwägung und die Bemer- kungen zu C6. Mit der gewählten Trennung von PW-Vorfahrt, Taxi, Velo- ständer und Bussen sowie der Verbeitung der Fussgängerbereiche mit klaren Querungshilfen verbessert sich die Gesamtsituation gegenüber heute deutlich und die Gefahren reduzieren sich bei einer Geschwindigkeitsredu- tion durch die bauliche Gestaltung der Zürcherstrasse (unabhängig von der signalisierten Geschwindigkeit) zusätzlich.</p>
<p><b>Handlungsanwei- sungen zur Um- setzung in der Nutzungsplanung</b></p>	<p>Kenntnisnahme und teilweise Berücksichtigung der Anträge im Sinne der Erwägungen (Reduktion der BNO-Festlegungen hinsichtlich der max. Dichte sowie der max. Gebäudehöhe) / Überprüfung der ortsbaulichen Einpas- sungsfrage, insbesondere bezüglich der Altstadt-Silhouette durch externe Fachperson</p>



Thema «Depot, neuer Standort»	D
Mitwirkende:	3, 15, 16
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Depot, neuer Standort</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>D1 (auch KGV1) Das heutige Depotgebiet beim Bahnhof werde als mittelfristiges Entwicklungspotenzial für eine Verdichtung im Zentrum aufgeführt. Damit sei aber ein Ersatzstandort für das Depot erforderlich. Dieser wurde schon mal in der oberen Ebene angedacht. Hingegen fehle der entsprechende Vermerk auf den Plänen resp. in den Berichten (z.B. beim räumlichen Entwicklungsleitbild).</p> <p>D2 (auch KGV2) Die im REL eingetragene Bahnhaltestelle «obere Ebene» steht räumlich im Konflikt einerseits mit der dort geplanten Doppelspur und andererseits mit der Zufahrt zu einem neuen Werkstattstandort auf der oberen Ebene. Eine Kennzeichnung dieser Bauvorhaben auf dem Zonenplan als Freihalteraum ist für den Ausbau des Angebotes essenziell und muss daher Eingang in die Revision finden.</p> <p>D3 (auch KGV3) [Hinweis auf die Anträge V1, V2 und V5]: <i>Den Bahnhof Bremgarten braucht es nicht mehr. Alle bahntechnischen Anlagen und Bauten [inkl. Depot, Unterhalt] gehören nicht in die Kernzone von Bremgarten. ZugbenutzerInnen können im Bibenlos und Bremgarten Obertor den Zug besteigen. (V1)</i>  <i>Absenkung der Geleise ab Migros oder Sonnengutstrasse in die Zürcherstrasse und unterirdischer Verlauf zum (unterirdischen) Bahnhof Bremgarten Obertor. (V2)</i>  <i>Bahntechnische Anlagen Depot, Unterhalt, etc. werden beim Bahnhof Bremgarten West aufgebaut. Sollte der Platz für all die Züge nicht reichen, muss man sich eine Verlegung ins Reppischtal überlegen, oder in die Oberebene. (V5)</i></p>
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>D3 <i>Dadurch wird der ganze Raum Bahnhof, Gleisanlagen und Depot frei für eine neue architektonische Gestaltung ohne Sachzwänge durch die Bahn. Insbesondere kann ein Busterminal gestaltet werden, auf dem die Busse mit Front zur Strasse stehen, so dass ersichtlich ist, wo welcher Bus hinfährt (analog Baden Busterminal). Der grosse Rest des Areals kann städtebaulich vernünftig genutzt werden, mit Wohnungen Velo- und Fusswegen, Kiosk, Café und einer Anzahl oberirdischer Parkplätze. Der Obertorplatz wird durch die nun freiwerdenden Flächen neugestaltet. Die Zugänge für FussgängerInnen und VelofahrerInnen zu Sunnemärt und Migros können verkehrsfrei gestaltet werden.</i></p>
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Die Depotverlegung und die damit in Zusammenhang stehende Frage des zukünftigen Standortes ist gemäss Angaben der AVA nicht innerhalb des Planungshorizontes der NP-Revision vorgesehen. Sie erfordert zudem eine gemeinsame Entwicklungsplanung der verschiedenen beteiligten Akteure. Diese wurde bereits durch die Stadt initiiert. Eine gesamtheitliche Betrachtungsweise ist unabdingbar damit eine allseits akzeptierte und praktikable Lösung gefunden werden kann (Querschnittsaufgabe).</p> <p><i>Anmerkung: im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplanes (GÜP1) läuft zurzeit das Vernehmlassungsverfahren. Den im Internet aufgeschalteten Unterlagen kann entnommen werden, dass ein neuer Depot-Standort im Raum «Oberebene» sowie die Streichung des Vororientierungs-Eintrags zur «Bahnhaltestelle Oberebene» zur Diskussion gestellt werden. Entsprechenden behördenverbindlichen Planungsanweisungen liegen erst mit dem Beschluss des Richtplans durch den Grossen Rat vor. Damit ist erst in 2-3 Jahren zu rechnen.</i></p>

Thema «Depot, neuer Standort»	D
	<p>Der Stadtrat sieht jedoch eine Beibehaltung der im noch geltenden kantonalen Richtplan vororientierten Haltestelle Obere Ebene im Rahmen des Entwicklungsleitbilds als sinnvoll und wichtig für die angestrebte Entwicklung für einen längeren Planungshorizont (z.B. REL). Entsprechende Gespräche zum Beibehalt der Haltestelle im Richtplan wurden initiiert. Der Stadtrat wird sich für die Beibehaltung der Bahnhaltestelle einsetzen.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>D1 Das REL zeigt strategische Entwicklungsabsichten auf. Der sich in Vernehmlassung befindende Entwurf Überprüfung und Aktualisierung kantonalen Richtplan zeigt den Depotstandort als Vororientierung bereits auf. Eine Übertragung ins REL ist verfrüht. Überdies ist ein vorgängiger Dialog unter allen Akteuren am bestehenden und geplanten neuen Standort erforderlich.</p> <p>D2 Die Doppelspur ist im kantonalen Richtplan vororientiert M 3.3/3.1(Nr. 76) und ist behördenverbindlich. Der Bau der Doppelspur untersteht dem Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz und erfordert grundsätzlich keine spezifische Regelung im Bauzonen- bzw. Kulturlandplan. Die obenerwähnte Bahnhaltestelle «Obere Ebene» ist im Richtplan unter M 3.3/3.1(Nr. 74) ebenfalls vororientiert [Hinweis: in der Vernehmlassungsvorlage Überprüfung und Anpassung Richtplan 'GÜP' nicht mehr vororientiert]. Ein Eintrag der Haltestelle im REL dient einem längeren Planungshorizont von rund 20 bis 25 Jahren. Der Eintrag ist raumplanerisch zweckmässig und kann auch ohne Richtplaneintrag im REL bleiben. Der räumliche Konflikt mit dem geplanten Depot wäre nachzuweisen. Am Eintrag der Haltestelle «obere Ebene» im REL soll weiter festgehalten werden. Zudem wurden Gespräche zur Prüfung einer Beibehaltung der Haltestelle im Richtplan initiiert (siehe unter Gesamterwägung).</p> <p>D3 Es ist raumplanerisch erwünscht, dass bahntechnische Anlagen Depot, Unterhalt, etc.) aus dem Zentrum verschoben werden. Mit der Vororientierung des neuen Depotstandorts im Vernehmlassungsentwurf des Richtplans besteht eine solche Absicht. Für weitere Erwägungen zum Thema «V» Visionen siehe dort sowie unter KGV3.</p>
<p><b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b></p>	<p>D1 – D3 nicht berücksichtigen</p>

<b>Thema «Räumliches Entwicklungsleitbild REL»</b>		<b>E</b>
Mitwirkende:	3, 10	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «Räumliches Entwicklungsleitbild REL» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>E1 Im REL ist der Hinweis für eine neue Bahnhofststelle «Obere Ebene» aufgeführt. Im Rahmen der strategischen Eisenbahnplanung 2035 ist keine Haltestelle Oberebene vorgesehen.</p> <p>E2 In die Planung noch zu wenig eingeflossen, ist der Aspekt der Zentrums- und Brückenfunktion der Stadt. Diese Schnittstellen zwischen Stadt und Land, die Verbindung der regionalen Bevölkerung sowie der Einbezug landwirtschaftlicher, ländlicher und städtischer Bedürfnisse muss in der Planung noch vermehrt abgebildet werden.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>E1 Auch mit einer künftigen Verdichtung in der Zone WAO wird am nötigen Potenzial für den Bau einer Haltestelle «obere Ebene» gezweifelt. Diese würde bezüglich der Erreichbarkeit die Situation nur unwesentlich gegenüber heute mit dem Bahnhof West verbessern.</p> <p>E2 In Bremgarten wird eingekauft, gearbeitet, in die Schule gegangen, gewohnt und die Freizeit verbracht. Menschen aus der Region treffen sich in Bremgarten, kommen hier ihren vielfältigsten Bedürfnissen nach und sind auf die diversen Angebote angewiesen.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Spezifische Erwägungen</p> <p>E1 Die Haltestelle obere Ebene kann im REL bestehen bleiben, auch wenn sie in der Richtplanversion des Kantons nicht mehr als Projektidee abgebildet ist. Innerhalb des langen Planungshorizonts des RELs von rund 20-25 Jahren könnte diese erforderlich bzw. begründet werden. Der Stadtrat sieht eine Beibehaltung der vororientierten Haltestelle Obere Ebene als sinnvoll und wichtig für die angestrebte Entwicklung und beantragt dem Kanton, die Bahnhofststelle im kantonalen Richtplan neu als Zwischenergebnis aufzunehmen, da die Haltestelle ein regionales Arbeitsplatzgebiet (ESP) erschliesst.</p> <p>Der Grünkorridor im Bauzonenplan steht mit dem Richtplan nicht im Konflikt, hingegen kann ein Zugang bei einem viel späteren Bedarf gesichert werden, ebenso ein potenzieller Zugang zum Naherholungsgebiet gesichert werden. Es ist längerfristig sinnvoll, an der Haltestelle im REL festzuhalten. Dies bedeutet auch nicht, dass auf eine potenzielle Haltestelle Obere Ebene abgestützt wird, denn mit dem Buskonzept der Stadt wird die erforderliche ÖV-Abdeckung gewährleistet.</p> <p>E2 Die Zentrums- und Brückenfunktion der Stadt kann mit der Nutzungsplanung umrissen werden, indem identitätsstiftende Orte, ein breites Angebot an Dienstleistungen, ansprechenden und gut funktionierende öffentlichen Freiräumen, eine gute Anbindung durch den öffentlichen Verkehr etc. mit den BNO-Bestimmungen begünstigt bzw. eingefordert werden. Mit dem aktuellen BNO-Entwurf, aber auch mit diversen bereits parallellaufenden oder der neuen BNO nachgelagerte Planungsverfahren, werden diese Ziele konsequent angestrebt (siehe auch Planungsbericht, Kap. 1.6).</p> <p>Die Kommunikation bzw. die Standortförderung und das Standortmarketing der Stadt bauen auf dieser Grundlage auf.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	E1 – E2 nicht berücksichtigen	

Thema «Bahnhof Bremgarten West»		F
Mitwirkende:	3, 10, 24	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «Bahnhof Bremgarten West» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>F1 Die Zuordnung zur WA3 solle die betrieblichen Prioritäten einer Eisenbahn nicht zusätzlich einschränken. Es müsse zudem weiterhin möglich sein, dem Bahnbetrieb dienende Gebäude umbauen zu können, neu zu bauen und/oder zusätzliche Gebäude auch für «Gewerbenutzung» zu erstellen, ohne dass dafür ein Gestaltungsplan zu erstellen ist.</p> <p>F2 Die in der BNO aufgeführten Formulierungen betreffend eingeschossige Neubauten und einer Fassadenhöhe von nur 4 m seien zu einengend.</p> <p>F3 Grundsätzlich stelle sich die Frage, ob die Bahnanlagen einer Zone zugeordnet werden können oder ob diese weiss bleiben sollen, aus Sicht der Mitwirkenden sollen diese weiss bleiben.</p> <p>F4 Entlang der Bahnstrecke verläuft ein Grünstreifen, der beibehalten werden müsse. Bauten zu Gunsten der Bahn müssten auch in Zukunft erstellt werden können bzw. der Text von § 15 Abs. 2 BNO muss zwingend erhalten bleiben.</p> <p>F5 (auch D2) Die Angaben zum Doppelspurausbau der Bahn seien im Zonenplan zu markieren und freizuhalten.</p> <p>F6 Der verbleibende, nicht überbaute Teil der Bahnhofsparzelle sei der Wohn- und Gewerbezone WG4 zuzuordnen.</p> <p>F7 (auch KGV11) Dem Stadtrat wird beantragt, Alternativen (insbesondere Bahnhof Bremgarten-West oder Bremgarten-Zentrum) zur Verkehrsdrehscheibe Zürcherstrasse zu prüfen. [vgl. auch C4]</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>F1 am Bahnhof Bremgarten West ist die Infrastrukturabteilung untergebracht und verfügt dort über mehrere Abstellflächen</p> <p>F2 Zweigeschossiges Lager / Bürogebäude könnte nicht realisiert werden.</p> <p>F7 Die Nutzung des Bahnhof-Areals West als Verkehrsdrehscheibe hätte aufgrund der optimalen Anbindung an den Öffentlichen Verkehr eine Aufwertung des gesamten Arbeits- und Wohnbereichs Obere Ebene zur Folge. Pendler aus den umliegenden Gemeinden links der Reuss würden animiert, hier auf den ÖV (insbesondere auch Richtung Zürich) umzusteigen, was eine massive Entlastung der Umfahrung zur Folge hätte. Gleichzeitig würde auch der Ortsteil Hermetschwil-Staffeln näher an Bremgarten heranrücken. Das dafür zwingend notwendige P+R-Angebot kann hier wesentlich einfacher realisiert werden als in dem bereits heute unter chronischem Parkplatzmangel leidenden Bereich Bahnhof Bremgarten / Zürcherstrasse.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Die Entwicklung des Bahnhofsgebiet Bremgarten-West als multifunktionaler Raum ist von hohem öffentlichem Interesse. Entsprechend wichtig wird von Stadt und Kanton eine themenübergreifende Strategiefindung und Planung für das Areal erachtet. Ein Entwicklungsrichtplan ist hierfür ein bewährtes Instrument. In der Zwischenzeit soll die Entwicklungsplanung nicht negativ präjudiziert werden. Die Pflicht zur Erstellung einer Entwicklungsrichtplan gemäss § 5 Abs. 5 BNO ist ausraumplanerischer Sicht erforderlich und zweckmässig. Aus Gründen der Planbeständigkeit werden im Bahnhofsgebiet Bremgarten-West im Rahmen der Gesamtrevision keine weiteren Änderungen vorgenommen, um einer allfälligen, aufgrund der Entwicklungsplanung angezeigten Teiländerungsplanungen, nicht vorzugreifen.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>F1 Ausser der Zuweisung der Gleisanlagen von der WA3 zu den Verkehrsanlagen [Eisenbahnrecht; Plangenehmigungsverfahren] ändert sich an der Abgrenzung der Nutzungszonen im Gebiet Bahnhof-West gegenüber dem</p>	

Thema «Bahnhof Bremgarten West»	F
	<p>rechtskräftigen Bauzonenplan nichts. Bezüglich Entwicklungsplanung siehe Gesamterwägung vorstehend.</p> <p>F2 Die Bestimmung in § 11 Abs. 7 BNO gilt für die Zone WA2 und ist nicht massgebend für die Zone WA3 (keine Einschränkung).</p> <p>F3 Nach konstanter kantonalen Praxis sollen Verkehrsanlagen neu nicht mehr einer Zone, sondern den Verkehrsflächen zugewiesen werden. Dies wird gemäss aktuellem Planungsentwurf so umgesetzt. Bauten und Anlagen im Bereich der Bahn unterliegen dem eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren des Bundesamts für Verkehr.</p> <p>F4 Die Bestimmungen zur Grünzone, die die Bahn betreffen, werden mit dem aktuellen BNO-Entwurf unverändert übernommen.</p> <p>F5 Der Bau der Doppelspur untersteht dem Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz und erfordert grundsätzlich keine spezifische Regelung im Bauzonen- bzw. Kulturlandplan. Die Freihaltung der erforderlichen Flächen ist je nach Vorhaben innerhalb des Baugebiets mit verwaltungsrechtlichen Verträgen, einer separaten Erschliessungsplanung oder ggf. mit einer Gestaltungsplanungspflicht zu sichern. Eine Freihaltung ist im Rahmen der rechtskräftigen Grünzone beidseits entlang der bestehenden Gleisanlage gesichert.</p> <p>F6 Aus Gründen der Planbeständigkeit und der erforderlichen Gesamtplanung für das Bahnhofsgebiet Bremgarten-West wird für das gesamte Gebiet die rechtskräftige Zonenzuweisung beibehalten (Ausnahme Gleisanlagen aufgrund kantonalen Praxis; vgl. F3).</p> <p>F7 (auch KGV11) Mit der Festlegung einer Pflicht zur Erstellung eines Entwicklungsrichtplans wird für das Bahnhofsgebiet Bremgarten West eine gesamtheitliche, themenübergreifende Entwicklung verlangt, die die unterschiedlichen zusammentreffenden Interessen erfasst und einbezieht (unter anderem eine gute Anbindung des Ortsteils Hermetschwil-Staffeln, Verbesserung der ÖV-Anbindung am Bahnhof West, Nutzungen, etc.). Diese Entwicklungsplanung bildet die Grundlage für weitere für das Bahnhofsgebiet West relevante Planungsverfahren. Eine parallel zur aktuellen Gesamtrevision laufende Planung zur Erweiterung des Buskonzepts soll bereits kurzfristig die ÖV-Anbindung im Gebiet Bremgarten West verbessern.</p>
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	F1 – F7 nicht berücksichtigen

Thema «Landschaftsschutzzone (Zusatz), Hochspannungsleitung»	G
Mitwirkende:	4, 5, 14, 20, 34, 38, 39, 41, 50
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Landschaftsschutzzone (Zusatz), Hochspannungsleitung</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>G1 Die parzellenweise Ausscheidung der Landschaftsschutzzone im Bereich der Hochspannungsfreileitung sei willkürlich und nicht nachvollziehbar. Es sei die Abgrenzung zu überdenken (nur betroffene Bereiche) oder ganz auf die Ausscheidung zu verzichten.</p> <p>G2 Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Hochspannungsleitung im Gebiet Rauestei vor dem Projektbeginn Materialabbau zurückgebaut und in den Boden verlegt werden soll.</p> <p>G3 Die neu geplante Landschaftsschutzzone westlich von Staffeln soll aus der geplanten Landschaftsschutzzone gestrichen werden.</p> <p>G4 Hinweis zum Netzprojekt Niederwil-Obfelden: weiterhin (über)regional so versuchen zu beeinflussen, dass eine möglichst wenig in die Landschaft eingreifende Variante umgesetzt wird, unabhängig davon ob als Erdkabel oder Freileitung.</p> <p>Frage zur Leitung durch Ortsteil Hermetschwil: sind die Grenzwerte für die nahe wohnende Bevölkerung noch in Ordnung? Wurde die Spannung erhöht?</p> <p>G5 Ausserhalb des BLN-Gebietes (dh. in Staffeln) sei auf eine Landschaftsschutzzone zu verzichten.</p> <p>G6 Ausserhalb des BLN-Gebietes (dh. in Staffeln) sei auf eine Landschaftsschutzzone zu verzichten, insbesondere im Gebiet Tumismatt / Wolfbühl bzw. die Landschaftsschutzzone ist auf die Ausdehnung gemäss kantonalem Richtplan zu reduzieren.</p>
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>G1 Es falle eine weit grössere Fläche in die Landschaftsschutzzone, als diese von der Freileitung betroffen sei.</p> <p>G3 Die bestehende Strom Freileitung in den Boden zu bekommen ist schwierig, wenn dieser als Landschaftsschutzzone geschützt ist. Die Langzeit Auswirkungen von so hohen Strommengen im Boden auf das Bodenleben sind noch nicht abschliessend untersucht. Die Flächen westlich von Staffeln sind wertvolle Fruchtfolgeflächen. Sie sind sehr gut geschützt und ein weiterer Schutz des Landwirtschaftslandes ist nicht nötig.</p> <p>G5 kostbares Ackerland wird aufgegeben; auf klimatische Verhältnisse, Kundenbedürfnisse oder neue Vorschriften kann nicht mehr reagiert werden; Ausdehnung ist nicht verhältnismässig; Parzellen sind fast ausnahmslos ungeeignet für den Bau von Ökonomiegebäuden bzw. zu nah am Wald, die Gefahr einer Überbauung ist daher klein.</p> <p>Eventualantrag: Sollte die neue Landschaftsschutzzone trotzdem umgesetzt werden, sei wenigstens die Dauer für vorübergehende Bauten (Folientunnel etc.) von drei auf acht Monate zu erhöhen.</p> <p>G6 Bereits mehr als das doppelte dieser Betriebsflächen liegen innerhalb der Landschaftsschutzzone gemäss Richtplan.</p>
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Die im Entwurf, Stand Mitwirkung, ausgeschiedene Landschaftsschutzzone bezieht sich auf die Naturwerte im Waldrandbereich. Die gewählte Ausdehnung steht dabei in keinem direkten Zusammenhang mit dem genauen Verlauf der Hochspannungsleitung.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>G1, G3, G5, G6 Von der Ausscheidung einer Landschaftsschutzzone westlich von Staffeln kann abgesehen werden, da keine übergeordneten Vorgaben diese zwingend verlangen. Mit der ausgedehnten Landschaftsschutz-</p>

Thema «Landschaftsschutzzone (Zusatz), Hochspannungsleitung»	G
	<p>zone nordwestlich der Luzernerstrasse werden bereits umfangreiche Flächen landschaftlich geschützt.</p> <p>G2, G4 Im Rahmen der vorliegenden Planung können keine entsprechenden Auflagen gemacht werden. Durch das Ausscheiden einer Landschaftsschutzzone kann einzig ein öffentliches Interesse geltend gemacht werden, welches bei zukünftigen Planungsvorhaben berücksichtigt bzw. abgewogen werden muss. Damit könnte möglicherweise indirekt auf die Freileitungen Einfluss genommen werden. Dem gegenüber stehen allerdings die im vorliegenden Fall höher zu gewichtenden negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung.</p> <p>Zur Frage nach den Grenzwerten: Es ist nicht bekannt, dass eine Erhöhung der Spannung erfolgt ist. Hochspannungsleitungen haben zum einen die Immissionsgrenzwerte und zum anderen bestimmte vorsorgliche Emissionsbegrenzungen einzuhalten. Für den Vollzug der NISV (Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung) bei Hochspannungsleitungen der allgemeinen Stromversorgung ist das Eidgenössische Starkstrominspektorat (ESTI) zuständig. Für die Nutzungsplanung ergibt sich kein Handlungsbedarf.</p> <p>Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Hochspannungsleitungen eine wichtige Anlage für die nationale Versorgung mit elektrischer Energie darstellen und ihr Bestand und der störungsfreie Betrieb deshalb jederzeit gewährleistet sein müssen.</p>
<p><b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b> Stefan Zantop</p>	<p>G1, G3, G5, G6: berücksichtigen; Verzicht auf Landschaftsschutzzone entlang des Waldrands westlich von Staffeln.</p> <p>G2: Kenntnisnahme (siehe auch Mitwirkungsbericht zur Nutzungsplanung Kulturland – Teiländerung «Materialabbauzone Rauestei»)</p> <p>G4: Kenntnisnahme</p>

Thema «Landschaftsschutzzone (LkB, BLN)»		H
Mitwirkende:	20, 21, 39	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «Landschaftsschutzzone (LkB, BLN)» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>H1 Die neu geplante Landschaftsschutzzone westlich von Staffeln sowie die Parzelle «Huetmatt» in Hermetschwil, welche an das Gelände des St. Benedikt grenzt soll aus der geplanten Landschaftsschutzzone gestrichen werden.</p> <p>H2 (auch T14) Ein Witterungsschutz von bis zu 8 Monaten soll möglich sein.</p> <p>H3 (auch T15) Christbaumkulturen sollen in der Landschaftsschutzzone angebaut werden dürfen und die Fläche auch ausgedehnt werden dürfen. Der Passus zu Christbaumkulturen und zu Witterungsschutzanlagen, Trockenplätze etc., ist zu streichen.</p> <p>H4 Auf die vorgesehene Überlagerung, der sich im Eigentum des Vereins Kinderheim St. Benedikt Hermetschwil befindenden landw. Grundstücke, insbesondere GB Bremgarten 6142, Bannester, mit einer Landschaftsschutzzone, sei zu verzichten. Oder Eventualantrag gemäss H5.</p> <p>H5 (auch T36): § 26 der neuen BNO sei so zu formulieren, dass dauerhafte Witterungsschutzanlagen mit Baubewilligung und vorübergehende Witterungsschutzanlagen für die Dauer von jährlich max. 8 Monaten ohne Baubewilligung möglich sind.</p> <p>H6 (auch T38) «Ergänzend zu den (Einzelzäunungen usw.) sollen in § 26 Abs. 3 BNO Einzelreihenabdeckungen erwähnt sein.»</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>H1 die Landschaftsschutzzone wurde massiv erweitert. Die Bestimmungen erlauben fast nur konventionelle Futter- und Ackerbau-Kulturen. Die Bedürfnisse einer innovativen, marktgerechten Landwirtschaft werden dadurch stark eingeschränkt. Der Landschaftswert der «Huetmatt», zwischen einer vielbefahrenen Hauptstraße und bestehenden Gebäuden des St. Benedikt ist nicht ersichtlich. Die Entwicklung des St. Benedikt wird stark eingeschränkt. Die Flächen westlich von Staffeln sind wertvolle Fruchtfolgefleichen. Sie sind sehr gut geschützt und ein weiterer Schutz des Landwirtschaftslandes ist nicht nötig.</p> <p>H2 Mit der Intensivierung des Obstes, der Beeren- und Gemüseproduktion und mit der strukturellen Anpassung der Betriebe in Richtung Produktionsschwerpunkte, hat eine bessere Sicherheit für den Produzenten grosse Bedeutung. Sie ist in der künftigen Marktsituation mit offenen Grenzen für die Konkurrenzfähigkeit mit anderen Gebieten sehr wichtig. Ein Grossteil der Landwirte, welche Obst, Beeren oder Gemüse anbauen, schützen ihre Kulturen mit Witterungsschützen von verschiedener Zeitdauer. Der Anbau von Obst, Beeren und Gemüse bringt eine höhere Wertschöpfung auf der Parzelle als mit ackerbaulicher Nutzung. Mit neuen Schädlingen wie der Kirschessigfliege ist eine Produktion von Beeren ohne Netze nahezu unmöglich. Weiter werden immer mehr Pflanzenschutzmittel verboten, aus diesem Grund wird immer mehr Gemüse in Tunnels angebaut, geschützt vor Regen und Nässe, damit die Qualität für den Konsumenten stimmt. Die Landwirtschaft soll sich auch in Zukunft entwickeln können damit sie gesund und innovativ handeln kann.</p> <p>H4 Die in § 26 der neuen BNO für die Landschaftsschutzzone formulierten Bestimmungen sind zu restriktiv. Sie ermöglichen ausschliesslich konventionelle Futter- und Ackerbaukulturen. Zukunftsgerichtete, innovative und marktgerechte landwirtschaftliche Produktionsmöglichkeiten sind kaum möglich, so u. a. für Kulturen, die Witterungsschutz benötigen (gewisse Obst-, Beeren- und Gemüsearten) und für die Pflanzung neuer Christbaumkulturen.</p>	



Thema «Landschaftsschutzzone (LkB, BLN)»	H
	<p>Das Gebiet Bannester ist weder im Bundesinventar der Landschaften und Kulturdenkmäler aufgeführt noch als kant. Schutzgebiet ausgeschieden. Es bestehen somit insbesondere in diesem Gebiet keinerlei übergeordnete Vorgaben, von denen eine zwingende Notwendigkeit für die Festsetzung einer Landschaftsschutzzone abgeleitet werden könnte.</p> <p>H5 Der Witterungsschutz ist in der aktuellen BNO grundsätzlich möglich. Zukünftig wird dieser durch die prognostizierten Wetterextreme (Frost, Hagel, Trockenheit) für die Sicherung des Ernteertrages noch elementarer. Konstanz in Menge und Qualität wird auf Markt verlangt. Investitionsvolumen hoch; Aus diesem Grund soll es weiterhin möglich sein, die Kulturen schützen zu können.</p> <p>H6 Einzelreihenabdeckung anstelle einer Totaleinnetzung ermöglicht Vielfalt an Tieren sich in der Plantage ohne Einschränkungen zu bewegen. Der nötige Vogelschutz wird gewährleistet. Kleintiere und eine Vielzahl an Insekten haben uneingeschränkten Zugang zu diesem Lebensraum.</p>
<p><b>Erwägungen / Stellungnahme</b></p>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Gebiete in Landschaften von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplan sind von neun Bauten und Anlagen freizuhalten, es sei denn ein öffentliches Interesse wird nachgewiesen und die privaten Interessen der Bewirtschafter vermögen das Interesse an den Zielen der LkB (Landschaften von kantonaler Bedeutung) oder des BLN (Bundesinventar der Landschaften von nationaler Bedeutung) nicht höher oder gleich gewichten. Die typischen Kulturlandschaften sind zu erhalten. Für Gebiete nordöstlich der Kantonsstrasse gelten auch die Interessen des BLN-Gebietes Reusslandschaft. Die Gemeinden sorgen gemäss Richtplan L 2.4/1.2 im Rahmen der Nutzungsplanungen für die Umsetzung der Schutz- und Entwicklungsziele des BLN.</p> <p>Es ist eine Güterabwägung zwischen den landschaftlichen Schutz- und den landwirtschaftlichen Nutzungsinteressen. Aufgrund der übergeordneten Vorgaben genießt der landschaftliche Schutz dabei ein hohes Gewicht. Hinsichtlich Nutzungsinteressen ist der Schweregrad der landschaftlichen Beeinträchtigung durch die einzelnen, konkreten Bewirtschaftungsformen mit einzubeziehen.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>H1 Auf die Landschaftsschutzzone westlich von Staffeln wird verzichtet. Zusammen mit der zwingend auszuscheidenden Landschaftsschutzzone nördlich/nordwestlich der Kantonsstrasse wären weite Teile der Landwirtschaftszone eingeschränkt und es bestehen keine übergeordneten Vorgaben für diesen Landschaftsteil.</p> <p>Hingegen ergibt sich für die Huetmatt westlich des St. Benedikt aufgrund der Lage im Objekt «Reusslandschaft» des BLN (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), den Bestimmungen im kantonalen Richtplan und der Lage im Dekretsgebiet der Schutzauftrag. Die Reusslandschaft ist eine der vielfältigsten, zusammenhängenden und naturnahen Flusslandschaften des Schweizer Mittellandes, die es zu erhalten gilt.</p> <p>H2 (auch T14) In der Landschaftsschutzzone war die Erstellung von Witterungsschutzvorrichtungen bisher weder explizit erlaubt noch verboten. Einer zeitlich befristeten und somit temporären Erstellung steht wenig entgegen, wenn die baulichen Vorkehrungen in ihrer Ausgestaltung dezent und zurückhaltend erfolgen und die Beeinträchtigung des Landschaftsraum dementsprechend minimal ausfallen (z.B. Einzelreihenabdeckung in dunklen Farbtönen).</p> <p>H3 (auch T15) Christbaumkulturen: Diese beeinträchtigen das Landschaftsbild dauerhaft, allerdings nicht besonders schwerwiegend. Die</p>

Thema «Landschaftsschutzzone (LkB, BLN)»		H
	<p>bestehenden Kulturen sollen weiterhin betrieben werden können (Besitzstand), analog der rechtskräftigen Regelung.</p> <p>H4 siehe Erwägungen zu H1</p> <p>H5 siehe Erwägungen zu H2 (auch T14)</p> <p>H6 (auch T38) Einzelreihenabdeckungen sind landschaftsästhetisch weniger einschneidend als flächige Abdeckungen.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>H1 (auch G1): berücksichtigen; Auf die Ausscheidung einer neuen Landschaftsschutzzone westlich von Staffeln wird verzichtet. Bezüglich Landschaftsschutzzone innerhalb des BLN-Gebiets / Landschaft von kantonaler Bedeutung im Gebiet Huetmatt keine Änderung.</p> <p>H2 (auch T14) berücksichtigen; Differenzierte Vorschriften zu Witterungsschutzanlagen (Einzelreihenabdeckung in dunkeln Farbtönen zulässig während 8 Monaten pro Jahr, Regelung der Instandhaltung dieser Anlagen)</p> <p>H3 nicht berücksichtigen</p> <p>H4 berücksichtigen; gemäss Entscheid H1</p> <p>H5 berücksichtigen; gemäss Entscheid H2 (auch T14)</p> <p>H6 berücksichtigen; gemäss Entscheid H2 (auch T38) Einzelreihenabdeckungen in dunklen Farbtönen zulassen</p>	

<b>Thema «Oberebene; GP-Zielsetzungen»</b>		<b>I</b>
Mitwirkende:	6, 10, 14, 19, 24, 38	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Oberebene; GP-Zielsetzungen»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>I1 betreffend § 4 Abs. 10 Spiegelstrich 3: Anstelle von «Einbezug und Aufwertung des Strassenraums der Oberebenenstrasse» neu «Planerischer Einbezug und Aufzeigen von Aufwertungsmöglichkeiten des Strassenraums»</p> <p>I2 betreffend § 4 Abs. 10 Spiegelstrich 10: Anstatt «die verbesserte Bus-Anbindung muss im Zeitpunkt der Erteilung der Baubewilligung gesichert sein» neu «die Machbarkeit einer verbesserten Bus-Anbindung muss im Zeitpunkt der Erteilung der Baubewilligung planerisch nachgewiesen sein»</p> <p>I3 Die/der Mitwirkende möchte vom Stadtrat wissen, wie seine Strategie bezüglich der Umzonung Oberebene in qualitativer Hinsicht aussieht (Bevölkerungsschichten, Durchmischung, Verkehr, erforderliche Infrastruktur, Gewerbe versus Wohnen, etc.). Es wird vom Stadtrat erwartet, dass er sich bereits heute konkret mit dieser Thematik auseinandersetzt. Es wird beantragt, dass Szenarien, Möglichkeiten und Varianten bezüglich der erwarteten bzw. in der vorliegenden BNO eingeplanten Bevölkerungszunahme erarbeitet und aufgezeigt werden. Es sei klar, dass die BNO auf diese Fragen keine Antworten geben kann und dass die entsprechenden Planungen ausserhalb und parallel zur laufenden Revision in Angriff genommen werden müssen, dennoch wird diese Auseinandersetzung erwartet.</p> <p>I4 Mitwirkende sind grundsätzlich einverstanden mit den Vorgaben in der BNO zur Oberebene (insbesondere werden die verlangten erneuerbaren Energien positiv bewertet).</p> <p>I5 Antrag: Mit der Arealüberbauung Obere Ebene wird eine direkte, durchgängige Fussgängerverbindung zum Bahnhof West erstellt. Ebenso eine Veloverbindung, bei welcher die Oberebenenstrasse nicht überquert werden muss.</p> <p>I6 (auch KGV18) Antrag: Zudem wird eine durchgängige Fussgängerverbindung Obere Ebene – Mühlebachweg – Vogelsangstrasse – Wohlerstrasse (Fussgängerstreifen Wälismühle) – Wälismühliweg (Reuss) geschaffen.</p> <p>I7 (auch T17) Es ist keine Zone WAO in Bremgarten zu schaffen. Die Umzonung soll zu einer WA3 (AZ 0.6, Gesamthöhe 13.0m), anstatt WAO (AZ 1.0, Gesamthöhe 19.0m) erfolgen. Diese Zonierung entspricht derjenigen des Nachbarareals «Wydeweg». §11 Absatz 2 muss sinngemäss an die Zonierung WA3 angepasst werden.</p> <p>I8 (auch W3) Es ist sicherzustellen, dass im Umzonungsbereich Oberebene eine Teilfläche in eine öffentliche Zone für öffentliche Begegnungsorten erfolgt.</p> <p>I9 WSP: Wohnschwerpunkte erfordern eine möglichst gute Erschliessung mit dem ÖV. Für das Gebiet Oberebene sind diese Voraussetzungen heute nicht gegeben.</p> <p>I10 Für ein Planungsprojekt dieser Grössenordnung wird verträgliches Wachstum und Wohnqualität verlangt (Schaffung von öffentlicher Zone), bzw. für die Zonierung analog Wydeweg (19'000m<sup>2</sup>; AZ 0.6, 150 Wohnungen, ca. 300 Einwohner E) statt WAO (52'000m<sup>2</sup>; AZ 1; ca. 1'000 E)</p> <p>I11 (auch I9 / N5) Es gilt ein Verkehrskonzept auszuarbeiten sowie die Infrastrukturplanung unter Berücksichtigung von Schulraum (Kindergarten/Schulraum) sowie Spielplätzen, etc. schnellstmöglich anzugehen. Auch sind vorausschauende Überlegungen zur infrastrukturellen Anbindung an das Stadtzentrum gefordert. Unterlässt es die Stadt, sich proaktiv dieser Themen anzunehmen, riskiert sie, dass das zukünftige Gross-Quartier zu einer Banlieue verkommt.</p>	

Thema «Oberebene; GP-Zielsetzungen»	I
<p><b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b></p>	<p>I1 Soweit die zu diesem Thema relevanten Massnahmen innerhalb des Gestaltungsplanperimeters liegen, kann ein Genehmigungsinhalt festgelegt werden. Soweit die relevanten Massnahmen ausserhalb des Gestaltungsplanperimeters liegen, können sie (allenfalls) lediglich als Informationsinhalte aufgeführt werden und nicht Genehmigungsinhalt sein.</p> <p>I2 Das Interesse an der Sicherstellung der ÖV-Erschliessung des Areals ist unbestritten. Zu weitreichend und damit zu wenig scharf ist hingegen der Begriff «gesichert». Die Sicherstellung der ÖV-Erschliessung liegt nicht im Kompetenzbereich der Grundeigentümer (vgl. § 12 Abs. 2 lit. a ÖVG). Es führt daher zu weit, von den Grundeigentümern zu verlangen, dass die Bus-Anbindung gesichert sein muss, da sie darauf einen beschränkten Einfluss haben. Damit die ÖV-Erschliessung bedarfsgerecht ist, muss sie abgestuft entwickelt werden, d.h. das entsprechende Angebot ist auf den baulichen Entwicklungsstand in der WAO (bzw. im ganzen regionalen ESP) abzustimmen. Die Grundeigentümer können und müssen dabei zweifellos ihren Beitrag leisten. Dieser muss sich im Zeitpunkt der Erteilung der Baubewilligung jedoch auf den planerischen Nachweis beschränken, dass eine verbesserten Bus-Anbindung machbar ist.</p> <p>I3 Bei dem betroffenen Gebiet handle es sich um die letzte grössere Baulandreserve Bremgartens. Entsprechend umsichtig und vorausschauend sei mit diesem «Schatz» umzugehen. Die verlangte Auseinandersetzung/Strategie gäbe den Einwohnerinnen und Einwohnern Bremgartens Sicherheit und vermöge es, die Stadt aus der zu vermeidenden Defensivrolle (Reaktionszwang) in eine agierende Position zu bringen. Nur dann sei der Boden für eine Zustimmung zur vorliegenden BNO geebnet.</p> <p>I7 Begründung: Massvolles Bevölkerungswachstum, Schonung von schon jetzt überlasteten Infrastrukturen, Einhaltung des Ortsbildschutzes (Verhinderung von weiteren übermässig hohen Bauten über der markanten Geländekante «Obere Ebene»).</p>
<p><b>Erwägungen / Stellungnahme</b></p>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Die ehemalige Vorlage 'Teiländerung Oberebene' durchlief das Planungsverfahren bis zur Einwohnergemeindeversammlung vom 10. Dezember 2020 und wird in den Punkten, die nicht im Rahmen des Rückweisungsbeschlusses zu überarbeiten sind, als raumplanerisch begründet erachtet. Die Aufträge gemäss Rückweisungsbeschluss wurden an die Hand genommen und fliessen in die Überarbeitung der Vorlage ein. Da an der EGV keine Abweisung der Vorlage erfolgte, wird im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens am vorliegenden Entwurf im Grundsatz festgehalten, jedoch werden aufgrund einzelner Mitwirkungseingaben entsprechend der spezifischen Erwägungen gezielte Anpassungen vorgenommen.</p> <p>Der ortsbaulichen Einpassung der Neubauten wurde bei der bisherigen Projektentwicklung grosses Gewicht beigemessen. Die kantonalen Fachstellen haben die Entwürfe im Zuge des Vorprüfungsverfahrens zur ehemaligen Vorlage 'Teiländerung Oberebene' geprüft und freigegeben. Es wurde bei der Teiländerung auch kein Antrag bezüglich einer tieferen Zonierung gestellt.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>I1 Der Strassenraum ist aus raumplanerischer Sicht von Gebäudefassade zu Gebäudefassade zu lesen. Damit umfasst dieser auch einen Bereich des Gestaltungsplanareals, für den unter Berücksichtigung der Vorgaben nach § 111 BauG Gestaltungsbestimmungen im Rahmen des Gestaltungsplan festzulegen sind. Die Bestimmung in § 4 BNO soll deshalb nicht verändert werden.</p> <p>I2 Die Verbesserung der Anbindung des öffentlichen Verkehrs ist von hohem öffentlichem Interesse, was sich auch aus den Mitwirkungseingaben</p>

Thema «Oberebene; GP-Zielsetzungen»	I
	<p>zeigt. Die Vorgabe der genügenden Anbindung der Oberebene an das ÖV-Netz zum Zeitpunkt der Erteilung der Baubewilligung in den Gestaltungsplanvorschriften ist erforderlich.</p> <p>I3 Die Strategie des Stadtrates ergibt sich zum einen aus der vorgesehenen Zonierung zu einer Mischzone und den Bau- und Nutzungsvorschriften in der BNO. Zum anderen werden mit der Gestaltungsplanverpflichtung in der BNO konkrete Zielvorgaben für die weitere Arealentwicklung verbindlich vorgegeben. Weil mit einer ersten Baueingabe erst rund 10 Jahre nach der Inkraftsetzung der BNO zu rechnen sein wird (Setzungsdauer der Aufschüttung) sind Überlegungen namentlich der Nutzerprofile zum heutigen Zeitpunkt verfrüht.</p> <p>I4 Kenntnisnahme, kein Handlungsbedarf</p> <p>I5 (auch KGV7) Es besteht ein grosses öffentliches Interesse an einer direkten Wegverbindung. Für den noch fehlenden Wegabschnitt ist das geplante Wegrecht im Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV in Massnahme 7 behördenverbindlich eingetragen. Die Wegverbindung ist mit der Realisierung der ersten Bauetappe zu realisieren.</p> <p>I6 (auch KGV7) eine direkte Anbindung an die Birrenbergstrasse zum Waagplatz ist bestehend. Eine Anbindung an die Vogelsangstrasse und Wälismühleweg erfordert diverse Wegrechte im Bereich der angrenzenden Arbeitszone, dem privaten Mühlebergweg und über weitere Privatgrundstücke.</p> <p>I7 Siehe Gesamterwägung. Die Zonenbestimmungen der WAO werden angepasst, indem Gesamthöhe (entsprechend WA3) und Ausnützung reduziert werden. Auch mit diesen reduzierten Vorgaben lassen sich die kommunalen Bevölkerungsentwicklungsziele, wie sie im kommunalen Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL) formuliert sind, erreichen.</p> <p>I8 Das Angebot von Flächen für öffentliche Nutzungen und Begegnungsorte wird im Rahmen der Gestaltungsplanvorschriften mit einer entsprechenden Zielvorgabe ergänzt. Öffentliche Nutzungen wie beispielsweise ein Kindergarten kann innerhalb der WAO realisiert werden. Es ist raumplanerisch nicht zweckmässig, für das topografisch noch umzugestaltende Areal eine planungsrechtliche öffentliche Zone (OE) festzulegen. Eine Studie für eine Entwicklungsprognose der Schülerzahlen aufgrund der zu erwartenden baulichen Entwicklung des Schulkreises wurde im Rahmen der aktuellen Schulraumplanung erstellt, diese berücksichtigt auch das Gebiet Oberebene.</p> <p>I9 Im Rahmen einer derzeit parallellaufenden Planung wird das ÖV- bzw. das Buskonzept dahingehend geprüft, ob eine Angebotserweiterung beabsichtigt werden kann, damit den gestellten Anforderungen entsprochen wird.</p> <p>I10 Die Wachstums- und Entwicklungsstrategie der Stadt Bremgarten sieht die Entwicklung eines zweiten Zentrumsgebietes im Gebiet Bahnhof West vor, dies ist im REL und im Planungsbericht dargelegt und raumplanerisch begründet. Mit der geplanten zusätzlichen Verbesserung der ÖV-Anbindung resultiert für die Oberebene eine zentrale Lage, die es aus raumplanerischer Sicht dicht zu bebauen gilt. Der Eintrag des Wohnschwerpunktes im kantonalen Richtplan unterstreicht diese Strategie. Die Zonenbestimmungen der WAO werden gegenüber dem Mitwirkungsentwurf jedoch angepasst, indem die maximale Gesamthöhe (entsprechend den Bestimmungen der WA3-Zone) zurückgenommen und die maximale Ausnützung entsprechend reduziert wird.</p> <p>I11 Entsprechende Vorplanungen (z.B. bezüglich Ausbaurweiterung der ÖV-Anbindung oder Schulraumplanung) sind oder werden zeitnah aufgeleitet. Mit einer Realisierung der Überbauung vor 2035 ist aus bautechnischen und planungsrechtlichen Gründen nicht zu rechnen.</p>
<b>Handlungsanweisungen zur</b>	<p>I1 – I4 nicht berücksichtigen</p> <p>I5 nicht berücksichtigen; ist im KGV mit Massnahme 7 festgelegt.</p> <p>I6 nicht berücksichtigen; ist im KGV mit Netzlückenschliessung festgelegt.</p>

<b>Thema «Oberebene; GP-Zielsetzungen»</b>		<b>I</b>
<b>Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	I7 – I8, I10 berücksichtigen I9, I11 nicht berücksichtigen in Revision, da parallellaufende Planungen	

Thema «Hochwasserschutz / Oberflächenabfluss»	J
Mitwirkende:	7, 8, 10, 16, 22, 25, 30, 35, 48
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Hochwasserschutz / Oberflächenabfluss</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>J1 In der Karte Gefahr für Hochwasser ist die gefährdete Fläche im südöstlichen Teil der Ithenhardstrasse zu streichen.</p> <p>J2 (auch T16) Der Artikel 29 der BNO ist bei der Ziffer 3 zu ergänzen: <i>Wenn grössere Gebiete vom Oberflächenwasserabfluss betroffen sind, hat die Gemeinde alle Möglichkeiten für eine grossflächige Verhinderung an deren Quelle oder dessen Ursprung zu prüfen.</i></p> <p>J3 Das gesamte Ithenhardquartier ist immer öfter vom Abfluss aussergewöhnlich grosser Mengen an Oberflächenwasser betroffen. Es wird beantragt dieser Tatsache in der BNO Beachtung zu schenken, und dort die gesetzlichen Grundlagen für grossflächige Massnahmen seitens der öffentlichen Hand zur Gefahrenminimierung im gesamten Quartier zu schaffen.</p> <p>J4 Die eingezeichnete Hochwasserschutzzone 1 im Gebiet Au ist dem Verlauf der neu gebauten Hochwasserschutzmauern (HQ100) anzupassen. (s. auch <a href="https://www.ag.ch/umwelt-aargau/pdf/UAG_71_11.pdf">https://www.ag.ch/umwelt-aargau/pdf/UAG_71_11.pdf</a>)</p> <p>J5 Die 'Restgefährdung Hochwasser' an der Vogelsangstrasse (Bereich Parz 5003) ist in Zonenplan und Hochwasserkarten zu korrigieren.</p>
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>J1 Die Unterscheidung zwischen Gefahr von Hochwasser und Gefährdung durch Oberflächenwasserabfluss ist nicht klar geregelt. Im südöstlichen Gebiet der Ithenhardstrasse gibt es grossräumig kein Fliessgewässer, welches zu einer Gefahr werden könnte. Der Stigelenbach ist ein kleines Rinnsal, welches die meiste Zeit im Jahr trockengelegt ist. Weder seine Quelle noch das Einzugsgebiet oder der Durchlass unter Bahn und Strasse lassen ein Gefahrenpotential erkennen. Mit der Sanierung der Bahn und der Mutschellenstrasse oberhalb des Quartiers, den sich im Bau befindlichen Parzellen 142-144 in Zufikon haben massgebende Grundlagen geändert. Diese sind in der Beurteilung zu berücksichtigen.</p> <p>Hingegen ist die Gefährdung durch Oberflächenwasserabfluss für das ganze Ithenhardquartier unbestritten. Es macht keinen Sinn, nur einen Teil des Quartiers in der Gefahrenkarte für Hochwasser auszuscheiden. Die Frage, ob diese Karte die Wirklichkeit abzeichnet, sollte erlaubt sein.</p> <p>J2 (auch T16) Das ganze Ithenhardquartier ist von der Gefährdung durch Oberflächenwasserabfluss betroffen. Es ist nicht zielführend, wenn jeder Grundeigentümer die Gefahr für seine Parzelle abwenden muss und das Wasser seinem Nachbarn weiterleitet. Tiefes Kosten-Nutzenverhältnis. Das ganze Ithenhardquartier ist von der Gefährdung durch den Oberflächenabfluss betroffen. Ein Gesamtkonzept ist erforderlich, um die Gefahr für alle Nachbarn abzuwenden, dies ist insgesamt effizienter, auch hinsichtlich der Kosten.</p> <p>J3 Aufgrund der Überbauung der Parzellen 142-144 in Zufikon sowie der klimatischbedingten Zunahme von Unwettern, wird sich die Situation in den nächsten Jahren noch verschärfen.</p> <p>J4 Mit dem Hochwasserschutzprojekt, das 2015 fertiggestellt wurde, verläuft die Hochwasserschutzzone nicht mehr entlang den in den Plänen eingezeichneten Linien. Weite Teil der Bauzonen sind nun gegen Hochwasser HQ100 geschützt.</p> <p>J5 Das nördliche Ende der Vogelsangstrasse mit der nördlichen Ecke der Parzelle 5003 bildet den höchsten Punkt der Vogelsangstrasse (373.50 m ü.M. Der tiefste Punkt liegt ca. auf der Höhe Vogelsangstrasse 9/11 rund 3 m tiefer.</p>

Thema «Hochwasserschutz / Oberflächenabfluss»		J
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Mit dem Richtplan 2011 wurde das Freihaltegebiet Hochwasser festgesetzt (Richtplan Kapitel L 1.2 Beschlüsse 3). Es sind dies Gebiete ausserhalb der Bauzone, die laut Gefahrenkarte Hochwasser oder Gefahrenhinweiskarte von Hochwasser betroffen sein können oder deren Überschwemmung dazu dient, Hochwasserschäden zu mindern.</p> <p>Unterhalb von Hanglagen oder Mulden ist mit einem erhöhten Überschwemmungsrisiko durch Oberflächenwasser infolge von Starkregenereignissen auszugehen. Massnahmen wie Flutrinnen, Schutzdämme beziehungsweise Abflusskorridore bieten die Möglichkeit, diese Problematik zu lösen. Es ist darauf zu achten, dass die Ableitung des Oberflächenwassers bis ins Tal sichergestellt wird. Ist dies nicht möglich, sind Neu- oder Umbauten durch objektbezogene Massnahmen vor drohenden Schäden zu schützen.</p> <p>Die Eingaben zum Hochwasserschutz und zum Oberflächenabfluss zeigen einen Handlungsbedarf hinsichtlich einer koordinierten Analyse der Situation auf (z.B. abgeschlossene und laufende Projekte mit Auswirkungen auf den Hochwasserschutz, Problembereiche). Diese Abklärungen wurden bereits angestossen und daraus ergehende Ergebnisse werden soweit nutzungsplanungsrelevant (Stufengerechtigkeit) in der Überarbeitung der Vorlage berücksichtigt oder das weitere Vorgehen bezüglich allfälliger weiterer Massnahmen festgelegt.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>J1 Die Vorgaben der Gefahrenkarte Hochwasser und der kantonalen Fachkarten (agis) sind im Zuge der Revision grundeigentümergebunden umzusetzen. Es besteht kein Spielraum.</p> <p>J2, J3 (auch T16) Die Begründung zum Antrag ist nachvollziehbar; eine gesamtheitliche Herangehensweise bzw. Lösung der Problematik ist sicher zielführend. Es ist dem Stadtrat unbenommen, von sich aus oder auf Antrag hin und auch ohne den beantragten BNO-Passus eine gesamtheitliche Planung anzustossen. Eine Verpflichtung für die Öffentlichkeit, die Hangwasserproblematik auf Antrag hin und zu Lasten der Allgemeinheit zu beheben, kann daraus aber nicht abgeleitet werden. Im Rahmen der Generellen Entwässerungsplanung GEP der 2. Generation sieht der Stadtrat vor, eine Untersuchung einzuleiten.</p> <p>J4 Es ist wahrscheinlich die Restgefährdung gemeint; die HWZ1 verläuft bereits ausserhalb der roten Linie. Der Sachverhalt wird im Rahmen der Vorprüfung von den kantonalen Stellen überprüft.</p> <p>J5 Die modellbasierte Grundlage der Gefahrenkarte ist im Rahmen der Nutzungsplanung grundeigentümergebunden umzusetzen. Aufgrund der topografischen Ausgangslage wird die Signatur der Restgefährdung auf die Vogelsangstrasse zurückgenommen.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>J1 – J4 nicht berücksichtigen (jedoch Berücksichtigung der Problematik und Aufnahme als kommunales Projekt (siehe Planungsbericht, Kap. 1.6))</p> <p>J5 berücksichtigen</p>	



<b>Thema Grünzone «Hüslimatt»</b>		<b>K</b>
Mitwirkende:	9, 53	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>Grünzone «Hüslimatt»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>K1 Antrag: Die geplante Grünzone im Bereich «Hüslimatt» an der nördlichen Grenze von LIG Bremgarten 4485 sei zu streichen. Eventualiter sei die Breite der Grünzone von 22 m auf höchstens 11 m zu reduzieren und § 17 Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: «In der Grünzone «Hüslimatt» sind Erschliessungsanlagen zulässig».</p> <p>K2 Mit dem Eintrag eines Depotstandorts und dem Absehen von der ÖV-Haltestelle Oberebene im Vernehmlassungsentwurf des Kantonalen Richtplans mache die Schaffung einer Grünzone oberhalb der Oberebenenstrasse keinen Sinn mehr und es sei darauf zu verzichten.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>K1 Die Grünzone in der Nähe der Grundwasserfassung resp. im westlichen Bereich der Liegenschaften ist wegen einer Gesetzesänderung nicht mehr erforderlich. Die Grünzone diene dem Grundwasserschutz und soll nun «zweckentfremdet» anderen Zielen dienen und verlegt werden. Bei dieser Ausgangslage ist es konsequent, den nicht mehr benötigten Teil ersatzlos aufzuheben.</p> <p>Eine minimale Fläche von 600 m<sup>2</sup> und eine minimale Breite mit Einschluss des Waldsaumes von 12 m genügen nach § 3 Waldgesetz, damit der Wald seine ökologische Funktion ausüben kann. Dies dürfte auch beim Grünkorridor «Hüslimatt» mit einer Breite von 11 m der Fall sein.</p> <p>So, wie § 17 Abs. 2 Satz 3 E-BNO heute lautet, ist die Nutzung der Unterführung für die geplante Geländemodellierung und die Erschliessung der Arbeitszone in der vorgesehenen Grünzone nicht klar gesichert. Der Planungsbericht erläutert dazu (S. 58), dass die Bestimmung dazu dient, dass «allfällige Wegverbindungen realisiert werden können, die im öffentlichen Interesse stehen». Es ist jedoch offensichtlich, dass die mit der Unterführung heute schon vorgegebene Erschliessung nur über die Grünzone führen kann und diese heute schon vorgegebene Erschliessung vorab auch im privaten Interesse der Grundeigentümer liegt (Erschliessung Arbeitszone ober- und unterhalb der Strasse, Sicherstellung Zufahrt für Geländemodellierung), welche dereinst auf diese Erschliessung angewiesen sein werden.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Es handelt sich um eine flächengleiche Umlagerung der Grünzonenflächen gemäss rechtskräftigem Bauzonenplan.</p> <p>Bisher diene die Grünzone einem öffentlichen Interesse, auch an der neuen Lage diene sie einem solchen, indem Flächen für eine Grünraum- und Wegverbindung gesichert werden (Ökologischer Mehrwert).</p> <p>Von einer Zweckentfremdung kann nicht die Rede sein, denn der Zweck der Grünzone ist die Freihaltung vor Überbauung (es handelt sich um eine eingeschränkte Bauzone). Der eigentliche Zweck bleibt grundsätzlich erhalten. Eine Grün- und Freiraumvernetzung ist aus umwelt- und raumplanerischer Sicht – wie im Planungsbericht ausgewiesen – an der Lage zweckmässig.</p> <p>Die Bauzonen in Bremgarten bieten ausreichend Kapazität für den nachgefragten Bedarf. Weitere Einzonungen und der Einzonung gleichstehende Umzonungen können nicht geltend gemacht werden. Deshalb, und auch um eine ausreichend grosse, ökologisch wirksame Fläche auch bei allfälliger Realisierung einer Wegverbindung zu sichern, soll an der Breite des Grünzonenstreifens von 22 m festgehalten werden.</p> <p>Die Flächensicherung für die Erschliessung einer zukünftigen Haltestelle (langfristiger Planungshorizont) oder eines Anschlusses an den Naherholungsraum Wald ist ebenso sinnvoll. Auf lange Sicht kann eine Haltestelle bei der nächsten Überarbeitung des Richtplans wieder Eingang finden.</p>	

<b>Thema Grünzone «Hüslimatt»</b>		<b>K</b>
	Die Umstrukturierung der Oberebene mit der erforderlichen Geländemodellierung entspricht der Planungsabsicht und Entwicklungsstrategie für die Stadt Bremgarten. Eine Bewilligung für eine temporären Erschliessung des Geländes wird durch die Grünzonenbestimmung nicht negativ präjudiziert. Der Stadtrat sieht eine Beibehaltung der im noch geltenden kantonalen Richtplan vororientierten Haltestelle Obere Ebene im Rahmen des Entwicklungsleitbilds als sinnvoll und wichtig für die angestrebte Entwicklung für einen längeren Planungshorizont (z.B. REL).	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	K1 und K2 nicht berücksichtigen	

<b>Thema «Schulraum»</b>		<b>L</b>
Mitwirkende:	10, 38	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Schulraum»</b> folgende Anträge:</p> <p>L1 Braucht Bremgarten (im Zusammenhang mit der noch darzulegenden Wachstumsstrategie) allenfalls mehr Schulraum oder sonstige öffentliche Angebote? Die Antworten auf diese Fragen müssen in die Zonen- und Nutzungsplanung aufgenommen bzw. bereits bei der Erarbeitung derselben antizipiert werden. Sollte sich in diesem Rahmen herausstellen, dass aufgrund der eingeplanten Bevölkerungszunahme mehr Schulraum benötigt wird, so wären bereits in der vorliegenden BNO entsprechende Baulandreserven auszuscheiden bzw. entsprechend zu zonieren.</p> <p>L2 Die Kinder aus dem Gebiet Ithenhard haben einen weiten Weg zum Kindergarten. Wurden im Rahmen der BNO-Revision die Kindergartenstandorte überprüft? Wurde eine engere Zusammenarbeit mit der Gemeinde Zufikon bei der Schulraumplanung überprüft?</p> <p>L3 (auch N5 / R4) Eine öffentliche Infrastrukturentwicklung fehlt. Bevölkerungswachstum bedingt aber auch eine langfristig koordinierte öffentliche Infrastrukturentwicklung, welche die Qualitäten der Gemeinde bei der weiteren Entwicklung berücksichtigt (beispielsweise ist die Haltung des Stadtrates nicht nachvollziehbar, weiteren Schulraumbedarf zu negieren).</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	L1 Der Stadtrat und die Bevölkerung definieren, welches Gesicht und welchen Charakter Bremgarten in den nächsten 15 Jahren erhalten soll. Bremgarten soll aktiv, langfristig und bewusst agieren, statt kurzfristig reagieren.	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung: Es wurde im Rahmen der aktuellen Schulraumplanung eine Untersuchung und Prognose für die zu erwartenden zusätzlichen Schülerzahlen aufgrund der mutmasslichen baulichen Entwicklung in den Schulkreisgemeinden des Schulstandorts Bremgarten (Kindergarten, Primarschule, Oberstufe) durchgeführt. Die Hochrechnung erfolgte gestützt auf die Bevölkerungsprognosen, den Stand der Erschliessung sowie die bekannten Entwicklungs- und Handlungsgebiete der Stadt Bremgarten sowie der Mitgliedsgemeinden des Schulstandorts Bremgarten für die Bezirksschule und die Sereal. Für das Umzonungsgebiet Oberebene wurde ein hohes und ein tiefes Szenario betrachtet. Da im Rahmen der Überarbeitung der Vorlage eine Reduktion der Gesamthöhe und der AZ umgesetzt wird, werden die Zahlen aus den bestehenden Unterlagen als massgebend für die Oberebene betrachtet (siehe Dokument Innenentwicklungspotential der Mitwirkungsaufgabe). Mit den Reduktionen wird den Befürchtungen hinsichtlich einer gegenüber der Annahme viel grösseren Bevölkerungszunahme entgegengekommen.</p> <p>Spezifische Erwägungen: L1 Allfällige planerische Massnahmen werden gestützt auf die Ergebnisse der Untersuchung (siehe Gesamterwägung) und stufengerecht festgelegt. L2 Die Gesamtschulleitung der Stadt Bremgarten prüft Fragen zu Standorten und Schülerzuweisungen laufend und in Abstimmung mit den Schulkreisgemeinden. Die Abstimmung zur Schulraumplanung Zufikon ist gewährleistet. Ein zum gegebenen Zeitpunkt allfällig erforderlicher Kiga-Standort im Gebiet Oberebene kann dannzumal innerhalb der Neubau-Siedlung auch in der Zone WAO realisiert werden. L3 Ein Monitoring der Belange der Bildungsinfrastruktur erfolgt laufend. Ein allfälliger Bedarf an zusätzlichem Schulraum wird zurzeit im Rahmen einer separaten Schulraumplanung überprüft (siehe Planungsbericht, Kap. 1.6).</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	Die Anträge L1 – L3 werden im Zuge der vorstehend erwähnten Schulraumplanung geprüft bzw. vertieft behandelt. Im Zuge der NP-Revision besteht hinsichtlich zusätzlicher OE-Zonen kein Handlungsbedarf.	

<b>Thema «Hermetschwil-Staffeln»</b>		<b>M</b>
Mitwirkende:	10	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Hermetschwil-Staffeln»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>M1 Es fehlen in der Planung konkrete Massnahmen, Ziele und Strategien zur Verbindung der Ortsteile Bremgarten und Hermetschwil-Staffeln. Die Handlungsanweisungen gemäss REL Abschnitt 15 seien zu priorisieren.</p> <p>M2 Wünschenswert wäre eine Begegnungszone im Ortsteil Staffeln, in der Nähe des Schulhauses/Dorfladens</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>M1 Für eine bessere Verbindung der Ortsteile wären unter anderem die Verkehrswege (ÖV, Radweg und Fusswege via Hauptverkehrsadern) dringend zu verbessern.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Siehe hierzu auch F7 / KGV11: Mit der Festlegung einer Pflicht zur Erstellung eines Entwicklungsrichtplans wird für das Bahnhofsgebiet Bremgarten West eine gesamtheitliche, themenübergreifende Entwicklung verlangt, die die unterschiedlichen zusammentreffenden Interessen erfasst und einbezieht (unter anderem eine gute Anbindung des Ortsteils Hermetschwil-Staffeln, Verbesserung der ÖV-Anbindung am Bahnhof West, Nutzungen, etc.). Diese Entwicklungsplanung bildet die Grundlage für weitere für das Bahnhofsgebiet West relevante Planungsverfahren. Eine parallel zur aktuellen Gesamtrevision laufende Planung zur Erweiterung des Buskonzepts soll bereits kurzfristig die ÖV-Anbindung im Gebiet Bremgarten West verbessern.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>M1 Mit der Massnahme 7 im Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV wird die Schliessung der Netzlücke im Fuss- und Veloverkehrnetz am Knoten Waldheim priorisiert. Ebenso sind im KGV Massnahmen zur Verbesserung der Anbindung des öffentlichen Verkehrs erfasst und damit priorisiert.</p> <p>M2 Eine Begegnungszone im Sinne eines öffentlichen Freiraums innerhalb der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen wie auch durch eine Signalisation von Tempo 20 (Begegnungszone) gemäss Signalisationsverordnung zur gemischten Nutzung des Strassenraums ist mit den Bestimmungen gemäss aktuellem Planungsentwurf möglich. Weitergehende Festlegungen sind nicht erforderlich.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>M1 nicht berücksichtigen; ist im KGV mit Massnahme 6 festgelegt.</p> <p>M2 nicht berücksichtigen</p>	

Thema «Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr»		N
Mitwirkende:	10, 14, 24, 38, 49	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>N1 Es fehlt eine stadträtliche «Wachstumsstrategie». Die prognostizierte Zunahme der Einwohnerzahl soll von Seiten der Behörden nur dann akzeptiert und umgesetzt werden, wenn diese dem Städtchen auch nützt. Die Strategie, der sogenannte rote Faden, der den vorliegenden Entwürfen zugrunde liegt, ist nicht ersichtlich und muss bis zur definitiven Absegnung durch die Gemeindeversammlung entweder klar und öffentlich sichtbar gemacht oder allenfalls noch erarbeitet werden. Andernfalls würde der BNO nicht zugestimmt werden können.</p> <p>N2 (auch KGV6) Bereits heute bildet sich auf der Umfahrungsstrasse täglich Stau in Richtung Wohlen, Berikon und Oberwil-Lieli. Die für Bremgarten massgebenden Inhalte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation reichen voraussichtlich nicht aus, den Stau zu verhindern. Mit welchen zusätzlichen Massnahmen will der Stadtrat der Staubildung entgegenwirken?</p> <p>N3 die Vorgaben des Kantons sind nicht mit der Sicherstellung einer städtebaulich verträglichen und massvollen Bevölkerungsentwicklung vereinbar. Es besteht kein Anlass, den Verdichtungsdruck in den überbauten Wohn- und Mischzonen weiter zu erhöhen (Quartiere Au, Bärenmatt, Zelgli).</p> <p>N4 (auch KGV10) Verkehrskonzepte fehlen. Mit der prognostizierten Zunahme der Bevölkerung werden sich die Verkehrsprobleme in Bremgarten und auf der Umfahrung überproportional verschärfen. Klar ist, dass man die Herausforderungen einer urbanen Mobilität nur mit einem ganzheitlichen und gesamtwirtschaftlichen Konzept bewältigen kann. Dem Stadtrat wird dringend geraten, sich in den kommenden Monaten der Problematik anzunehmen, ansonsten riskiert er eine wiederholte Rückweisung der Vorlage. Hinweise aus Mitwirkung 2019 (zu REL und KGV)</p> <p>_ Dem Beispiel der Stadt Aarau (Bahnhofstrasse) folgend ist zu prüfen, inwieweit auf den Kantonsstrassen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h eingeführt werden sollen (Vorschlag: ab Altersheim Bärenmatte bis Bahnhof).</p> <p>_ (auch S3) Eine geeignete Lösung zum unglücklichen „Busbahnhof“ auf dem Obertorplatz ist zu suchen. Der Obertorplatz ist vom motorisierten Verkehr freizuhalten. Wegen ihrer Nähe zu den Schulhäusern sind jedoch zwei neue Bushaltestellen ausserhalb des Obertorplatzes vorzusehen, stadtauswärts oberhalb Obertorplatz und stadteinwärts an der Zugerstrasse anstelle des heutigen (gefährlichen) Denner-Parkplatzes (dieser ist aufzuheben).</p> <p>_ Wohnschwerpunkte WSP erfordern eine möglichst gute Erschliessung mit dem ÖV. Für das Gebiet Oberebene sind diese Voraussetzungen heute nicht gegeben.</p> <p>N5 (auch L3 // I9 / R4) Eine öffentliche Infrastrukturentwicklung fehlt. Bevölkerungswachstum bedingt aber auch eine langfristig koordinierte öffentliche Infrastrukturentwicklung, welche die Qualitäten der Gemeinde bei der weiteren Entwicklung berücksichtigt (beispielsweise ist die Haltung des Stadtrates nicht nachvollziehbar, weiteren Schulraumbedarf zu negieren). Dem Stadtrat wird empfohlen, eine paritätisch zusammengesetzte Kommission einzuberufen, die sich vertieft mit einer langfristigen koordinierten öffentlichen Infrastrukturentwicklung auseinandersetzt, selbstverständlich unter Einbezug der Schulraumplanung.</p> <p>N6 Die Stadt Bremgarten und die Gemeinde Zufikon sind faktisch zusammengewachsen. Kann sich der Stadtrat die Prüfung einer Gemeindefusion vorstellen?</p> <p>N7 Kann sich der Stadtrat die Prüfung einer Fusion mit der Gemeinde Eggenwil vorstellen?</p>	

Thema «Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr»	N
	N8 Es wird beantragt, je eine beratende Kommission zu den Themen «Verkehr» und ... zu bilden.
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>N1 Damit eine Wachstumsstrategie sichtbar und gewährleistet ist, muss der Ausführungsplanung zwingend eine strategische Planung vorangehen. Ob der Stadtrat eine solche vorliegend vorgenommen hat, ist den aufliegenden Unterlagen nicht zu entnehmen und konnte auch auf direkte Anfrage hin nicht in Erfahrung gebracht werden. Der Stadtrat und die Bevölkerung definieren, welches Gesicht und welchen Charakter Bremgarten in den nächsten 15 Jahren erhalten soll.</p> <p>N3 Die aktuelle Einwohnerdichte in Bremgarten von 66 E/ha liegt bereits über dem im Richtplan mit Horizont 2040 genannten Wert von 55 E/ha für ländliche Zentren. Auf alle Fälle ist die Einwohnerdichte in Bremgarten im regionalen Vergleich bereits am höchsten.</p> <p>N4 Das Fehlen eines Gesamtwirtschaftlichen Verkehrskonzepts war einer der Gründe, weshalb die Teiländerung des Bauzonenplans in der «Oberebene» an der Einwohnergemeindeversammlung von letztem Dezember zurückgewiesen worden ist. Mit der prognostizierten Zunahme der Bevölkerung werden sich die Verkehrsprobleme überproportional verschärfen. Die Herausforderungen einer urbanen Mobilität kann nur mit einem ganzheitlichen und gesamtwirtschaftlichen Konzept bewältigt werden. Dem Stadtrat wird dringend geraten, sich der Problematik anzunehmen, ansonsten riskiert er eine wiederholte Rückweisung der Vorlage.</p>
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Im Räumlichen Entwicklungsleitbild REL wird die Wachstumsstrategie für Bremgarten dargelegt, ebenso mit dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr KGV die auf die Wachstumsstrategie abgestimmte Verkehrsstrategie. Konkrete Massnahmen und deren Umsetzung werden im KGV detailliert und behördenverbindlich beschrieben. Das REL wurde als Grundlage der Planungsarbeiten im Rahmen der Kommissionsarbeit und damit abgestützt erstellt. Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Strategie auf ein mögliches Szenario vorbereitet, ohne dass die angenommene Entwicklung als Zielvorgabe gilt oder angestrebt wird.</p> <p>Eine Schulraumplanung erfolgt periodisch und unabhängig von der Nutzungsplanung, die im Turnus von ca. 15 Jahren gesamtrevidiert wird. Der Bericht zu den Zahlen 2021 zeigt die statistische Fortschreibung Schülerzahlen und kommt zum Schluss, dass weiterhin ausreichend Flächenreserven für bauliche Erweiterungen bestehen. Diese statistischen Zahlen werden durch eine laufende Untersuchung ergänzt, die eine kurz-, mittel- und langfristige Schülerprognose (5, 10, 15 Jahre) gestützt auf die Bevölkerungsprognosen und aufgrund der mutmasslichen Baulichen Entwicklung in den noch un bebauten Gebieten hochrechnet. Betrachtet werden sämtliche Stufen sowie die Entwicklungen in allen Mitgliedsgemeinden des Schulstandorts Bremgarten.</p> <p>Es besteht eine kommunale Strategie für die Arbeitszone (Kapitel 4.2.4 Planungsbericht). Gemäss der derzeit öffentlich aufliegenden Vorlage 'Überprüfung und Aktualisierung Richtplan' wird die Arbeitszonenbewirtschaftung explizit als Verbundaufgabe von Gemeinden, regionalen Planungsverbänden und dem Kanton (Abteilung Raumentwicklung) im Rahmen ihrer Zuständigkeiten betrieben. Eine übergeordnete Strategie liegt noch nicht vor. Es werden für die Arbeitszone keine Bestimmungen festgelegt, die eine übergeordnete Strategie negativ präjudizieren.</p> <p>Das Freiraumkonzept zeigt Massnahmen zu öffentlichen Freiräumen und Freiraumverbindungen etc. auf. Für grössere Entwicklungsgebiete werden Freiräume im Rahmen der Gestaltungsplanung oder kommunalen Richtplanung eingefordert.</p>

Thema «Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr»	N
	<p>Spezifische Erwägungen</p> <p>N2 (auch KGV 6) Mit der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs wird im Sinne der Vorgaben der Mobilitätsstrategie des Kanton Aargau angestrebt, den motorisierte Individualverkehr im Zentrum zu reduzieren. Der als Grundlage für die Gesamtrevision erarbeitete Kommunale Gesamtplan Verkehr KGV gibt hierzu umfassend Auskunft. Nebst dieser kommunalen Strategie bestehen damit auch regionale und überregionale Strategien, bei deren Umsetzung sich der Stadtrat einbringen kann und sich auch konsequent einbringt, dies bezüglich Velo- und Fussverkehr wie auch ÖV und MIV (siehe hierzu auch spezifische Erwägung zu N4 bzw. KGV10).</p> <p>N3 Der Verdichtungsdruck in den überbauten Wohn- und Mischzonen wird gemäss definierter Strategie im REL nicht erhöht. Es werden keine Aufzonen vorgenommen, vielmehr werden Gestaltungsbestimmungen für eine bessere Wohnqualität präzisiert und ergänzt. Es ist ein übergeordneter Auftrag, Entwicklungsgebiete zu eruieren (unbebaut oder teilweise überbaut) und deren bauliche Entwicklung im Einklang mit den übergeordneten Vorgaben zu Mindestdichten aufzuzeigen. Es gilt einzig, wie auch der Richtplan sagt, sich auf das relevante Szenario der Bevölkerungsentwicklung vorzubereiten (dies gründet im Raumkonzept Aargau). Das Szenario ist damit nicht das anzustrebende Ziel. Die Entwicklung erfolgt schrittweise im Zuge der tatsächlichen Entwicklung.</p> <p>N4 (auch KGV10) Diverse Konzepte sind bestehend und werden periodisch aktualisiert oder überprüft. Für die Einführung von Tempo 30 auf der Zürcherstrasse hat der Stadtrat im Herbst 2021 einen Antrag an die zuständigen kantonalen Stellen gestellt. Aus raumplanerischer Sicht ist eine Verlangsamung des motorisierten Verkehrs zu Gunsten einer identitätsstiftenden Nutzbarkeit des gesamten Raums der Zürcherstrasse als öffentlicher Raum wichtig und sinnvoll. Eine Planung für den Obertorplatzes muss jedoch separat erfolgen (Planbeständigkeit). Insgesamt ergeben sich bei grösseren Planungsgebieten wie Zürcherstrasse, Bremgarten West Oberebene etc. Planungen als Querschnittsaufgaben. Es entstehen mehrerer Teilfragen die parallel zur Hauptplanung erledigt oder angestossen werden müssen oder erst angestossen werden können. Viele dieser parallelen Arbeiten und Projekte führen letztlich stufengerecht zum Ganzen.</p> <p>N5 Ein Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt durchaus, einerseits durch die Grundlagendokumente REL und KGV sowie die laufende Umsetzung von Massnahmen. Es ist raum- und verkehrsplanerisch nicht zielführend, auf Vorrat zu planen, sondern innerhalb der Strategie nach Bedarf zur entsprechenden Zeit Massnahmen zielgerichtet zu planen und umzusetzen. Eine grössere strategische Planung innerhalb der Gesamtstrategie gemäss REL bildet der Richtplan Bahnhofsgelände Bremgarten-West. Zielführend ist es, Umfangreichen Planungsfragen als Querschnittsaufgabe anzusehen (siehe auch N5).</p> <p>N6 Grundsätzliche Fusionsfragen können nicht im Rahmen der Nutzungsplanung behandelt werden. Hingegen ist für ausgewählte Themen eine gemeindeübergreifende Betrachtung und Planung sinnvoll, beispielsweise hinsichtlich Schulraumplanung, Verkehrskonzepte, etc.</p> <p>N7 siehe Erwägungen zu N6</p> <p>N8 Wenn es sich zeigt, dass das Einsetzen einer Verkehrskommission sinnvoll ist, beispielsweise um ein konkretes Ziel zu erreichen, kann der Stadtrat eine solche Kommission einsetzen. Ein entsprechender Handlungsbedarf wird beispielsweise in Bezug auf den Velo- und den Fussverkehr gesehen. Gemäss § 59 nBNO ist der Stadtrat befugt, Kommissionen einzusetzen. Eine weitergehende Regelung auf der Stufe Nutzungsplanung ist nicht erforderlich.</p>

<b>Thema «Wachstum, Abstimmung Siedlung/Verkehr»</b>		<b>N</b>
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	N1 – N7 nicht berücksichtigen N8 berücksichtigen	



<b>Thema «Natur und Umwelt, Klima, Energie»</b>		<b>O</b>
Mitwirkende:	10, 14, 24, 38	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Natur und Umwelt, Klima, Energie»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>O1 Dem Natur- und Umweltschutz sei mehr Gewicht zu verleihen. Es werden konkrete planerische Vorgaben, wie z.B. bezüglich Biodiversität verlangt. Zudem sei eine neue, nach politischen und fachlichen Gesichtspunkten zusammengesetzte, stadtträtliche Kommission «Natur- und Umwelt» zu begründen.</p> <p>O2 Klimaschutz und erneuerbaren Energien werden in der BNO zu wenig Rechnung getragen. Mit dem Verdichten ist auch das qualitative Element zu berücksichtigen wie z.B. Ausrichtung der Gebäude, Schattenwurf, Erzeugung der Energie, Grün- und Freiräume etc.</p> <p>O3 Grundsätzlich wird erwartet, dass jeder Neubau (Gebäude) und jede Gesamtanierung Solarenergie produzieren muss und soweit sinnvoll das Potenzial der Eigenversorgung verfolgt wird. Das bedeutet, es soll begründet werden müssen, wenn auf Solarenergie verzichtet wird. Bei Arealüberbauung und Gestaltungsplänen soll die Nutzung von Solarenergie zwingend sein (Ausnahme Altstadt, wo die Nutzung soweit dies mit dem Heimatschutz vereinbar ist, auch möglich gemacht werden soll).</p> <p>O4 In den Gebieten Bahnhofareal und Zürcherstrasse sind zwingend Solaranlagen auf den Dachflächen zu verlangen. Entsprechend ist bei den Gestaltungsplanbestimmungen folgender Absatz [Lemma] einzufügen: <i>energieeffiziente Bauweise und ein hoher Anteil erneuerbarer Energiequellen</i></p> <p>O5 Ein besonderes Augenmerk sollte den Kaltluft- und Frischluftströmen gelten. Kaltluftströme vom Wohlerwald sollen nicht behindert, sondern in die Wohngebiete geleitet werden. Die entsprechenden Bestimmungen sind in der BNO sicher zu stellen.</p> <p>O6 Hartflächen sind zu regeln und zu beschränken in Wohn- und -Arbeitszonen. Schottergärten sollten ohne Begrünung nicht erlaubt sein.</p> <p>O7 (auch T22) Bäume, insbesondere alte und grosse Individuen, sind für die Artenvielfalt im Siedlungsraum von grosser Bedeutung. Diese gilt es im Grundsatz und als schützenswerte Einzel Exemplare zu schützen und zu fördern. Bäume kühlen bei Hitzetagen und sollen entsprechend in der Altstadt und auf öffentlichen Plätzen gefördert werden. Abgehende Bäume sind zu ersetzen.</p> <p>O8 Magerwiesen/Trockenstandorte sind extensiv genutzte Wiesen mit besonders schutzwürdigen Pflanzen- und Tiergemeinschaften auf trockenem Untergrund. Sie sind zu erhalten. Nutzung, Pflege und Unterhalt müssen nach ökologischen Grundsätzen erfolgen.</p> <p>O9 Es ist zu prüfen, ob die Hecke im Gebiet Stiegelen (Parz 2022-2024; Grenze zu Zufikon) im Sinne § 32 BNO schützenswert ist. Falls ja ist sie als Schutzobjekt aufzunehmen (im Abgleich mit der Gemeinde Zufikon).</p> <p>O10 Zur Erreichung der Planungsgrundsätze betreffend Natur, Klima und Ökologie sind in der neuen BNO insgesamt einzig drei Einträge zu finden, zwei davon sind Empfehlungen. Griffigere bzw. verbindliche Bestimmungen werden gefordert, die auch vollzogen werden, und zwar in sämtlichen Bauzonen. Hierfür wird auch beantragt, dass (wieder) eine Natur- und Umweltkommission ins Leben gerufen wird.</p> <p>O11 (auch T10) Der § 55 BNO, Abschnitt Aussenraumgestaltung soll ergänzt werden:</p> <p>a) Die Umgebung ist naturnah zu gestalten. Es sind mehrheitlich standortgerechte, einheimische Pflanzen zu verwenden. Invasive Neophyten gemäss schwarzer Liste sind nicht gestattet. Auf jedem Baugrundstück soll bei den verbleibenden Grünflächen ein naturnaher Bereich nachgewiesen werden, wie z.B. eine Hecke, naturbelassene Wiese, Gartenteich, Natursteinmauer etc. Die Durchgrünung in allen Wohn- Arbeits- und Mischzonen soll</p>	

Thema «Natur und Umwelt, Klima, Energie»	O
	<p>durchgängig geplant werden, also unter Berücksichtigung bereits bestehender Grünanlagen in den Nachbargrundstücken. (z.B. weiterführende Hecken, Naturwiesen etc.)</p> <p>b) Stützmauern und Böschungen sind zu begrünen.</p> <p>c) Bei Neu- und wesentlichen Umbauten von Mehrfamilienhäusern ist mit dem Baugesuch ein Umgebungsplan einzureichen mit folgenden Zielsetzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auf das notwendige beschränkte Bodenversiegelung durch Parkfelder, Wege und Plätze</li> <li>- gute Durchgrünung, vorzugsweise mit einheimischen Gehölzen unterschiedlicher Wuchshöhe</li> <li>- grosszügige und attraktive Gesamtanlage</li> </ul> <p>d) Die naturfernen, bodenversiegelnden und klimaerwärmenden Umgebungselemente wie Schotterbeete sind zu verbieten.</p> <p>e) Die Umgebungsarbeiten bilden einen Bestandteil des Bauprojektes und sind einschliesslich der Bepflanzung unmittelbar nach Bauvollendung auszuführen</p> <p>O12 Neu in die BNO aufzunehmen ist:</p> <p>a) Parkplätze: Offene Parkplätze sind mit standortgerechten Bäumen zu versehen.</p> <p>b) Gestaltungspläne: Es soll jeweils ein besonderes Augenmerk auf biodiverse Aussenraumgestaltung gelegt werden. Es soll ein Konzept verlangt werden, wo grosse Bäume gepflanzt werden. Es ist nachzuweisen, dass entsprechende allfällige Überdeckungen vorhanden sind, die genügend Platz lassen für die Wurzeln der Bäume. (Im Gestaltungsplanverfahren zu regeln).</p> <p>c) Vogelschutz am Bau: Bei transparenter oder spiegelnder Verglasung grösserer Flächen sind Massnahmen gegen Vogelkollisionen gemäss dem Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ der Schweizerischen Vogelwarte vorzusehen. Nistplätze, welche alljährlich belegt sind, sind zu erhalten (z.B. Segler, Schwalben). Renovationen während der Brutzeit sind zu vermeiden. Können bei einem Umbau solche Nistplätze nicht erhalten werden, sind Ersatznistplätze anzubieten.</p>
<p><b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b></p>	<p>O1 Einzigartige Reusslandschaft und umgebende Waldflächen</p> <p>O2 Klimaschutz und erneuerbare Energien werden in der BNO zu wenig Rechnung getragen</p> <p>O6 sommerliche Hitzeaufladung, Versickerung</p> <p>O10 In der vorliegenden Revision wird der Ökologischen Infrastruktur kaum Bedeutung beigemessen. Der Bundesrat hat die Umsetzung der ökologischen Infrastruktur mit der Strategie Biodiversität Schweiz 2012 beschlossen. Sie soll vollumfänglich und verbindlich in die raumplanerischen Instrumente integriert werden. Früher oder später wird auch Bremgarten seine Ökologische Infrastruktur nachweisen müssen.</p>
<p><b>Erwägungen / Stellungnahme</b></p>	<p>Gesamterwägung</p> <p>Die diversen Anträge zur nachhaltigen Ressourcennutzung zeigen auf, dass ein Bedürfnis besteht, diesem Thema mehr Platz einzuräumen. Unter der Prämisse, die BNO schlank und prägnant zu halten, sollen die Bestimmungen zu den Umweltbelangen, namentlich dem Thema Energie, nachgelagert der Revision und in einem separaten Verfahren angegangen werden.</p> <p>Gestützt auf die neu vorgesehene Rechtsgrundlage in § 5 Abs. 2 BNO kann der Stadtrat im Sinne eines kommunalen Richtplans ein Konzept «nachhaltige Ressourcennutzung» sowie «Ökologische Infrastruktur» erstellen.</p> <p>Diese sind behördenverbindlich. Er kann weiter beispielsweise auch das Freiraumkonzept gemäss Planungsbericht als behördenverbindliches Instrument weiterentwickeln und als Konzept «Freiraum» erlassen.</p>

Thema «Natur und Umwelt, Klima, Energie»	O
	<p>Die Erarbeitung kann dabei durch entsprechend qualifizierte Fachkommissionen erfolgen. Das Einsetzen einer Natur- und Umweltschutz-Kommission ist beabsichtigt (wie in den Legislaturzielen festgehalten), wird aber nicht explizit in der BNO verankert. Mit § 5 Abs. 2 BNO besteht die Rechtsgrundlage.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>O1 Die BNO behandelt in diversen §§ die Gestaltung von Aussenbereichen und Grünflächen, diverse Naturobjekte wurde als Schutzobjekte neu aufgenommen und ein Inventar erstellt. Nach § 59 BNO kann der Stadtrat gestützt auf die Planungsgrundsätze Kommissionen bestellen und ergänzende Richtlinien zur BNO erlassen.</p> <p>O3, O4 Eine energieeffiziente Bauweise und ein hoher Anteil erneuerbarer Energiequellen sollen im Sinne der Anträge bei Arealüberbauung und Gestaltungsplanung eingefordert werden. Vorbehalten bleibt die Abwägung mit den Ortsbildschutzinteressen.</p> <p>O6 (auch T10) Die grossflächige Versiegelung der Böden innerhalb des Siedlungsgebietes führt zu grösseren Belastungen des Kanalisationssystems und bei Starkregen zu höheren Wasserständen in Bächen und Flüssen (Hochwasserereignisse) was zu vermeiden ist. § 55 der neuen BNO enthält eine entsprechende Bestimmung. Ein Umgebungsplan ist zwingender Bestandteil einer Baugesuchseingabe.</p> <p>O7 (auch T22) Im Zuge des «Inventars Natur, Landschaft und Kultur» wurde der relevante Baumbestand überprüft und inventarisiert. Einzelne Bäume, Baumgruppen und Baumreihen sind mit der neuen BNO in ihrem Bestand geschützt. In § 32 Abs. 2 nBNO sind Bewirtschaftungs- und Unterhaltsvorgaben festgesetzt.</p> <p>O8 In den Bestimmungen zu § 24 BNO sind die im Antrag formulierten Schutzinteressen und Massnahmen bereits enthalten.</p> <p>O9 Die Hecke Stiegelen steht auf Gemeindegebiet von Zufikon. Inventarisierung und Schutzumsetzung sind Angelegenheit der Gemeinde Zufikon im Rahmen deren Nutzungsplanung.</p> <p>O10 siehe Gesamterwägung vorstehend</p> <p>O11 siehe Erwägungen in O6 (auch T10)</p> <p>O12 siehe Gesamterwägung sowie Erwägungen in O6.</p>
<p><b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b></p>	<p>O1, O2 nicht berücksichtigen</p> <p>O3, O4 berücksichtigen</p> <p>O5, O7, O8, O9, O10 nicht berücksichtigen</p> <p>O6, O11, O12 berücksichtigen</p>

<b>Thema Alterswohnen, Altersheim «Bärenmatt»</b>		<b>P</b>
Mitwirkende:	12, 38	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>Alterswohnen, Altersheim «Bärenmatt»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>P1 Die Zukunft der Alters- und Pflegeheim-Situation einschliesslich möglicher altersgerechter Wohnungen solle im Rahmen der BNO Überarbeitung neu überdacht werden (z.B. Verlegung Fussballplatz im Baurecht auf Areal des EMD und an seiner Stelle neue Gesamtlösung mit Altersheim, Alterswohnungen, altersgerechten Wohnungen etc., Neunutzung heutige Bärenmatt)</p> <p>P2 (auch Z2) Interessant wären auch Vorgaben hinsichtlich sozialen Wohnungsbaus (genossenschaftliche Trägervereine) und altersgerechten Wohnraums für das Umzonungsgebiet Oberebene.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>P1 Mit einem Anbau würde der Park Richtung Reuss weichen müssen, das Areal ist klein und würde für die Zukunft keine weiteren Ausbauchancen bieten.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden mögliche Standorte für die Verschiebung des Sportplatzes geprüft und Gespräche geführt, unter anderem mit den Bundesstellen zur Klärung einer Machbarkeit in Kollaboration mit dem Militär für einen allenfalls neuen Sportplatz auf dem Militärareal wie auch zur Sharing-Thematik. Es konnte keine gemeinsame Strategie bzw. Lösung gefunden werden.</p> <p>Die Entwicklungsplanung des Alterszentrum Bärenmatt floss in die Planungsarbeit ein. Diese Planung auf regionaler Ebene hat keine Handlungsanweisungen an die Nutzungsplanungen formuliert. Von Seiten der Stadt wurde beschlossen, dass das Alterszentrum am Standort Bremgarten beibehalten wird, hingegen der Standort nicht zwingend an der heutigen Lage verbleiben muss.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>P1 Infolge des Grundsatzentscheids des Festhaltens am Standort «Bärenmatt» ergibt sich kein Handlungsbedarf</p> <p>P2 siehe Erläuterungen zu Z2</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>P1, P2 nicht berücksichtigen</p>	

Thema «Parkfeldberechnung Hermetschwil-Staffeln»		Q
Mitwirkende:	13	
<b>Anträge</b>	Die Mitwirkenden stellen zum Thema « <b>Parkfeldberechnung Hermetschwil-Staffeln</b> » die nachfolgenden Anträge:  Q1 Der § 52 BNO sei so anzupassen, dass pro Wohnung mindestens 2 Parkplätze (ohne Besucherparkplätze) bereitzustellen sind.	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	Q1 Diese Formulierung sei eindeutig zu schwach und gebe dem Stadtrat nicht die Möglichkeit die notwendige Anzahl Parkfelder zu fordern. Bei der Überbauung «Stäffetli» wurde ein entsprechender Antrag gestellt, worauf nicht eingegangen wurde. Nun beklagen sich bereits die ersten Nachbarn über die Parkplatzsituation auf ihren Parkfeldern.	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	Gesamterwägung:  Die Parkfeldberechnung ist im übergeordneten Recht (BauG und BauV) abschliessend reglementiert; es wird in verbindlicher Form auf die VSS-Norm verwiesen. Ein Abweichen von diesen Vorgaben auf Stufe BNO ist nicht zulässig. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens soll in begründetem Fall von den in der VSS-Normen vorgegebenen Werten abgewichen werden können. Weiterführende Regelungen, die über § 52 nBNO hinausgehen, sind aus baurechtlichen Gründen nicht möglich.	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	Q1 nicht berücksichtigen	

Thema «Öffentliche Bauten und Anlagen»		R
Mitwirkende:	10, 14, 38, 43	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Öffentliche Bauten und Anlagen</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>R1 (auch L1) Braucht Bremgarten (im Zusammenhang mit der noch darzulegenden Wachstumsstrategie) allenfalls mehr Schulraum oder sonstige öffentliche Angebote? Die Antworten auf diese Fragen müssen in die Zonen- und Nutzungsplanung aufgenommen bzw. bereits bei der Erarbeitung derselben antizipiert werden.</p> <p>R2 (auch KGV5) Es sollen mehr Begegnungszonen entstehen, also öffentliche Plätze und Orte, die zum Verweilen einladen und die ansässige Bevölkerung und Besucher/Touristen zusammenbringen. Dies auch im Ortsteil Hermetschwil Staffeln (siehe M2). Die Orte sind im Zonenplan abzubilden.</p> <p>R3 Haben die öffentlichen Bauten (Schulen, Sportplätze etc.) genügend Kapazität in Bezug auf das angenommenen Bevölkerungswachstum? Wie wurde dem Wachstum der Vereine, welches wohl mit dem Bevölkerungswachstum einhergehen wird, Rechnung getragen?</p> <p>R4 Der Sportplatz und die Turnhalle Bärenmatt liegen an zentralster Lage. Tendenziell bedeutet ein Bevölkerungswachstum auch ein Bedürfnis an zusätzlichen Sportstätten. Hat der Stadtrat alternative Standorte für einen grösseren Sportplatz (zum Beispiel gemeinsam mit der Gemeinde Zufikon) oder andere Massnahmen (zum Beispiel ein Allwetterplatz) geprüft?</p> <p>R4 (auch N5 / DIV3) Eine öffentliche Infrastrukturentwicklung fehlt. Bevölkerungswachstum bedingt auch eine langfristig koordinierte öffentliche Infrastrukturentwicklung, welche die Qualitäten der Gemeinde bei der weiteren Entwicklung berücksichtigt (weiteren Schulraumbedarf zu negieren ist nicht nachvollziehbar). Insbesondere auch in Bezug auf das Umzonungsvorhaben Oberebene ist die Infrastrukturplanung unter Berücksichtigung von Schulraum (Kindergarten/Schule) sowie Spielplätzen anzugehen.</p> <p>R5 Der Betrieb von Sport- und Freizeitanlagen ist quartierverträglich zu gestalten (Problemzone Bärenmatte). Darüber hinaus: Mit steigenden Einwohnerzahlen wächst auch der Bedarf an grosszügigen Sport und Freizeitanlagen. Hier ist der Stadtrat aufgefordert, mit den Vereinen und dem Militär im Gespräch zu bleiben und nach weiteren Standorten zu suchen.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>R1 Der Stadtrat und die Bevölkerung definieren, welches Gesicht und welchen Charakter Bremgarten in den nächsten 15 Jahren erhalten soll. Bremgarten soll aktiv, langfristig und bewusst agieren, statt kurzfristig reagieren.</p> <p>R4 Auf dem Sportplatz Bärenmatt kann dieses Wachstum voraussichtlich nur beschränkt sichergestellt werden.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>R1 siehe Kapitel L, Antrag L1</p> <p>R2 Siehe Gesamterwägung zu Kapitel O (Konzepte Ökologische Infrastruktur / Freiraum, Kann-Bestimmung für kommunalen Richtplan analog Strassenraumgestaltung)</p> <p>R3 Der raumrelevante Bedarf der Bildungsinfrastruktur ist mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum abgestimmt. Weitere in Zukunft benötigte Infrastrukturen z.B. für Vereine wären bei Bedarf entweder durch diese selbst zu beschaffen oder dann können sie z.B. mittels eines entsprechenden Antrages durch die Einwohnergemeindeversammlung zu beurteilen sein.</p> <p>R4 Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden mögliche Standorte für die Verschiebung des Sportplatzes geprüft und Gespräche geführt, unter anderem mit den Bundesstellen zur Klärung einer Machbarkeit in Kollaboration mit dem Militär für einen allenfalls neuen Sportplatz auf dem Militärareal wie auch zur Sharing-Thematik. Es konnte keine Lösung gefunden werden.</p> <p>R5 Kenntnisnahme. Eine Studie zur Sportanlage Bärenmatt läuft derzeit.</p>	

<b>Thema «Öffentliche Bauten und Anlagen»</b>		<b>R</b>
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	R1 – R5 nicht berücksichtigen	

Thema «Obertorplatz»		S
Mitwirkende:	15, 24, 38, 43, 49	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «Obertorplatz» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>S1 (auch C6/C13) Es wird dafür plädiert, die S17 im Gebiet Zürcherstrasse zwischen den S17-Stationen Bremgarten Obertor und Bibenlos-Sonnenhof als eigentliche Strassenbahn (Tram) zu behandeln, mit entsprechend verlangsamten Geschwindigkeiten und baulich angepassten Haltestellen.</p> <p>S2 Der Stadtrat wird aufgefordert aufzuzeigen, wie eine Perronlänge für eine Dreierkomposition der AVA an der Haltestelle Obertor zu bewerkstelligen ist. Es wird erwartet, dass in Bremgarten nicht häppchenweise (Inseldenken) geplant wird, sondern die ÖV-Erschliessung von der Haltestelle Bibenlos bis zum Obertor als Ganzes betrachtet wird. Eine Aufhebung der Haltestelle Obertor sei das Ende für die Gewerbetreibenden der Altstadt und ein Affront für alle Einwohner einer Unterstadt.</p> <p>S3 Wiederholung Mitwirkungsantrag von 2019 zu REL und KGV, den Obertorplatz betreffend: Eine geeignete Lösung zum unglücklichen „Busbahnhof“ auf dem Obertorplatz ist zu suchen. Der Obertorplatz ist vom motorisierten Verkehr freizuhalten. Wegen ihrer Nähe zu den Schulhäusern sind jedoch zwei neue Bushaltestellen ausserhalb des Obertorplatzes vorzusehen, stadtauswärts oberhalb Obertorplatz und stadteinwärts an der Zugerstrasse anstelle des heutigen (gefährlichen) Denner-Parkplatzes (dieser ist aufzuheben).</p> <p>S4 [Hinweis auf Visionen V]:  _ V1 und V2: Den Bahnhof Bremgarten braucht es nicht mehr; Absenkung der Geleise ab Migros oder Sonnengutstrasse in die Zürcherstrasse und unterirdischer Verlauf zum (unterirdischen) Bahnhof Bremgarten Obertor.)  _ V3: Der Obertorplatz wird durch die nun freiwerdenden Flächen neugestaltet: Ein Drittel Seite Ost wird zu Kurzparkplätzen umgestaltet, zwei Drittel Seite West (ca. ab jetzigem Unterstand für die Buspassagiere) wird neu frei für die beginnende Flaniermeile und Aufgang aus Bahnhof, sowie Anlieferung Post mit Hebebühne. Der Weissenbachrain ab Parkplatz oberhalb Post wird für den motorisierten Verkehr gesperrt. Zufahrt Restaurant Bijou, Anlieferung Altstadt sowie Feuerwehrezufahrt sind gewährleistet.</p> <p>S5 (auch KGV15) Die Bushaltestelle Obertor sei beizubehalten  S6 (auch KGV16) Die Parkplätze am Obertor seien weiterhin bestehen zu lassen  S7 (auch KGV17) Die Post-Schalterhalle solle an den alten Standort (Posteigenes Gebäude, Standort am Obertor bzw. ehemals Postplatz), oder die Verkehrssituation um die neue Post-Schalterhalle sei massiv zu verbessern. Der Stadtrat wird gebeten, sich aktiv für ersteres einzusetzen.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>S1 (auch C13) Die hier sehr beengten Platzverhältnisse führen schon jetzt immer wieder zu Überlastungserscheinungen und Konflikten für Fussgänger, Velofahrer und Autos.</p> <p>S4 Der Obertorplatz wird durch die freiwerdenden Flächen neugestaltet.</p> <p>S5 Im Moment kommen Busse aus umliegenden Gemeinden gleichzeitig an der Bushaltestelle Obertor an und lassen Fahrgäste, Schüler der Bezirksschule ein-/aussteigen. Diese müssten zukünftig die Gleise längs auf der Höhe der ehemaligen Kleiderfabrik Meyer passieren. Gegenüber der heutigen rechtwinkligen Querung würde dies ein massiv erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen.</p> <p>S6 Diese Parkplätze sind ein wichtiger Umsatzfaktor für das Gewerbe in der Altstadt, um Kunden einen Zugang zu verschaffen. Sollten diese Parkplätze wegfallen, wird das Altstadt-Gewerbe eine massive Verschlechterung der Erreichbarkeit erleiden.</p> <p>S7 Verkehrstechnisch unhaltbarer und gefährlicher Zustand am aktuellen Ort des Postschalters.</p>	



Thema «Obertorplatz»	S
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Gemäss Agglomerationsprogramm der 4. Generation sieht die Massnahme SR6.8 Obertorplatz die Erhöhung der Verkehrssicherheit zu Gunsten Fuss- und Radverkehr vor. Auch der Rahmenplan Zürcherstrasse aus dem Jahr 2014 postuliert, dass der Obertorplatz wieder ein Platz werden soll. Im Rahmen des Agglomerationsprogrammes wurde zudem die planerische Stossrichtung des Rahmenplans erneut bestätigt, auf diesen wird deshalb weiterhin abgestützt. Der Rahmenplan wurde von den zuständigen Stellen des Kantons als wichtige und wertvolle Grundlage eingestuft, zudem stiess dieser bei öffentlichen Veranstaltungen in Bremgarten Ende 2015 auf grosses Wohlwollen. Der Stadtrat bindet seither den Rahmenplan in die Erarbeitung aller Planungen und Projekte vor Ort ein.</p> <p>Der Kommunale Gesamtplan Verkehr KGV stützt sich ebenfalls auf den Rahmenplan und bildet die Kernaussagen ab. Bezüglich der Parkierung ist anzumerken, dass die Altstadt nicht autofrei ist, sondern autoarm. Das Freispiel des Obertorplatzes hat unzählige Vorteile (Publikumswirksamkeit, Begegnungszone, Freiraum, gestalteter Auftakt zur Altstadt, etc.). Das behördenverbindliche Zielbild der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU zeigt bezüglich des motorisierten Individualverkehrs für ländliche Zentren eine abwärts gerichtete Entwicklung / Veränderung des Gesamtverkehrs. In ländlichen Zentren soll der MIV konsequent gesenkt werden.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>S1 siehe Gesamterwägungen zu Kapitel C und Spezifische Erwägungen zu Antrag C6.  S2, S3 Es besteht eine Abhängigkeit zwischen Finanzierung/Realisierung Bushof und Planungsbeginn Obertorplatz  S4 siehe Gesamterwägungen zu Kapitel V, Anträge V1-V6 und spezifische Erwägung zu Kapitel C, Antrag C7.  S5 siehe Erwägungen zu Kapitel KGV, Antrag KGV15  S6 siehe Erwägungen zu Kapitel KGV, Antrag KGV16  S7 Im Rahmen der Nutzungsplanung kann nicht auf den Standort der Post Einfluss genommen werden.</p>
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>S1 – S7 nicht berücksichtigen</p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
Mitwirkende:	14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 27, 28, 29, 33, 37, 38, 39, 41, 44, 47, 49
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>T1 § 6 Abs. 2 BNO ist zu streichen. Aus der Überlegung der Rechtssicherheit werden andere Definitionen der IVHB-Begriffe abgelehnt. Es wird in Frage gestellt, ob der Stadtrat bei der Definition der Fassadenhöhe überhaupt Spielraum hat.</p> <p>T2 § 6 Abs. 3 ff. BNO ist zu streichen. Es wäre ehrlicher die Fassadenhöhe um 30 cm zu erhöhen, um der Brüstungsthematik aus dem Weg zu gehen.</p> <p>T3 § 8 BNO: Die Grundidee des Bauens in der Altstadt und des Schutzgedankens wäre hier festzuhalten.</p> <p>T4 Es ist unverständlich und nicht nachvollziehbar, weshalb in einzelnen Wohnzonen andere Regelung gegenüber der Definition der Ausnutzungsziffer gemäss BauV gelten sollen. (§ 35 BNO Abs. 1 und 2 BNO)</p> <p>T5 § 38 ff. BNO: 'Schwimmbad Artikel' fehlt. Folgenden zusätzlichen Paragraphen in der BNO bei den Abständen wäre zu begrüssen: <i>Schwimmbäder und andere Wassersportanlagen haben ab Bassinrand einen Grenzabstand von 2. 00 m einzuhalten.</i></p> <p>T6 § 56 BNO Was ist mit Material, das abgelagert wird, gemeint?</p> <p>T7 § 17 Abs. 4 [ebenfalls Abs. 5 und 6] BNO: die Bandierung ist grün (nicht violett). Zudem wird beantragt, § 17 Abs. 4 BNO zu ergänzen mit: <i>Ein Überwintern von Wohnwagen ist verboten.</i></p> <p>T8 Es wird beantragt, über die Parzellen Nr. 6061, 6492 und 6493 eine Gestaltungsplanpflicht festzulegen.</p> <p>T9 zu 4.1 Ausnutzung § 35 Abs. 2 BNO: «Untergeschosse werden bei der Ausnutzungsberechnung in den Zonen W2 und W2D nicht angerechnet.» Diese Bestimmung sei zu erweitern, sodass in allen Nutzungszonen WAO, WA4, WA3, W3, W2 etc. die Untergeschosse bei der Ausnutzungsberechnung nicht angerechnet werden.</p> <p>T10 Antrag: Es sind Vorschriften gegen die zunehmende Versiegelung in die Bauordnung aufzunehmen, die diese Entwicklung im ganzen Baugebiet in Zukunft verhindern. (z.B. Versiegelungen der Oberflächen haben sich auf ein notwendiges Minimum zu beschränken. Die Umgebung ist naturnah zu gestalten; Steingärten sind nicht erlaubt. Die Pläne für die Umgebungsgestaltung sind mit den Baugesuchen einzureichen etc.)</p> <p>T11 Antrag: Terrassenhäuser sollen nicht erlaubt sein. Ausnahmen sind nur bei architektonisch hervorragenden Projekten an nicht exponierten Lagen möglich.</p> <p>T12 Antrag: Wohnwagen dürfen nicht fest installiert werden. Die Grünzone darf nicht als Winterabstellplatz für Wohnwagen benutzt werden. Feste Bauten, Dächer und Bodenbeläge sind nicht erlaubt. Der Zugang zum Reussufer ist für alle jederzeit möglich. Es dürfen nur standortheimische Pflanzen angepflanzt werden.</p> <p>T13 Antrag: In der Gartenzone 1 (Risi) werden keine Autoabstellplätze toleriert. Bestehende, nicht bewilligte Abstellplätze sind aufzuheben.</p> <p>T14 (auch H2 / G5) In der Landschaftsschutzzone soll ein Witterungsschutz von bis zu 8 Monaten möglich sein.</p> <p>T15 (auch H3) Christbaumkulturen sollen in der Landschaftsschutzzone angebaut werden dürfen und die Fläche auch ausgedehnt werden dürfen. Der Passus zu Christbaumkulturen und zu Witterungsschutzanlagen, Trockenplätze etc., ist zu streichen.</p> <p>T16 (auch J6) Der Artikel 29 der BNO ist bei der Ziffer 3 zu ergänzen: <i>Wenn grössere Gebiete vom Oberflächenwasserabfluss betroffen sind, hat die</i></p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungs-gestaltung»	T BNO
	<p><i>Gemeinde alle Möglichkeiten für eine grossflächige Verhinderung an deren Quelle oder dessen Ursprung zu prüfen.</i></p> <p>T17 (auch I7) §11 Absatz 2 muss sinngemäss an die Zonierung WA3 angepasst werden (keine Ausscheidung einer WAO). Zudem muss die Gebäude- und Geländeprofilierung schon auf Stufe Gestaltungsplan zwingend vorgeschrieben werden.</p> <p>T18 (auch C8) Fehlt dem Stadtrat der Mut für die Umsetzung der eingereichten visionären Lösung mit einer Unterniveauperlegung der Haltestelle Obertor (siehe Kapitel V), müssen § 10 Absatz 2 und 3 BNO folgendermassen geändert werden: Maximale Gesamthöhe 24 Meter und maximale AZ 2.0. Zugleich müsse die Gebäudeprofilierung schon auf Stufe Gestaltungsplan zwingend vorgeschrieben werden. Die §10 Abs. 2 und 3 seien gar zu streichen: Eine "städtebaulich einwandfreie Lösung mit entsprechenden Freiflächen von hoher Qualität" sei nicht möglich, da Bahnhof und Depot dies verhinderten.</p> <p>T19 siehe Kapitel B, Antrag B4</p> <p>T20 Die Regelung in 54 Abs. 5 Dachgestaltung / technische Dachaufbauten ist nicht ausreichend, um übermässige Dachbelegungen mit technischen Dachaufbauten zu verhindern (wie z.B. an der Zürcherstrasse auf dem «City-Center»). Es sollen in der BNO maximale Masse von Grundfläche / Breite und Höhe definiert werden.</p> <p>T21 Bei transparenter oder spiegelnder Verglasung grösserer Flächen sind Massnahmen gegen Vogelkollisionen gemäss dem Leitfaden „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ der Schweizerischen Vogelwarte vorzusehen. Gebäudebrüter-Nistplätze, welche alljährlich belegt sind, sind zu erhalten (z.B. Segler, Schwalben). Renovationen während der Brutzeit sind zu vermeiden. Können bei einem Umbau solche Nistplätze nicht erhalten werden, sind Ersatznistplätze anzubieten.</p> <p>T22 (auch O7) Bäume, insbesondere alte und grosse Individuen, sind für die Artenvielfalt im Siedlungsraum von grosser Bedeutung. Diese gilt es im Grundsatz und als schützenswerte Einzelexemplare zu schützen und zu fördern. Bäume kühlen bei Hitzetagen und sollen entsprechend in der Altstadt und auf öffentlichen Plätzen gefördert werden. Abgehende Bäume sind zu ersetzen.</p> <p>T23 B1</p> <p>T24 Auf die Festlegung der Bäume vor der Turnhalle Bärenmatt als geschützte Naturobjekte B14 sei zu verzichten</p> <p>ODER zumindest sei die Formulierung von § 32 Abs. 2 BNO wie folgt anzupassen: <i>Wenn zwingende Gründe es erfordern, [ . . . ] ersetzen durch Wenn ein ausreichendes öffentliches Interesse vorliegt, [ . . . ].</i></p> <p>T25 (auch X2) § 11 Abs. 6 BNO sei wie folgt zu formulieren:  <i>«Innerhalb der orange bandierten Bereiche der Zone WA4 beidseits der Zufikerstrasse können erdgeschossige Gewerbe- und Verkaufsflächen mit einer maximalen Nettoladenfläche von total 7'300 m2 über die zonengemäss zulässige Ausnützungsziffer hinaus erstellt werden, wenn ihre Höhe maximal 5.0 m im Licht beträgt und wenn die gesamte Erdgeschossfläche pro Parzelle nicht mehr als 70% der anrechenbaren Grundstücksfläche beansprucht.»</i></p> <p>T26 (auch X3) Es sei ein zusätzlicher Abs. 6bis in § 11 BNO aufzunehmen, mit folgendem Wortlaut:  <i>«Innerhalb der orange bandierten Bereiche der Zone WA4 beidseits der Zufikerstrasse steht das Erweiterungspotenzial für Ladenflächen den betroffenen, bereits mit Ladenflächen bebauten Grundstücken im Verhältnis ihrer Parzellengrösse zu. Eine Übertragung des Erweiterungspotenzials innerhalb des Gesamtstandorts ist im Rahmen einer vom Stadtrat zu genehmigen und im Grundbuch anzumerkenden Vereinbarung unter dem Vorbehalt entgegenstehender öffentlicher Interessen zulässig.»</i></p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
	<p>T27 Bezüglich Dachgestaltung soll der der kantonalen Bauverordnung gefolgt werden. Es sei nicht ersichtlich, weshalb Bremgarten einen Drittel anstatt zwei Drittel der Fassadenlänge in die BNO integriert.</p> <p>T28 Der § 24 Abs. 1 bis BauV ist für Wohnzonen ohne erhöhte Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild anzuwenden, bzw. § 54 Abs. 2 BNO ist wie folgt zu ändern: <i>‘... und dürfen Zwei Drittel der Fassadenlänge nicht überschreiten’</i>.</p> <p>T29 Es wird erfragt, weshalb die bestehenden Ausnutzungsziffern nicht erhöht werden, sondern teilweise gar verringert (W2D 0.5 auf W2 0.4). Dies entspricht nicht dem Grundsatz verdichteten Bauens.</p> <p>T30 (oder A6) Eventualiter zur Schutzentlassung von Objekt BRG910 (P 4374) sei § 33 Abs. 1 BNO wie folgt zu ergänzen: <i>«Erweist sich die vollständige Erhaltung als unzumutbar, kann eine wesentliche bauliche Veränderung oder ausnahmsweise ein Abbruch vom Stadtrat bewilligt werden.»</i></p> <p>T31 Es sei der Satz <i>«Nicht störende Gewerbe und Dienstleistungen haben sich dem Wohncharakter der Umgebung anzupassen.»</i> aus § 12 BNO zu streichen.</p> <p>T32 Es sei § 36 BNO zu streichen.</p> <p>T33 Es wäre zu prüfen, ob in den Quartieren Bärenmatt/Zelgli zum Schutz des Quartiercharakters die 2008 eingeführten Ausnutzungsvorschriften rückgängig gemacht werden sollten (AZ von 0.6 wieder auf 0.5 und unter Anrechnung von Dach- und Attikageschossen)</p> <p>T34 (auch O11) Der § 55 BNO, Abschnitt Aussenraumgestaltung soll ergänzt werden (Details siehe unter Kapitel O, Antrag O11)</p> <p>T35 (auch O12) In die BNO aufzunehmen sind verbindliche Bestimmungen zu Natur, Klima und Ökologie (Details siehe Kapitel O, Antrag O12)</p> <p>T36 (auch H5) Eventualantrag zu H4: § 26 der neuen BNO sei so zu formulieren, dass dauerhafte Witterungsschutzanlagen mit Baubewilligung und vorübergehende Witterungsschutzanlagen für die Dauer von jährlich max. 8 Monaten ohne Baubewilligung möglich sind.</p> <p>T37 Die Magerwiese im Moos GIS- ID4063063NO11 Parzelle 6161 muss rund um den Weiher weiterhin wie seit Jahren extensiv bewirtschaftet werden können. Das bedeutet Schnitt 15. Juni, Rückzugsstreifen, schonende Herbstweide und verzichte auf Herbizide und sowie Kunstdünger. Schonende Herbstweide muss zulässig bleiben.</p> <p>T38 (auch H6) <i>«Ergänzend zu den (Einzelzäunungen usw.) sollen in § 26 Abs. 3 BNO Einzelreihenabdeckungen erwähnt sein.»</i></p> <p>T39 Das in § 4, Abs. 7 und Abs. 9 postulierte Mobilitätskonzept als Regulator für die Anzahl Pflichtparkplätze bei der Gestaltungsplanung wird nicht weiter umrissen. Mobilitätskonzepte sollten in das Varianzverfahren gemäss §4 Abs. 4 integriert werden, namentlich in das Richtprojekt.</p> <p>T40 B2</p> <p>T41 Der Eingangssatz von § 53 Abs. 3 nBNO sei (analog der Bestimmung von § 33 Abs. 2) wie folgt zu ergänzen: Der Stadtrat kann bei Baugesuchen auf Kosten der Bauherrschaft, <i>an denen er sich anteilmässig gemäss Beitragsreglement beteiligt, ...</i></p> <p>T42 Es wird beantragt, ein neuer Absatz 4 von § 53 BNO (Marginale Baukultur oder Stadtbildkommission) wie folgt: <i><sup>4</sup> Die Stadtbildkommission, bestehend aus unabhängigen Fachleuten aus Architektur, Städtebau, Ortsbildschutz und Landschaftsplanung, berät den Stadtrat zur Baukultur bei Planungen sowie bei Bauvorhaben bezüglich ihrer optimalen Einordnung in das Orts- und Landschaftsbild.</i></p>
<p><b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b></p>	<p>T1 Es ist unverständlich, weshalb für die Fassadenhöhe einzuführen versucht, welche der eindeutigen Definition in der IVHB widerlaufen.</p> <p>T2 Die Brüstungen sind in der BauV genau geregelt. Es wird in Frage gestellt, ob eine solche Regelung der aktuellen kantonalen Rechtsprechung vorgehen würde.</p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
	<p>T3 Die BNO lässt aktuell viel mehr zu als das, was das Reglement schliesslich vorsieht. Dies erscheint aus rechtlicher Sicht problematisch (Unterschreitung des möglichen Spielraums).</p> <p>T4 Die Definition der Ausnützungsziffer ist in § 30 BauV geregelt. Dieser Paragraph sieht bereits vor, dass alle nicht dem Wohnen und dem Gewerbe dienenden oder hierfür nicht verwendbaren Flächen wie zum Beispiel zu Wohnungen gehörende Keller-, Estrich-, Wasch- und Trockenräume nicht an die anrechenbare Geschossfläche angerechnet werden.</p> <p>T5 Gemäss ABauV gab es die sogenannten Tiefbauten. Sie ermöglichten Schwimmbäder näher an die Grenze zu bauen als der übliche Grenzabstand. Anmerkung: Die Formulierung wurde aus der BNO der Gemeinde Widen kopiert. Der Stadtrat vermeidet dadurch Streit unter Nachbarn.</p> <p>T7 Die Grünzone dient der Freihaltung und der Siedlungsdurchgrünung. Heute ist es so, dass die Grünzone C von Wohnwagen überstellt ist, die in der Grünzone überwintert werden. Dies ist nicht der Sinn einer Grünzone.</p> <p>T8 Mit einer Gestaltungsplanpflicht kann die Entwicklung eines Projekts mit definierten Zielsetzungen im Dialog mit der Stadt Bremgarten ermöglicht werden.</p> <p>T9 Die einseitige Privilegierung der Zonen W2 und W2D gegenüber den anderen Nutzungszonen in Bezug auf die Nichtanrechenbarkeit der Untergeschosse bei der Ausnützungsberechnung ist nicht gerechtfertigt. Diesen gesetzgeberischen Freiraum in der neuen BNO ohne erheblichen Grund einzuschränken, macht aus einer liberalen Betrachtungsweise keinen Sinn und widerspricht dem Gleichbehandlungsgebot.</p> <p>T10 In den vergangenen Jahren sind in Quartieren, in denen verdichtet gebaut wurde, viele Grünflächen verschwunden. Die Umgebung wurde oft weitgehend versiegelt.</p> <p>T14 (auch H2) Mit neuen Schädlingen wie der Kirschessigfliege ist eine Produktion von Beeren ohne Netze nahezu unmöglich. Weiter werden immer mehr Pflanzenschutzmittel verboten, die Qualität für den Konsumenten muss stimmen, Produktionssicherheit sehr wichtig. Die Landwirtschaft soll sich auch in Zukunft entwickeln können damit sie gesund und innovativ handeln kann.</p> <p>T15 (auch H3) Mit der Ausdehnung der Landschaftsschutzzone wird rund 90% der landwirtschaftlichen Nutzfläche des Betriebes in dieser Zone sein. Christbaumkultur ist ein sehr wichtiger Betriebszweig, sehr arbeits- aber auch wertschöpfungsstark. Eine Weiterentwicklung des Betriebszweigs wäre somit unmöglich. Christbaumkulturen sind optisch ähnlich wirksam wie Witterungsschutzanlagen. Die Christbaumkulturen sind von sehr hohem ökologischem Wert, da diese Flächen sehr extensiv und zu einem grossen Teil biologisch bewirtschaftet werden. Ebenso bieten sie viele Rückzugsmöglichkeiten für Tiere ähnlich wie der Wald. Die Christbäume in Hermetschwil werden seit knapp 40 Jahren angebaut. Dass der fragwürdige Passus in der bestehenden BNO der Gemeinde Hermetschwil verankert ist, ist bekannt. Nichts destotrotz, soll dieser Missstand aufgehoben werden. Die Argumentation eines negativen Landschaftsbildes durch die Christbaumkultur ist falsch.</p> <p>T16 (auch J6) Das gesamte Quartier ist betroffen.</p> <p>T17 (auch I7) Massvolles Bevölkerungswachstum, Schonung von schon jetzt überlasteten Infrastrukturen, Einhaltung des Ortsbildschutzes (Verhinderung von weiteren übermässig hohen Bauten über der markanten Geländekante «Obere Ebene»).</p> <p>T18 (auch C8) Dieses Gebäude soll nicht den Spittelturm konkurrenzieren, d.h. der Schutz der Altstadt silhouetten soll gewährleistet sein.</p> <p>T24 Die Stadt als Eigentümerin der Bäume und des Grundes kann den Erhalt der Bäume auch ohne deren Unterschutzstellung sichern. Dass die Stadt sich einschränkt, kann sinnvoll sein. Vorliegend ist jedoch mittelfristig eine bauliche Entwicklung auf dem Areal der Sportanlage Bärenmatte</p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
	<p>vermutlich angezeigt. Zudem handelt es sich bei den vier Bäumen um Platanen, welche in der Nordschweiz nicht heimisch sind.</p> <p>T25 Es macht planerisch keinen Sinn und ist es auch nicht notwendig, dass der bestehende Verkaufsstandort entgegen den bereits erteilten Bewilligungen als mittelgrosse Verkaufsnutzung behandelt und so zonenwidrig gemacht wird. Er ist in der Nutzungsplanung als das zu behandeln, was er ist, mithin als bestehender Standort einer Nutzung mit hohem Verkehrsaufkommen. Es ist zulässig und auch notwendig, für den Verkaufsstandort Zufikerstrasse im Nutzungsplan eine maximale Verkaufsnutzung von mehr als 3'000 m<sup>2</sup> Nettoladenfläche festzusetzen.</p> <p>T26 Sinnvoll und den Intentionen der Stadt entsprechend ist es, die gesamte Verkaufsnutzung am Standort Zufikerstrasse zu eruieren und diesen Nutzungen eine Erweiterungsmöglichkeit zu geben und diese Fläche dann im Nutzungsplan zu verankern. Den 'Zuschlag' für die Erweiterungsmöglichkeit nicht zu regeln ist nicht sinnvoll und provoziert den Zubau von Ladenflächen auf Vorrat, nur um den Zubau bei anderen zu verhindern.</p> <p>T27 Zwei Drittel stören weder das Bild, noch kann mit einem erhöhten Andrang gerechnet werden. Zudem würde die kantonale Klausel der "Zonen mit erhöhten Anforderungen" weiterhin den nötigen Spielraum gewähren.</p> <p>T28 Dachdurchbrüche sollen auf zwei Drittel der Fassadenlänge erstellt werden können. Damit kann in bestehender Bausubstanz mehr Wohnraum zur Verfügung gestellt werden (Mobilisierung innerer Nutzungsreserven), als einfachste Möglichkeit, ohne weiteren Landverlust verdichtet zu bauen.</p> <p>T29 Dies entspricht nicht dem Grundsatz verdichteten Bauens.</p> <p>T30 (auch A6)</p> <p>T31 Durch diese Ergänzung «Nicht störende Gewerbe und Dienstleistungen haben sich dem Wohncharakter der Umgebung anzupassen.» könnte der Betrieb der Schlagzeug- und Gesangsschule in Gefahr sein.</p> <p>T32 Wann genau «erheblich grössere Auswirkungen» entstehen, ist unklar. Die heutige Nutzung wird damit in Frage gestellt.</p> <p>T33 (auch B5)</p> <p>T37 Herbstaufwuchs des Grases ohne Herbstweide zu hoch in die Vegetationspause; mehr Mäuse; Artenvielfalt würde beeinträchtigt.</p> <p>T38 (auch H6) Einzelreihenabdeckung anstelle einer Totaleinnetzung ermöglicht Vielfalt an Tieren sich in der Plantage ohne Einschränkungen zu bewegen. Der nötige Vogelschutz wird gewährleistet. Kleintiere und eine Vielzahl an Insekten haben uneingeschränkten Zugang zu diesem Lebensraum.</p> <p>T41 die Kosten von Planungen ortsbildrelevanter Projekte sowie bei Planungen und Erhaltungsmassnahmen bei geschützten Bauten oder Ensembles sollen nicht allein den Eigentümern überbürdet werden, da die Auflagen im öffentlichen Interesse erfolgen.</p> <p>T42 Unter dem Begriff «unabhängig» werden Personen verstanden, welche frei von lokalen Befangenheiten agieren können, also vornehmlich externe Fachleute. Eine solche Fachkommission hat sich nicht nur mit der Altstadt, sondern mit der Baukultur im ganzen Siedlungsgebiet der Stadt Bremgarten zu befassen.</p>
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Spezifische Erwägungen zu den Anträgen:</p> <p>T1 Für traufseitige und giebelseitige Fassaden sowie für berg- und talseitige Fassaden können im Gegensatz zur bisherigen Gebäudehöhe unterschiedliche Masse festgelegt werden. Um gegenüber dem heutigen Recht möglichst geringe Abweichungen zu erhalten, werden eine traufseitige (für Schrägdächer) und eine talseitige (für Flachdächer) Fassadenhöhe festgelegt.</p> <p>T2 Zum bisherigen Recht ergibt sich eine Änderung, weil bei Flachdachbauten die Fassadenhöhe gemäss IVHB bis zur Oberkante der Brüstung gemessen wird (auch bei durchbrochenen Abschlüssen wie Geländerkonstruktionen). In der bisherigen Aargauischen Praxis wurden teilweise</p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
	<p>durchbrochene Abschlüsse und transparente Brüstungen nicht eingerechnet. Die Differenz beträgt ca. 1 m.</p> <p>T3 Die Grundsätze, an die sich die bauliche Entwicklung auszurichten hat, sind in § 3 BNO aufgeführt. § 8 BNO stellt (unverändert) die Rechtsgrundlage für das separate Reglement für das Bauen in der Altstadt (RBA) dar.</p> <p>T4 § 32 Abs. 3 der Bauverordnung (BauV) regelt, dass die Gemeinden die Anrechenbarkeit von Räumen in Dach-, Attika- und Untergeschossen abweichend regeln können. Auch können sie für verglaste Balkone, Sitzplätze und Wintergärten einen Nutzungsbonus vorsehen, wenn die Bauteile ausserhalb der thermischen Gebäudehülle liegen und keine heizungstechnischen Installationen aufweisen.</p> <p>T5 Die «Tiefbaute» gemäss bisherigem kantonalen Recht wird im neuen IVHB-konformen Recht als Unterniveaubaute oder Unterirdische Baute bezeichnet. Wenn die Gemeinde nichts anderes festlegt, müssen diese einen Grenzabstand von wenigstens 50 cm einhalten (§ 20 Abs. 2 BauV).</p> <p>T6 Hier sind namentlich Erd- und Kiesschüttungen oder Holzlager gemeint die nicht im Rahmen eines Baugesuchs bewilligt worden sind.</p> <p>T7 Der Hinweis ist korrekt.</p> <p>T8 Die Festsetzung einer Gestaltungsplanpflicht zur Erreichung der aufgeführten Erneuerungsziele ist nicht zwingend notwendig. Allenfalls können diese im Rahmen und mit Instrumenten der Regelbauweise umgesetzt bzw. erreicht werden. Im Bedarfsfall kann auch ohne Eintrag im Nutzungsplan gestützt auf die Bestimmungen von § 21 BauG ein Gestaltungsplanverfahren in Gang gesetzt werden. Private können den Entwurf zu einem Gestaltungsplan gem. § 21 Abs. 3 BauG selber erstellen.</p> <p>T9 Die Bestimmung stützt sich auf die Ausnahmeregelungen in den bisher rechtskräftigen Bau- und Nutzungsordnungen für zweigeschossigen Bauzonen. In diesen weniger dichten Zonen sollen auch weiterhin Studios/Einliegerwohnungen in den Untergeschossen ermöglicht werden (Innere Verdichtung). Bei den höhergeschossigen Bauzonen hingegen soll auch weiterhin keine zusätzliche, d.h. nicht der Ausnützungsziffer anrechenbare Geschossfläche zulässig sein.</p> <p>T10 Die grossflächige Versiegelung der Böden innerhalb des Siedlungsgebietes führt zu grösseren Belastungen des Kanalisationssystems und bei Starkregen zu höheren Wasserständen in Bächen und Flüssen (Hochwasserereignisse) was zu vermeiden ist. § 55 der neuen BNO enthält eine entsprechende Bestimmung. Ein Umgebungsplan ist zwingender Bestandteil einer Baugesuchseingabe.</p> <p>T11 Terrassenhäuser sind als eines der wenigen Bau-Typologien im übergeordneten Recht in § 17 BauV definiert. Aufgrund der Bestimmungen sind Terrassenhäuser nur bei entsprechenden Grundrissdispositionen sowie ganz bestimmten topographischen Verhältnissen zulässig bzw. möglich. Bis anhin finden sich im Ortsteil in Bremgarten zudem keine Bestimmungen zur zulässigen Gebäudetypologie in der BNO. Aufgrund dieser Ausgangslage und der Gestaltungs-Bestimmung für den exponierten Hangbereich «Suterhübel» in Hermetschwil-Staffeln erfährt die neue BNO gegenüber der rechtskräftigen Bau- und Nutzungsordnungen keine Änderung.</p> <p>T12 Die Bestimmungen zum Campingplatz finden sich in § 17 Abs. 4 nBNO und wurden gegenüber den rechtskräftigen Festlegungen (§ 15 Abs. 4 BNO) nicht geändert. Demnach sind <i>weitere Bauten und Anlagen sowie Einfriedungen</i> schon heute nicht zulässig. Neu ist ein 15 m breiter Streifen der Grünzone mit einer überlagerten Schutzzone als Gewässerraum belegt. Es gilt hinsichtlich der Zulässigkeit von Bauten Bundesrecht, insbesondere Art 41 c Gewässerschutzverordnung. Die Ufervegetation ist geschützt.</p> <p>T13 In der Gartenzone G1 sind oberirdische Parkplätze gemäss § 7 Abs. 3 der rechtskräftigen BNO schon heute nicht zulässig. Die neue BNO erfährt diesbezüglich keine Änderung. Bei nicht rechtmässig erstellten</p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
	<p>Abstellplätzen kann sich nicht auf die kantonalen Besitzstandsgarantie Berufen werden.</p> <p>T14 In der Landschaftsschutzzone war die Erstellung von Witterungsschutzzone bisher weder explizit erlaubt noch verboten. Einer zeitlich befristeten und somit temporären Erstellung steht wenig entgegen, wenn die baulichen Vorkehrungen in ihrer Ausgestaltung dezent und zurückhaltend erfolgen und die Beeinträchtigung des Landschaftsraum dementsprechend minimal ausfallen (z.B. Schutznetz-Systeme der Fa. Whailex).</p> <p>T15 Umsetzung gemäss Ergebnissen zu Kapitel H.</p> <p>T16 Die vorgeschlagene Ergänzung von § 29 der neuen BNO wonach dem Stadtrat die Kompetenz zur Prüfung von grossflächigen Oberflächenwasserabflussprojekten gegeben werden soll kann zum einen aus Gründen der unzureichenden Rechtsgenüchlichkeit (unbestimmter Rechtsbegriff) nicht entprochen werden. Zum anderen ist es dem Stadtrat unbenommen, von sich aus oder auf Antrag hin und auch ohne den beantragten BNO-Passus eine gesamtheitliche Planung anzustossen.</p> <p>T17 <i>Bezüglich Zonierung in WA3 anstatt WAO siehe Kapitel I, Antrag 17.</i> Die im Antrag vorgeschlagene Formulierung, wonach die Gebäude- und Geländeprofilierung (<i>bzw. -modellierung</i>) schon auf Stufe Gestaltungsplan zwingend vorgeschrieben werden muss, wird mit der vorliegenden Formulierung in § 11 Abs. 2 nBNO wonach die auszuführende Geländemodellierung <u>vor</u> Rechtskraft des Gestaltungsplanes bewilligt und realisiert wird, nicht negativ präjudiziert oder verunmöglicht. Da zudem vor dem Gestaltungsplan in einem Varianzverfahren ein Richtprojekt auszuarbeiten ist (§ 4 Abs. 4) ist sichergestellt, dass die massgebenden Höhenquoten spätestens mit dem Sondernutzungsplan festgesetzt sind (und nicht erst in einem nachfolgenden Baubewilligungsverfahren).</p> <p>T18 Mit § 10 Absatz 2 nBNO wird die Rechtsgrundlage geschaffen höhere Häuser bis zu einer Gesamthöhe von maximal 30 Metern zu projektieren. Die Bewilligung einer solchen Hochbaute ist an strenge Qualitätsvorgaben gebunden. Unter anderem wird die Schaffung einer städtebaulich einwandfreien Situation gefordert. In § 4 Abs. 9 der nBNO wird zum festgesetzt, dass mit der Setzung und Gestaltung der Baukörper auf die spezielle Lage am Osteingang der Stadt und der unmittelbaren Bahnhofslage unter Wahrung der Belange des Ortsbildschutzes (insbesondere ISOS) zu reagieren ist. Es ist ein Raum mit einer gesamtheitlichen und hochwertigen Ausstrahlung der Bauten, des umgebenden Strassenraums und der Freiräume anzustreben. Mit diesen Vorgaben ist die geforderte städtebauliche Gesamtsicht gewährleistet.</p> <p>T19 Die Bestimmungen in § 39 Abs. 2 zielen darauf ab, dass auf den kleinteiligen Parzellen mittels Reduktion von Grenzabständen unmassstäbliche, nicht zur unmittelbaren Nachbarschaft passende Bauten erstellt werden. Die Erstellung von dreigeschossigen Bauten mit genügend Umschwung und Freiraum soll weiterhin zulässig sein. Die Festlegung weiterführender Gestaltungsrichtlinien ist nicht beabsichtigt.</p> <p>T20 Die Bestimmung in § 54 Abs. 5 nBNO gibt Vorgaben hinsichtlich der Anordnung von technischen Dachaufbauten. Die Art und Anzahl solcher Anlagen und somit auch deren Dimensionierung wird erst mit dem Bauprojekt bestimmt. Die Vorgaben von maximalen Massen hinsichtlich der zulässigen Grundfläche bzw. des Volumens sind deshalb nicht zielführend.</p> <p>T21 Im Zuge der Teilrevision der Bauverordnung (Stand 1. November 2021) wurde mit § 36b eine technische Vorschrift aufgenommen, die bei zusammenhängenden Glasflächen von mehr als 5 m<sup>2</sup> die Prüfung von Massnahmen gegen Vogelkollisionen einfordert. Im konkreten Fall können Bauwillige zudem entsprechend informiert und sensibilisiert werden. Im Lichte dieser Möglichkeiten erscheint die Festsetzung von zwingenden und allgemeingültigen Vorschriften in der BNO als nicht verhältnismässig.</p>



Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungs- gestaltung»	T BNO
	<p>T22 Im Zuge des «Inventars Natur, Landschaft und Kultur» wurde der relevante Baumbestand überprüft und inventarisiert. Einzelne Bäume, Baumgruppen und Baumreihen sind mit der neuen BNO in ihrem Bestand geschützt. In § 32 Abs. 2 nBNO sind Bewirtschaftungs- und Unterhaltsvorgaben festgesetzt.</p> <p>T23 <i>siehe Kapitel B, Antrag B1</i></p> <p>T24 Die in § 32 Abs. 2 nBNO gewählte Formulierung «zwingende Gründe» impliziert ein ausreichendes öffentliches Interesse.</p> <p>T25 <i>siehe Kapitel X, Antrag X2</i></p> <p>T26 <i>siehe Kapitel X, Antrag X3</i></p> <p>T27 Die Gewährung von Dachdurchbrüchen auf einem Drittel der Fassadenlänge in § 54 Abs. 2 nBNO stützt sich auf die Bestimmung in § 24 Abs. 1 bis BauV wonach die Gemeinde weitergehende Einschränkungen vorsehen kann. Begründet wird das Festhalten an der alten Regelung mit der langjährigen Praxis und dem in der Wirkung ruhigeren Gesamtbild der Dachlandschaften, insbesondere im Kontext zur Altstadt von Bremgarten.</p> <p>T28 <i>siehe Kapitel T, Antrag T27</i></p> <p>T29 Die Erreichung der Innenentwicklungsziele gemäss Raumplanungsgesetz sowie der Dichtevorgaben des kantonalen Richtplans bedingen keine Erhöhungen der Dichteziffern. Zudem bestehen mit der Arealüberbauung oder dem Gestaltungsplan planungsrechtliche Instrumente zur Erhöhung der Ausnützung an dafür geeigneten Orten und unter Wahrung der siedlungsplanerischen Qualitätsvorgaben. Die AZ der W2 (0.4) und der W2D (0.5) werden mit der neuen BNO gegenüber den bestehenden Regelungen nicht verändert. Eine seriöse Aussage zur Veränderung des Nutzungspotentials bei einer Erhöhung der AZ um 0.05 lässt sich ohne alle relevanten Zonen bzw. Grundstücke umfassende Abklärungen nicht machen.</p> <p>T30 Die in § 33 Abs. 1 BNO gewählte Formulierung berücksichtigt insbesondere den denkmalpflegerischen Grundsatz nach Erhalt der ursprünglichen Bausubstanz des Objektes im Sinne einer Bewahrung des materiellen Zeugenwertes. Aus diesem Grund wird auch eine Unterhaltspflicht stipuliert. In der Praxis sind Teilabbrüche, der Ersatz von Bauteilen, Anbauten usw. grundsätzlich bewilligungsfähig, sofern die im Bauinventar pro Schutzobjekt beschriebenen Qualitäten nicht vernichtet oder in unzulässiger Weise tangiert werden. Da sich die jeweiligen zu erhaltenen Qualitäten in vielen Fällen nicht oder nur ungenügend aus den Beschreibungen im Bauinventar herauslesen lassen - oftmals auch deshalb, weil gar keine Innenbesichtigung der Liegenschaft stattgefunden hat - und aktuell auch keine konkreten Umbau- oder Erneuerungsabsichten bekannt sind, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine abschliessende und umfassende Interessensermittlung und -abwägung hinsichtlich einer integralen Unterschutzstellung stattfinden. Aus diesen Gründen wird die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens vorgelegte Formulierung der Schutzvorschriften entsprechend konkretisiert und der vorstehenden Ausgangslage angepasst. Dabei soll (weiterhin) folgendes gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Liegenschaft darf im Grundsatz nicht abgebrochen werden und ist zu unterhalten.</li> <li>- Die Liegenschaft soll unter Berücksichtigung des im jeweiligen Baugesuchsverfahren zu konkretisierenden Schutzzieles im bestehenden Volumen aus- oder umgebaut werden können; Anbauten sollen unter den gleichen Rahmenbedingungen möglich sein.</li> <li>- Im begründeten Fall und bei Vorliegen eines unabhängigen und qualifizierten Fachgutachtens soll eine wesentliche bauliche Veränderung oder ausnahmsweise ein Abbruch vom Stadtrat bewilligt werden können.</li> </ul> <p>Die vorstehenden Grundsätze finden sich in den bisherigen Festsetzungen von § 28 BNO Bremgarten und § 22 BNO Hermetschwil-Staffeln.</p> <p>T31 Mit der gewählten Präzisierung soll verdeutlicht werden, dass nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen grundsätzlich möglich sind, sich aber</p>

Thema «Umsetzung IVHB, Einzelbestimmungen, AZ, GP-Pflicht, Umgebungsgestaltung»	T BNO
	<p>dem Wohnen unterzuordnen haben da es sich bei den W2, W2D und W3-Zone um reine Wohnzonen handelt.</p> <p>T32 Im Zuge der Teilrevision der BauV, Stand 1. November 2021, sind die Bestimmungen zum zulässigen Störmass von der kommunalen auf die kantonale Ebene verlagert worden (§ 15c BauV). Damit ist der § 36 nBNO obsolet und wird ersatzlos gestrichen.</p> <p>T33 <i>siehe Kapitel B, Antrag B5</i></p> <p>T34 Es gilt bezüglich der Detaillierung der Festsetzungsinhalte insbesondere auch der planerische Stufenbau zu beachten (Generelle BNO-Vorgaben vs. Beurteilung und allf. Auflagen in Baubewilligungsverfahren). Der Umgebungsplan ist Teil der Baubewilligungsunterlagen (§ 53 Abs. 3 lit. a) nBNO und § 15e BauV). <i>Bzgl. dem Verbot von Schotterbeeten siehe auch Antrag T10</i></p> <p>T35 <i>siehe Kapitel O, Antrag O12</i></p> <p>T36 <i>siehe Kapitel T, Antrag T14</i></p> <p>T37 Die Bewirtschaftung wird gegenüber der rechtskräftigen BNO nicht verschärft. Die Bestimmungen sind zielführend und angemessen. Mit Bewirtschaftungsverträgen können abweichende Bewirtschaftungsformen individuell vereinbart werden.</p> <p>T38 Umsetzung gemäss Ergebnissen der Diskussion zu Kapitel H.</p> <p>T39 Die Möglichkeit zur Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts bei den gestaltungsplanpflichtigen Arealen «Zürcherstrasse» und «Bahnhofareal / Depot» muss selbstredend bereits auf Stufe des vorgelagerten Varianzverfahrens diskutiert und allenfalls ins Pflichtenheft/Wettbewerbsprogramm geschrieben werden. Im Zuge der Ausarbeitung des Richtkonzeptes und des Gestaltungsplanes sind die entsprechenden Voraussetzungen zu prüfen und allenfalls mittels Festsetzungen im Sondernutzungsplan und in den Sondernutzungsvorschriften zu konkretisieren. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind entsprechende Auflage umzusetzen.</p> <p>T40 Die Klärung der (vermuteten) Widersprüche in den Zielvorgaben von § 4 Abs. 7 sowie § 4 Abs. 9 erfolgt in den jeweiligen Arealentwicklungsprozessen. Dabei hat eine diese Aspekte umfassende Interessensermittlung und -abwägung zu erfolgen. Die Resultate sind im Gestaltungsplanentwurf umzusetzen.</p> <p>T41 Auch § 51 Abs. 3 BauV (Bauverordnung) berechtigt den Stadtrat zur Einforderung zusätzlicher Unterlagen als Teil des Baugesuchs, welches nach Abs. 1 die 'für die Beurteilung notwendigen Begründungen, Unterlagen und Pläne' zu enthalten hat.</p> <p>T42 Der Antrag ist mit der Bestimmung von § 53 Abs. 3 lit. d) abgedeckt.</p>
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>T1 – T4, T6, T8, T9, T11 – T13, T15 – T24, T27 – T29, T31, T33, T37, T39 – T42 nicht berücksichtigen</p> <p>T5, T7, T10, T14, T25 – T26, T30, T32, T34 - T36, T38 berücksichtigen</p>

Thema «Altstadt / Altstadtreglement»		(T) RBA
Mitwirkende:	14, 19, 32, 51	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Altstadt / Altstadtreglement</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>(T)1 Die Altstadt soll zukunftsweisender, klimafreundlicher und liberaler gestaltet werden. Das bedeutet nicht, dass das ursprüngliche Gesicht der Altstadt verändert werden soll, sondern dass neue Technologien im Einklang mit dem Altstadtbild ermöglicht werden sollen. Es muss möglich werden, dass alt und neu miteinander gepflegt und gehegt werden, um ein schönes modernes Altstadtbild mit ursprünglichen (denkmalpflegerischen) und neuen Elementen zu erhalten.</p> <p>Hinweise und Fragen zum Altstadtreglement RBA:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ § 2 Abs 6 RBA führt zu unnötigem Aufwand während dem Projekt.</li> <li>_ § 2 Abs. 10 RBA ist nicht verständlich</li> <li>_ § 3 Abs. 2 RBA: Trauf- und Firstlinien werden in IVHB nicht definiert.</li> <li>_ § 3 Abs. 3 RBA: Die Vorgabe der Dachdeckung ist zu streichen / anzupassen. Solarziegel sollen an weniger exponierten Stellen möglich sein.</li> <li>_ § 3 Abs. 4 RBA ist unnötig. Führt zu Mehraufwand bei der Verwaltung und den Eigentümern.</li> <li>_ § 4 Abs. 1 lit. b) RBA: Warum wird hier die Form des Fensters vorgegeben? Es gibt in der Altstadt jegliche Formen von Fenstern.</li> <li>_ § 4 Abs. 2 RBA: Was für Dachflächenfenster sind bei Umbauten von zweigeschossigen Dächern möglich?</li> <li>_ § 6 Abs. 1 und 2 RBA: Wie unterscheiden sich Ochsenaugen von Dachlukarnen (abgesehen von der runden Form)? Warum dürfen Lukarnen höchstens 1.8 m breit sein und Ochsenaugen nur 0.90 m? In diesem Sinne wären Ochsenaugen zu definieren.</li> <li>_ § 7 Abs. 2 RBA: Streichen bzw. von Energiegewinnungsanlagen und nicht von Energieanlagen sprechen. Absatz ist unnötig / nicht zeitgemäss / schwächt Freiheit der Eigentümer.</li> <li>_ § 12 Abs. 4 RBA: Was ist das Ziel dieser Regelung?</li> <li>_ § 14 Abs. 1 RBA: Warum soll es für einzelne Gebäude einen Gestaltungsplan geben, um von der Dachform abweichen zu können? Auch dies führt zu viel Aufwand für alle Beteiligten.</li> <li>_ § 18 RBA: hängige Baugesuche sollten nach dem mildereren Recht beurteilt werden.</li> </ul> <p>(T)2 Antrag: Ehgräben und Hinterhöfe der Altstadt (Ober- und Unterstadt) sind geschützt. Um- und Anbauten werden nur bewilligt, wenn sie den Charakter und die Begehrbarkeit nicht beeinträchtigen.</p> <p>(T)3 § 10 RBA scheint zweckmässig, ist aber zu eng ausformuliert und sollte ergänzt werden mit <i>'Ausnahmen von diesen Regeln sind bauhistorisch zu begründen'</i>, damit sowohl bei bestehenden Bauten wie neuen Ergänzungen architektonisch befriedigende Ergebnisse möglich sein werden.</p> <p>(T)4 In § 10 Abs. 3 RBA soll folgende Formulierung aufgenommen werden: <i>Fenster sind durch aussen aufgesetzte Sprossen zu unterteilen. Sie müssen rahmenbündig sein. Die resultierenden Teilflächen müssen einem stehenden Rechteck entsprechen. [...]</i></p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>(T)1 Das engmaschige Altstadtreglement führt zu Mehraufwand bei der Bauverwaltung und den Eigentümern sowie Investoren, unzähligen Ausnahmegewilligungen und unnötigen Einschränkungen, welche nicht auf den Einzelfall eingehen.</p> <p>(T)2 Die Ehgräben und Hinterhöfe werden in der Bauordnung nicht explizit erwähnt. Sind sie als Zeugen für die Entsorgung in früheren Zeiten geschützt? Wie weit dürfen sie umgenutzt werden? Dürfen sie abgetrennt und abgeschlossen werden? Besteht eine Pflicht, sie zu unterhalten?</p> <p>(T)3 Begründung im Antrag</p>	

Thema «Altstadt / Altstadtreglement»	(T) RBA
	(T)4 eine klarere Formulierung zur Sprossierung der Fenster ist nötig, damit die Sprossen aussen aufgesetzt werden müssen.
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Das Reglement für das Bauen in der Altstadt (RBA) bildet seit Jahren die baurechtliche Grundlage für die Beurteilung von Baugesuchen in der Altstadt. Die Bestimmungen haben sich in der Anwendung bewährt und dient der Altstadtkommission als Grundlage für ihre Einschätzungen der Gesuche.</p> <p>Die Gesamtrevision der Nutzungsplanung wird zum Anlass genommen, auch das RBA gesamtheitlich zu überprüfen und an den Erfahrungen aus der Praxis zu spiegeln. Die Altstadtkommission – in der auch die kantonale Denkmalpflege einsitzt – hat die Anträge aus dem Mitwirkungsverfahren geprüft und die Vorschläge abgewogen.</p> <p>Spezifische Erwägungen</p> <p>(T)1 Die Bestimmungen zur Baufreigabe (§ 2 Abs 6 RBA) dienen allen am Projekt beteiligten; die einzureichenden Unterlagen sind unabdingbar für eine professionelle und fachlich fundierte Beurteilung des Gesuchs. und den Bauwilligen als auch von führt zu unnötigem Aufwand während dem Projekt. § 2 Abs. 10 RBA stellt klar, dass die Gestaltung von Hochwasserschutzmassnahmen nicht nur den technischen Anforderungen zu genügen hat. Mit § 3 Abs. 2 RBA werden ortsbauliche Anordnungsvorschriften hinsichtlich der Höhenstaffelung benachbarter Bauten gemacht. Die verwendeten Begrifflichkeiten sind für Baufachleute klar und stehen zu den IVHB -Bestimmungen nicht im Widerspruch.</p> <p>§ 3 Abs. 3 RBA Das Dach ist die fünfte Fassade des Gebäudes – Dies gilt in besonderem Masse für die Dachlandschaft der Altstadt. Entsprechende Vorschriften sind deshalb unerlässlich. Betreffend Solarziegel werden keine aus ortsbaulicher Sicht befriedigende Lösungen mit akzeptablem Kosten-Nutzen-Verhältnis angeboten.</p> <p>§ 3 Abs. 4 RBA benennt ein architektonisches Gestaltungsdetail der Altstadt das bei Neubauprojekten zu übernehmen ist.</p> <p>§ 4 Abs. 1 lit. b) RBA: Auf den Altstadtdächern ist schon heute nicht jede Form von Fenstern vorhanden; die Bestimmung wird erweitert und geschärft.</p> <p>§ 4 Abs. 2 RBA: Bezüglich der Zulässigkeit von Dachflächenfenster bei zweigeschossigen Dächern gelten im Grundsatz die Bestimmungen von § 24 Abs. 1<sup>bis</sup> und 1<sup>ter</sup> Der Bauverordnung (BauV).</p> <p>§ 6 Abs. 1 und 2 RBA: Beim Ochsenauge handelt es sich um eine spezielle (Dach)Fensterform, die wie die Dachlukarne oder das Dachflächenfenster baurechtlich als Dachdurchbruch gilt.</p> <p>§ 7 Abs. 2 RBA wird redaktionell berichtigt (Energiegewinnungsanlagen). Inhaltlich ist die Vorschrift aus ortsbildgestalterischen Gründen unbedingt notwendig; die Erstellung solcher Anlagen wird mit der Bestimmung nicht nicht verunmöglicht.</p> <p>§ 12 Abs. 4 RBA: Das vollflächige Abkleben von Schaufenstern ist aus gestalterischen Gründen abzulehnen. Der «Leitfaden zur Beurteilung von Reklamen in der Altstadt» wird diesbezüglich entsprechend ergänzt.</p> <p>_ § 14 Abs. 1 RBA: Im Gestaltungsplanperimeter «Unterstadt» sind auch Neu- und Umbauten möglich. Bei diesen Bauten als auch den Bestandesbauten sollen nach wie vor Abweichungen von den generell geltenden Vorgaben möglich sein, sofern eine entsprechende Einpassung in das bauliche Umfeld gewährleistet ist.</p>

Thema «Altstadt / Altstadtreglement»		(T) RBA
	<p>_ § 18 RBA: Die Bestimmung wird präzisiert: hängige Baugesuche, welche noch nicht vom Stadtrat entschieden worden sind, werden nach neuem Recht beurteilt.</p> <p>(T)2 Neu soll der Erhalt der kulturhistorisch wertvollen Ehgräben in den Vorschriften explizit verankert werden. (§ 15 RBA; Gestaltung der Aussenräume)</p> <p>(T)3 und (T)4 Die zwingenden Formulierungen § 10 Abs. 3 und 4 haben sich in der Praxis ab und an als zu eng erwiesen. Aus diesem Grund soll hier eine Möglichkeit geschaffen werden, von den formulierten Grundsätzen abweichen zu können (Zusatz «in der Regel»). Weitere Erfahrungen aus der Praxis, namentlich die Anordnung der Fenstersprossung, sollen ebenfalls in die Bestimmungen Eingang finden.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>(T)1 nicht berücksichtigen</p> <p>(T)2, (T)3 und (T)4 berücksichtigen</p>	

Thema «Reglement zur Benutzung der öfftl. Strassen, Gassen und Plätze»		U
Mitwirkende:	14	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Reglement zur Benutzung der öfftl. Strassen, Gassen und Plätze»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>U1 Es würde begrüsst, wenn das oben erwähnte Reglement zur Benutzung der öffentlichen Strassen/Gassen und Plätze wie folgt geändert wird: Grundsätzlich soll die Benutzung der Strassen/Gassen und Plätze ganzjährig möglich werden. Dementsprechend ist das Wort «Saison» zu streichen und durch «Jahr» zu ersetzen.  § 28 des Reglements ist zu streichen.  § 3 Abs. 2 Anhang des Reglements ist zu streichen oder auf den 1.1. bis 31.12. auszudehnen.  Die Gebühren könnten in diesem Zusammenhang teuerungsbereinigt in das Reglement aufgenommen werden.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	U1 Dieses Reglement ist nicht aufgelegt. Dennoch ist es sehr eng mit der BNO und dem Altstadtreglement verbunden, weshalb dieses Reglement ebenfalls erwähnt werden soll.	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	U1 Das Reglement wurde nicht überprüft, da es keinen Anhang bzw. integrierenden Teil der Bau- und Nutzungsordnung BNO oder des Reglements über das Bauen in der Altstadt RBA bildet. Das Reglement stützt sich direkt auf § 103 Baugesetz BauG. Die Hinweise werden für eine allfällige Überarbeitung des Reglements zu Kenntnis genommen.	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	U1 nicht berücksichtigen (nicht Gegenstand der Gesamtrevision)	

Thema «Visionen»	V
Mitwirkende:	15, 19, 24, 38
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «<b>Visionen</b>» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>V1 Den Bahnhof Bremgarten braucht es nicht mehr. Alle bahntechnischen Anlagen und Bauten gehören nicht in die Kernzone von Bremgarten.</p> <p>V2 Absenkung der Geleise ab Migros oder Sonnengutstrasse in die Zürcherstrasse und unterirdischer Verlauf zum Bahnhof Bremgarten Obertor.</p> <p>V3 Der Obertorplatz wird durch die nun freierwerdenden Flächen neugestaltet: Ein Drittel Seite Ost wird zu Kurzparkplätzen umgestaltet, zwei Drittel Seite West (ca. ab jetzigem Unterstand für die Buspassagiere) wird neu frei für die beginnende Flaniermeile und Ausgang aus Bahnhof, sowie Anlieferung Post mit Hebebühne. Der Weissenbachrain ab Parkplatz oberhalb Post wird für den motorisierten Verkehr gesperrt. Zufahrt Restaurant Bijou, Anlieferung Altstadt sowie Feuerwehrezufahrt sind gewährleistet.</p> <p>V4 Bahntechnische Anlagen: Die bahntechnischen Anlagen Depot, Unterhalt, etc. werden grosszügig beim Bahnhof Bremgarten West errichtet. Sollte der Platz nicht reichen, muss man sich eine Verlegung ins Reppischtal überlegen, oder in die Oberebene.</p> <p>V5 Durch eine großzügige Überbauung des alten Bahnareals in der Kernzone kann nun eine Lösung ohne Zwängereien wie die aktuellen Bauprojekte realisiert werden.</p> <p>V6 Die Zugänge für FussgängerInnen und VelofahrerInnen zu Sunnemärt und Migros können verkehrsfrei gestaltet werden.</p> <p>Wichtiger Hinweis: An diesem Programm hängt ein enormes Preisschild. Da die übergeordneten Stellen wie Bund und Kanton einerseits mehr Wohnraum, andererseits eine Verdichtung nach innen fordern, sollen sie sich an dieser Lösung auch entsprechend beteiligen! Auch für die BD/AVA kann es nicht sein, dass sie ein Depot weiter betreiben, das bereits jetzt nicht zonenkonform ist und täglich komplizierte Abläufe generiert.</p> <p>V7 Antrag: Es wird ein generelles Projekt einer unterirdischen Bahnstation Bremgarten unter dem Obertorplatz erarbeitet (Vision Greber). Es dürfen keine Bauten (ober- und unterirdisch) erstellt werden, welche die Realisierung dieser Vision von vornherein verunmöglichen würden.</p> <p>V8 Das Projekt Bahnhofareal für sich allein gesehen überzeugt zwar architektonisch, aber städtebaulich überzeugt es in keiner Weise. Deshalb wird gefordert, die BNO auch in diesem Bereich aufgrund einer städtebaulichen Gesamtsicht und nicht aufgrund eines einzelnen geplanten Bauprojekts anzupassen. Als Grundlage sollen die visionären Überlegungen gemäss den vorstehenden V1-C6 der Vision 'V' dienen. Zudem wird der Stadtrat aufgefordert aufzuzeigen, wie eine Perronlänge für eine Dreierkomposition der AVA an der Haltestelle Obertor zu bewerkstelligen ist. Es wird erwartet, dass nicht häppchenweise (Inseldenken) geplant wird, sondern die ÖV-Erschliessung von der Haltestelle Bibenlos bis zum Obertor als Ganzes betrachtet wird.</p>
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>V1 ZugbenutzerInnen können im Bibenlos und Bremgarten Obertor den Zug besteigen.</p> <p>V2 Der ganze Raum Bahnhof, Gleisanlagen und Depot wird frei für eine neue architektonische Gestaltung ohne Sachzwänge durch die Bahn. Insbesondere kann ein Busterminal gestaltet werden, auf dem die Busse mit Front zur Strasse stehen, so dass man sieht, wo welcher Bus hinfährt (analog Baden Busterminal). Der grosse Rest des Areals kann städtebaulich vernünftig genutzt werden, mit Wohnungen Velo- und Fusswegen, Kiosk, Café und einer Anzahl oberirdischer Parkplätze.</p>

Thema «Visionen»	V
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der neue unterirdische Bahnhof Bremgarten Obertor ist da, wo er hingehört, vor den Toren der Altstadt. Das Perron kann für die Länge einer Dreifachtraktion gebaut werden (111 m). Rampe und Lift sind unmittelbar vor der Altstadt, ein weiterer Ausgang führt in die Richtung des neuen Busbahnhofs gleich auf Seite Citycenter, sodass man durch Unterquerung der vielbefahrenen Zürcherstrasse auf der richtigen Strassenseite ist. Weiterhin ist der Übergang oberirdisch für FussgängerInnen und SchülerInnen der Bezirksschule möglich, ohne durch die Bahn gefährdet zu sein. Ein offener heller Zugang auf Höhe Restaurant Bijou ermöglicht den Zugang ab Reussweg in die unterirdische Haltestelle/Bahnhof.</li> <li>- Die Strecke Obertor Isenlauf muss über eine angepasste Brücke auf Niveau der unterirdischen Bahn geführt werden. Optimal ist eine Doppelspur bis Bremgarten West und eine kombinierte Fussgänger-/Velobrücke.</li> </ul> <p>V3 Eine Aufgabe der Haltestelle Obertor würde das Ende für die Gewerbetreibenden der Altstadt bedeuten und ein Affront für alle Einwohner der Ober- und Unterstadt.</p>
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Für ein ländliches Zentrum sind die Hürden sehr gross. Es steht wirtschaftlich in keinem Verhältnis zum Nutzen.</p> <p>Gleisanlagen, die durch Bund durch Programm STEPS mitfinanziert werden, werden unter Kosten-Nutzenbetrachtungen bestimmt bzw. ausgewählt. In Bremgarten muss diese Chance als gering angesehen werden und die Idee wohl verworfen werden, auch wenn sie sehr gut und verlockend ist. Bremgarten ist nicht Luzern oder Zürich, Kosten und Nutzen in keinem guten Verhältnis.</p> <p>Zusätzlich wäre der Realisierungszeitraum sehr langfristig, die aktuelle Situation erfordert jedoch zeitnah eine Lösung für den ÖV.</p> <p>Zudem wurde Bremgarten schon einmal finanziell berücksichtigt mit der Umfahrung, damals war es auch im Interesse des Kantons, hier ist eher nur die Stadt Antragstellerin. Zudem hat Bund viele Anträge, Bremgarten ist sehr untergeordnet.</p> <p>Für das Bahnhofsgebiet wurde im Agglomerationsprogramm der 2. Generation ein BGK angemeldet (BGK Zürcherstrasse), Bund finanziert mit, jetzt läuft bereits in 4. Generation. Die Idee hätte damit schon vor langer Zeit einfließen sollen (Treu und Glauben gegenüber dem Bund verletzt, wenn nun 12 Jahre später ein Antrag für unterirdische Bahn gestellt würde). Es bräuchte grosses Argumentarium, um plötzlich einen derartigen Richtungswechsel vorzunehmen.</p> <p>Eine Mitwirkung zu einer solchen Vision fehlt zudem in der Bevölkerung. Die Nutzungsplanung ist nicht das richtige Planungsinstrument, um ein solches Vorhaben anzustossen. Weiter bestehen grundlegende Widersprüche zum behördenverbindlichen Rahmenplan Zürcherstrasse.</p>
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>V1 – V8 nicht berücksichtigen</p>



Thema «Zonierungen»		W
Mitwirkende:	3, 16, 19, 24, 32	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema «Zonierungen» die nachfolgenden Anträge:</p> <p>W1 Die Grünzone C stimmt nicht mit der Parzelle überein.  W2 Reussinsel Bruggmühle: Der untere Inselbereich (ab Höhe Zufahrt zur Reussinsel) wird der Gartenzone 2 (bisher WG4) zugeteilt.  W3 (auch I8) Es ist sicherzustellen, dass in diesem Umzonungsbereich Oberebene eine Teilfläche in eine öffentliche Zone für öffentliche Begegnungsstätten erfolgt.  W4 Die heute rechtsgültige Bauzonen-Einteilung auf Parzelle 541 in Altstadtzone und G1 soll beibehalten werden; auf eine Änderung des Zonenplans (Umzonung eines schmalen Streifens Altstadtzone in G1) ist zu verzichten.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>W2 Das Areal eignet sich aus vielen Gründen nicht als Wohngebiet (Überschwemmungsgefahr, Beeinträchtigung des Fluss- und Altstadtbildes, Nähe zu geschützten Gebäuden, schwierige Erschliessung. Das parkähnliche Gelände sollte freigehalten werden.  W3 Entlang der angrenzenden Nachbar-Baute (Geb. Nr. 58) besteht im gültigen Zonenplan ein schmaler Streifen Altstadtzone, welcher im Zuge der Revision verschwunden ist, hierfür gibt es keinen Grund. Obwohl die besagte Fläche seit langer Zeit nicht mehr bebaut ist (auf vielen Fotos ist der Alt-Bestand vorhanden und sichtbar)</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>W1 Die Zonengrenze wurde vom rechtskräftigen Bauzonenplan übernommen. Grundsätzlich werden Zonengrenzen wo zweckmässig an Parzellengrenzen orientiert. Vorliegend wurde die Abgrenzung gemäss rechtskräftigem Bauzonenplan beibehalten, um eine Erschliessung des nordwestlichen Teils der Gewerbearzelle Nr. 790 bei Bedarf zu ermöglichen.  W2 Eine Überbauung der Insel gemäss Regelbauweise ist aufgrund der Abstandsvorschriften zum Reussufer zum vornherein nicht möglich. Um eine vielseitige Nutzung der Insel weiterhin zu ermöglichen, soll die Zonierung beibehalten werden.  W3 (auch I8) Flächen für öffentliche Nutzungen sind im Rahmen der Gestaltungsplanvorschriften ausreichend gesichert (Fuss-/Radwegverbindungen sowie Art, Grösse/Anzahl und Gestaltung der Freiräume). Öffentliche Nutzungen wie beispielsweise ein Kindergarten kann innerhalb der WAO realisiert werden. Es ist raumplanerisch nicht zweckmässig, für das topografisch noch umzugestaltende Areal eine öffentliche Zone festzulegen. Eine Studie für eine Entwicklungsprognose der Schülerzahlen aufgrund der zu erwartenden baulichen Entwicklung des Schulkreises läuft derzeit, diese berücksichtigt auch das Gebiet Oberebene.  W4 Der Ausschnitt aus dem rechtsgültigen, unterzeichneten BZP zeigt den Streifen Altstadtzone. Die Zonengrenze wird gemäss der rechtskräftigen Zonengrenze angepasst.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>W1, W2, W3 nicht berücksichtigen  W4 berücksichtigen</p>	

<b>Thema «Nettoladenflächen»</b>		<b>X</b>
Mitwirkende:	28	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Nettoladenflächen»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>X1 Die bestehende und bewilligte Ladenfläche in den orange bandierten Flächen entlang der Zufikerstrasse sei zu eruieren. Es wird beantragt, die maximal zulässige Ladenfläche für den gesamten Standort auf 7'300 m2 zu begrenzen, was einer Erweiterungsmöglichkeit um rund 15% entspricht. Dies unter dem Vorbehalt, dass die aktuellen Ladenflächen tatsächlich auch 6'329 m2 betragen.</p> <p>X2 (auch T25) § 11 Abs. 6 BNO sei wie folgt zu formulieren:  <i>«Innerhalb der orange bandierten Bereiche der Zone WA4 beidseits der Zufikerstrasse können erdgeschossige Gewerbe- und Verkaufsflächen mit einer maximalen Nettoladenfläche von total 7'300 m2 über die zonengemäss zulässige Ausnützungsziffer hinaus erstellt werden, wenn ihre Höhe maximal 5.0 m im Licht beträgt und wenn die gesamte Erdgeschossfläche pro Parzelle nicht mehr als 70% der anrechenbaren Grundstücksfläche beansprucht.»</i></p> <p>X3 (auch T26) Es sei ein zusätzlicher Abs. 6bis in § 11 BNO aufzunehmen, mit folgendem Wortlaut:  <i>«Innerhalb der orange bandierten Bereiche der Zone WA4 beidseits der Zufikerstrasse steht das Erweiterungspotenzial für Ladenflächen den betroffenen, bereits mit Ladenflächen bebauten Grundstücken im Verhältnis ihrer Parzellengrösse zu. Eine Übertragung des Erweiterungspotenzials innerhalb des Gesamtstandorts ist im Rahmen einer vom Stadtrat zu genehmigen und im Grundbuch anzumerkenden Vereinbarung unter dem Vorbehalt entgegenstehender öffentlicher Interessen zulässig.»</i></p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>X1 Wenn man die Einfahrten für die beiden Nutzungen betrachtet, wird der nördliche Bereich über die Zufikerstrasse erschlossen, der südliche Bereich über die Sonnengutstrasse. Als Standort für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen gilt ein Gebiet mit allen Anlagen, die eine räumliche und verkehrliche Einheit bilden und über denselben Anschluss an eine Kantonsstrasse oder eine Gemeinde-Sammelstrasse erschlossen sind. Ob das bei diesen beiden Nutzungen der Fall ist, kann nicht abschliessend beurteilt werden. Der Planungsbericht scheint jedenfalls davon auszugehen.</p> <p>X3 Es gibt Entscheide von aargauischen Beschwerdeinstanzen, welche die Erweiterung einer bereits überschrittenen anrechenbaren Geschossfläche als Verstärkung der Rechtswidrigkeit betrachten, die nicht von der Erweiterungsgarantie der Besitzstandsgarantie gedeckt ist. Entsprechend steht zu befürchten, dass der Zubau von Ladenflächen bei bereits überschrittener maximaler Ladenfläche als Verstärkung der Rechtswidrigkeit gilt. Die Absicht der Stadt, eine Erweiterung der bestehenden Ladenflächen in einem Rahmen, wie sie die Bestandesgarantie gewährt (also um maximal 25%), zuzulassen, muss daher im vorliegenden Planungsverfahren mit anderen Mitteln gesichert werden.</p> <p>Zudem ist festzulegen, wer von dieser Erweiterungsmöglichkeit Gebrauch machen kann.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Das Thema ist gestützt auf den vorliegenden Entwurf der Planungsvorlage und parallel zum Mitwirkungsverfahren zurzeit Gegenstand von Detailabklärungen im Zusammenhang mit dem entsprechenden Richtplanbeschluss und der Umsetzung im Planungsverfahren. Ziel ist es, im Rahmen der übergeordneten Vorgaben bestmöglich Rechts- und Planungssicherheit für Geschäftsbetriebe zu schaffen und dabei die bestehenden Verhältnisse zu berücksichtigen.</p>	

<b>Thema «Nettoladenflächen»</b>		<b>X</b>
	Der die Anträge X1, X2 und X3 betreffende Handlungsspielraum soll im weiteren Planungsverlauf mit den zuständigen kantonalen Fachstellen unterbreitet werden. Die Ergebnisse werden anschliessend in der Planungsvorlage umgesetzt.	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	X1, X2 und X3 berücksichtigen	

Thema «Weitere Zonen / Speziallandwirtschaftszone»		Y
Mitwirkende:	23, 42	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Weitere Zonen / Speziallandwirtschaftszone»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>Y1 Die Planungsabsichten und -vorleistungen zur Erweiterung der Spezialzone Fohlenweid sind in die Gesamtrevision aufzunehmen.</p> <p>Y2 Auf der Parzelle 6206 in Hermetschwil-Staffeln ist ein Neubau eines landwirtschaftlichen Gebäudes geplant. Zur Realisierung müsste diese Parzelle einer Intensiv-Landwirtschaftszone zugewiesen sein. Die Parzelle 6206 liegt ausserhalb der der Landschaftsschutzzone gemäss Entwurf des Kulturlandplans. Zum aktuellen Zeitpunkt sind nicht ausreichend Planungsunterlagen vorhanden, deshalb soll das Vorhaben vorerst vorangemeldet werden.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>Y1 Von Seiten der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt werden für Reitsportinfrastrukturen regional abgestimmte und in konzentrierter Form nutzbare Standorte angestrebt. Ein optimal gelegener bestehender Standort mit Erweiterungspotential wie die Fohlenweide oder allenfalls das Waffenplatzareal drängt sich somit auf genauer geprüft zu werden.</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Spezifische Erwägungen:</p> <p>Y1 Zu den Planungsabsichten Fohlenweide wird im Planungsbericht ausgeführt, dass für eine umfassende raumplanerische Beurteilung des Vorhabens weitere Angaben notwendig sind, insbesondere zum regionalen Bedarf, dem Umgang mit der Lage in einer Landschaft von kantonaler Bedeutung LkB bzw. Landschaftsschutzzone, Lage im BLN-Objekt 1305 Reusslandschaft, betroffene Fruchtfolgeflächen und erforderlicher ökologischer Ausgleichsmassnahmen.</p> <p>Für eine Umsetzung der Planungsabsicht sind vorgängig Nachweise erforderlich, unter anderem eine Standortevaluation mit Bewertung und Interessenabwägung der verschiedenen Standorte unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Interessen.</p> <p>Im Sinne der Planbeständigkeit sollen in der vorliegenden Planungsvorlage der Gesamtrevision keine Änderungen erfolgen, um eine allfällige parallellaufende oder nachgelagerte Teiländerung nicht zu verunmöglichen.</p> <p>Y2 Kenntnisnahme der Vorankündigung. Weitergehende Aussagen können erst zu gegebener Zeit mit Vorliegen detaillierterer Planungs- und / oder Projektgrundlagen gemacht werden.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>Y1, Y2 Anträge nicht berücksichtigen</p>	

<b>Thema «Gemeinnütziger Wohnungsbau»</b>		<b>Z</b>
<b>Mitwirkende:</b>	38	
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Gemeinnütziger Wohnungsbau»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>Z1 Bei der inneren Verdichtung oder der Bezeichnung von Wohnschwerpunkten sind z.B. sozialer Wohnungsbau und altersgerechter Wohnraum zu beleuchten. Was sieht der Stadtrat hinsichtlich dieses verfassungsmässigen Auftrages vor?</p> <p>Z2 (auch P2) Interessant wären auch Vorgaben hinsichtlich sozialen Wohnungsbaus (genossenschaftliche Trägervereine) und altersgerechten Wohnraums im Zusammenhang mit der Umzonung Oberebene.</p>	
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	<p>Z1 Wachstum soll nicht nur quantitativ sein, sondern auch qualitativen Vorgaben genügen. Es besteht ein verfassungsmässiger Auftrag (§ 25 und § 47 Kantonsverfassung)</p>	
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>Gesamterwägung:</p> <p>Die starke Bevölkerungszunahme der letzten Jahre und ein stetig wachsender Wohnflächenkonsum haben auch in Bremgarten zu einem Mangel an Wohnraum sowie zu hohen Boden-, Haus- und Mietpreisen geführt. Bremgarten ist wie andere Gemeinden an attraktiven Lagen besonders von dieser Situation betroffen. Immer mehr Leute können sich die hohen Wohnkosten nicht mehr leisten und sind gezwungen, Wohnraum in peripheren Lagen zu suchen. An den betroffenen Wohnstandorten findet eine Entmischung der Bevölkerung statt und die Pendlerdistanzen nehmen zu. Raumplanerische Massnahmen können dazu beitragen, dass an diesen Orten das gemeinnützige Wohnungsangebot ausgeweitet und langfristig preisgünstiger Wohnraum für die wirtschaftlich schwächeren Bevölkerungsgruppen angeboten wird.</p> <p>Die Förderung über einen so genannten Ausnützungsbonus, mit dem die Erstellung gemeinnütziger Wohnungen honoriert wird, stellt eine mögliche raumplanerische Steuerungsmassnahme dar. Die konkrete Ausformulierung und Sicherstellung der gewährten Nutzungsboni soll dabei idealerweise im Rahmen eines Sondernutzungsplanes (Gestaltungsplanes) ermöglicht werden, da mit diesem eine entsprechende Qualitätssicherung erfolgen kann. Weiterführende Regelungen zur Etablierung und dem Betrieb von gemeinnützigen Wohnungen kann der Stadtrat in verwaltungsrechtlichen Verträgen mit der Bauherrschaft rechtsverbindlich regeln.</p>	
<b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung in der Nutzungsplanung</b>	<p>Berücksichtigung der Anträge Z1 und Z2 im Sinne der Erwägungen (Qualifizierte Gewährung eines Nutzungsbonusses im Rahmen von Gestaltungsplänen)</p>	

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
Mitwirkende:	3, 43, 10, 19, 34, 38, 49
<b>Anträge</b>	<p>Die Mitwirkenden stellen zum Thema <b>«Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»</b> die nachfolgenden Anträge:</p> <p>KGV1 (auch D1) Das heutige Depotgebiet beim Bahnhof werde als mittelfristiges Entwicklungspotenzial für eine Verdichtung im Zentrum aufgeführt. Damit sei aber ein Ersatzstandort für das Depot erforderlich. Dieser wurde schon mal in der oberen Ebene angedacht. Hingegen fehle der entsprechende Vermerk auf den Plänen resp. in den Berichten (z.B. beim räumlichen Entwicklungsleitbild).</p> <p>KGV2 (auch D2) Die im REL eingetragene Bahnhaltestelle «obere Ebene» steht räumlich im Konflikt einerseits mit der dort geplanten Doppelspur und andererseits mit der Zufahrt zu einem neuen Werkstattstandort auf der oberen Ebene.</p> <p>KGV3 (auch D3) siehe hierzu im Detail Kapitel V, Anträge V1, V2 und V5: <i>Den Bahnhof Bremgarten braucht es nicht mehr. Alle bahntechnischen Anlagen und Bauten [inkl. Depot, Unterhalt] gehören nicht in die Kernzone von Bremgarten. ZugbenützerInnen können im Bibenlos und Bremgarten Obertor den Zug besteigen. (V1)</i>  <i>Absenkung der Geleise ab Migros oder Sonnengutstrasse in die Zürcherstrasse und unterirdischer Verlauf zur (unterirdischen) Hst. Bremgarten Obertor. (V2)</i>  <i>Bahntechnische Anlagen Depot, Unterhalt, etc. werden beim Bahnhof Bremgarten West aufgebaut. Sollte der Platz für all die Züge nicht reichen, Verlegung ins Reppischtal oder in die Oberebene überlegen. (V5)</i></p> <p>KGV4 (auch C2) Bremgarten ist DAS regionale Zentrum und deshalb auch einer der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Region. Bremgarten braucht eine Verkehrsdrehscheibe. Dieselbe muss genügend Platz zum Umsteigen, Warten und auch Parkieren (P+R) bieten. Diesen Anforderungen vermag das neue Bahnhofprojekt nicht zu genügen.</p> <p>KGV5 (auch R2) Es sollen mehr Begegnungszonen entstehen, also öffentliche Plätze und Orte, die zum Verweilen einladen und die ansässige Bevölkerung und Besucher/Touristen zusammenbringen. Dies auch im Ortsteil Hermetschwil-Staffeln (siehe Kapitel M, Antrag M2). Die Orte sind im Zonenplan abzubilden.</p> <p>KGV6 (auch N2) Bereits heute bildet sich auf der Umfahrungsstrasse täglich Stau in Richtung Wohlen, Berikon und Oberwil-Lieli. Die für Bremgarten massgebenden Inhalte des Agglomerationsprogramms der 3. Generation reichen voraussichtlich nicht aus, den Stau zu verhindern. Mit welchen zusätzlichen Massnahmen will der Stadtrat der Staubildung entgegenwirken?</p> <p>KGV7 Anträge zu Fuss- und Veloverbindungen  _ (auch I5) Mit der Arealüberbauung Obere Ebene wird eine direkte, durchgängige Fussgängerverbindung zum Bahnhof West erstellt. Ebenso eine Veloverbindung, bei welcher die Oberebenenstrasse nicht überquert werden muss.  _ (auch I6) Zudem wird eine durchgängige Fussgängerverbindung Obere Ebene – Mühlebachweg – Vogelsangstrasse – Wohlerstrasse (Fussgängerstreifen Wälismühle) – Wälismühliweg (Reuss) geschaffen.  _ Die Personenunterführung Bahnhof – Sunnemärt wird mit einer Rampe für Einkaufswagen versehen.</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Es muss eine Lösung gefunden werden, damit die Zufahrt zu den Veloabstellplätzen vor dem Sunnemärt in beiden Richtungen befahrbar ist. (Heute: Einbahnverkehr rund um das Gebäude für alle Fahrzeuge)</li> <li>_ Das Einkaufscenter Migros wird für Fussgänger und VelofahrerInnen auch auf der Stadtseite hindernisfrei erreichbar.</li> <li>_ Der Reussuferweg vom Hexenturm via Militärbrücke bis zur Kläranlagebrücke wird als Spazierweg im Naherholungsgebiet so unterhalten, dass er für Fussgänger das ganze Jahr gut begehbar ist.</li> </ul> <p> <b>KGV8 Diverse Aussagen zum Individualverkehr:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Kreisverkehr bei den Kreuzungen Bibenlos umsetzen</li> <li>_ Strassenbeleuchtung zwischen Bremgarten West und Waldheim einführen</li> <li>_ Fussgänger/Veloweg Querung bei Waldheim: Planung momentan i.O., jedoch wäre auf Grund des Geländes eine leichte Metallbrückenkonstruktion mit abfallendem Teilstück auf Seite Reuss in Richtung Bremgarten eine viel sicherere Variante, oder Ampel und Fussgängerstreifen.</li> <li>_ Für immobile BewohnerInnen von Staffeln gibt es praktisch keine einfache Gehverbindung (v.a. Winter, bei Glätte) nach Hermetschwil. Weite Strecken (Suterhübel), fehlende Unterführung (nur eine), extreme Steilheit etc. Hier wäre ein Gehweg auf dem Haldenmättli ein erster Schritt zur Verbesserung (momentan unübersichtlich, Kurve, sehr gefährlich für Fussgänger, wie auch allgemein für den Kreuzungsverkehr).</li> <li>_ Zone Tempo 50 (oder 60) auf der Kantonsstrasse (Mohrentalstrasse Richtung Luzern) ab Schild Tempofreigabe 80 bis mindestens Höhe Hasliacher um 350 m verlängern. Gerade wenn im Haldenmättli und im Hasliacher gebaut wird, sind mindestens heute bereits 18 bis zukünftig etwa 25 Liegen-schaften von starkem Strassenlärm beeinträchtigt.</li> <li>_ Das geplante Trottoir oder zumindest ein Kiesweg neben der Stafflerstrasse Richtung Besenbüren für die Kinder weiterführen.</li> <li>_ Tempo 30 wird in Hermetschwil-Staffeln vermehrt missachtet</li> <li>_ allgemein scheint die Beleuchtungssituation bei heiklen Verkehrsknotenpunkten mangelhaft (z.B. Kreuzung Luzernerstrasse – Isenlaufstrasse inkl. des Fussgängerstreifens)</li> <li>_ Fussgängerstreifen fehlen an hoch frequentierten Punkten (bspw. AKB-Post); Ampeln sind teilweise falsch eingestellt (Übergang Bibenlos, für Fussgänger auch bei geringem Verkehr sehr lange Wartezeiten)</li> </ul> <p> <b>KGV9 Diverse Aussagen zum ÖV:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Kein Unterstand bei <ul style="list-style-type: none"> <li>o Busstation Staffeln Schulhaus Richtung Bremgarten</li> <li>o Busstation Bremgarten West Richtung Hermetschwil</li> <li>o Busstation Meyerhof beide Richtungen</li> <li>o Busstation Waage beide Richtungen etc. (noch viele weitere)</li> </ul> </li> <li>_ Gesamtkonzept ÖV muss sehr rasch überdacht werden (unabhängig von BNO Revision), momentane Lage ist heikel, gerade am Wochenende bis zu 25 Minuten Verspätung der Busse nach/von Hermetschwil-Staffeln, praktisch jedes Mal bereits 4 bis 5 Minuten Verspätung. Anschlüsse sind nicht gewährleistet, ÖV-Nutzer steigen auf MIV um, da ÖV unattraktiv. Lösungsvorschläge <ul style="list-style-type: none"> <li>o mit Tempo 20 (15) dem Bus nach Hermetschwil-Staffeln eine Durchfahrt durch die Altstadt gewähren</li> <li>o Rundkurs nur Bremgarten-West und Hermetschwil-Staffeln (ggf. Obere Ebene, Isenlauf, Ringstrasse)</li> <li>o Ein bis drei Ortsbuslinien (Elektro, Kleinbusse), welche auch die Unterstadt und Ithenhard bedienen würden.</li> </ul> </li> </ul> </p> </p></p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>o oder eine neue Buslinie prüfen (Rottenschwil, Waltenschwil, Hermettschwil, Bremgarten-West, wie früher etwa)</p> <p>o Allg. Empfehlung: Bremgarten-Dietikon Bahn resp. AVA sollten, wenn möglich, den Busverkehr der Region übernehmen.</p> <p>_ Die Nachtbusse über Bremgarten-West und dann Waldheim (neue Haltestelle) nach Waltenschwil (wird heute nicht bedient) nach Wohlen führen.</p> <p>_ Busverbindungen Fahrplankontakt nach Hermetschwil-Staffeln erhöhen, resp. PIKMI</p> <p>_ Abschliessbare Velostationen bei den Bahnhöfen Bremgarten und Bremgarten-West einführen.</p> <p>KGV10 (auch N4) Mit der prognostizierten Zunahme der Bevölkerung werden sich die Verkehrsprobleme in Bremgarten und auf der Umfahrung überproportional verschärfen. Klar ist, dass man die Herausforderungen einer urbanen Mobilität nur bewältigen kann, wenn man ein ganzheitliches und gesamtwirtschaftliches Konzept hat. Dem Stadtrat wird dringend geraten, sich in den kommenden Monaten der Problematik (Fehlende Verkehrskonzepte) anzunehmen, ansonsten riskiert er eine wiederholte Rückweisung der Vorlage. Hinweise aus Mitwirkung 2019 (zu REL und KGV)</p> <p>_ Dem Beispiel der Stadt Aarau (Bahnhofstrasse) folgend ist zu prüfen, inwieweit auf den Kantonsstrassen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h eingeführt werden sollen (Vorschlag: ab Altersheim Bärenmatte bis Bahnhof).</p> <p>_ Eine geeignete Lösung zur Behebung des unglücklichen „Busbahnhof“ auf dem Obertorplatz ist zu suchen. Der Obertorplatz ist vom motorisierten Verkehr freizuhalten. Wegen ihrer Nähe zu den Schulhäusern sind jedoch zwei neue Bushaltestellen ausserhalb des Obertorplatzes vorzusehen, stadtauswärts oberhalb Obertorplatz und stadteinwärts an der Zugerstrasse anstelle des heutigen (gefährlichen) Denner-Parkplatzes (dieser ist aufzuheben).</p> <p>_ WSP Obere Ebene: Wohnschwerpunkte erfordern eine möglichst gute Erschliessung mit dem ÖV. Für das Gebiet Oberebene sind diese Voraussetzungen heute nicht gegeben.</p> <p>KGV11 (auch F7/C4) Dem Stadtrat wird beantragt, Alternativen (insbesondere Bahnhof Bremgarten-West oder Bremgarten-Zentrum) zur Verkehrsdrehscheibe Zürcherstrasse zu prüfen.</p> <p>KGV12 Zusätzliche Verkehrsberuhigungen sowie Gestaltung von Freiräumen (z. B. Wohnstrasse) sind hinsichtlich der inneren Siedlungsentwicklung zu prüfen.</p> <p>KGV13 (auch C11) Es seien überirdische Kurzzeitparkplätze zu schaffen. Der Verzicht auf oberirdische Kurzzeitparkplätze auf dem Bahnhofsareal wird für die umliegenden Gewerbe- und Wohnliegenschaften stark negative Folgen haben. Es ist zu befürchten, dass der Zubringer- und Abholdienst (genannt Kiss and Rail) und/oder kurze Besorgungen am Kiosk, keinen unterirdischen Parkplatz benutzen, sondern Parkplätze der umliegenden Privatliegenschaften besetzen werden (zum Nachteil derer Eigentümer).</p> <p>KGV14 (auch C12) Es seien wesentlich mehr unterirdische Parkplätze zu schaffen.</p> <p>Auch wenn der Gedanke erstrebenswert ist, dass primär gutverdienende Personen ohne Auto in diese Überbauung einziehen, widerspricht er dem aktuellen Bild der mobilen Gesellschaft. Die vorhandenen Parkplätze lassen sich nicht mit der Nachfrage der Wohnungsmieter und den Gewerbeflächen vereinbaren.</p>



Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>KGV15 (auch S5) Die Bushaltestelle Obertor sei beizubehalten Im Moment kommen Busse aus umliegenden Gemeinden gleichzeitig an der Bushaltestelle Obertor an und lassen Fahrgäste, Schüler der Bezirksschule ein-/aussteigen. Diese müssten zukünftig die Gleise längs auf der Höhe der ehemaligen Kleiderfabrik Meyer passieren. Gegenüber der heutigen rechtwinkligen Querung würde dies ein massiv erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen.</p> <p>KGV16 (auch S6) Die Parkplätze am Obertor seien weiterhin bestehen zu lassen. Diese Parkplätze sind ein wichtiger Umsatzfaktor für das Gewerbe in der Altstadt, um Kunden einen Zugang zu verschaffen. Sollten diese Parkplätze wegfallen, wird das Altstadt-Gewerbe eine massive Verschlechterung der Erreichbarkeit erleiden.</p> <p>KGV17 (auch S7) Die Post-Schalterhalle solle an den alten Standort retour (Posteigenes Gebäude, Standort am Obertor bzw. ehemals Postplatz), oder die Verkehrssituation um die neue Post-Schalterhalle sei massiv zu verbessern. Der Stadtrat wird gebeten, sich aktiv für ersteres einzusetzen. Dies ist ein verkehrstechnisch unhaltbarer und gefährlicher Zustand am aktuellen Ort des Postschalters.</p>
<b>Begründung der Mitwirkenden zu den Anträgen</b>	(Die Begründungen der Mitwirkenden zu den Anträgen sind unter den Themen A-Z aufgeführt, die jeweils in Klammer hinter der KGV-Nummer angegeben sind)
<b>Erwägungen / Stellungnahme</b>	<p>KGV1 In der aktuell bis zum 1. April 2022 laufenden Anhörung, Vernehmlassung und Mitwirkung zur Aktualisierung des kantonalen Richtplans (Paket 1), ist ein Depotstandort in der oberen Ebene vorgeschlagen. Somit ist die Standortmöglichkeit Depot veröffentlicht und muss im Rahmen des übergeordneten Verfahrens geklärt werden. Bevor ein Eintrag in die nachgelagerte kommunale Planung erfolgen kann, muss die Rechtssicherheit (Grossratsbeschluss, Genehmigung durch den Bundesrat) abgewartet werden. Die nachgelagerte kommunale Planung (u. A. Kommunalen Gesamtplan Verkehr) hat erst dann die Entscheide, welche im Rahmen der übergeordneten Planung getroffen werden, zu übernehmen und umzusetzen. Die Dringlichkeit der Depotverschiebung ist erkannt und wird weiterverfolgt. Das Depot soll aus dem Zentrum verlagert werden, es lässt sich jedoch aufgrund der Komplexität kein Zeithorizont angeben.</p> <p>KGV2 In der aktuell bis zum 1. April 2022 laufenden Anhörung, Vernehmlassung und Mitwirkung zur Aktualisierung des kantonalen Richtplans (Paket 1), ist eine Bahnhaltestelle in der oberen Ebene nicht mehr enthalten. Die Stadt möchte an dieser Haltestelle im Sinne einer langfristigen Sicherung festhalten. Im Rahmen der Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan erfolgt eine Klärung mit dem Kanton. Die Stadt wird sich dafür stark machen, dass die Haltestelle im Richtplan verbleibt, weil durch sie ein Arbeitsplatzgebiet von regionaler Bedeutung erschlossen werden soll. Die Stadt hat ihre Planung die letzten Jahre mit dem eingetragenen Haltestellenstandort geführt.</p> <p>KGV3 Der Bahnhof Bremgarten tritt als Haupt-Haltestelle in Erscheinung und ist diesbezüglich im Sinne der Verlagerungs-Zielsetzungen nicht nur als Haltestellenpunkt zu erwägen, sondern auch als Merkmal für das Angebot Bahn und Bus. Im Mehrjahresprogramm ÖV des Kantons Aargau ist der Bahnhof Bremgarten als Hub- Ausbau für das Jahr 2025 enthalten. Die oberirdische Bahn verhilft ihr zu grösserer Präsenz im öffentlichen Raum. Ob es sich um einen oberirdischen oder um einen unterirdischen Bahnhof handelt, ist stufengerecht nicht im kommunalen Gesamtplan Verkehr zu</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>regeln, sondern im übergeordneten Sachplan des Bundes und schlussendlich auf Projektstufe (Plangenehmigungsverfahren des Bundesamts für Verkehr). Der Ansatz einer unterirdischen Bahnführung ist visionär. Die Stadt lässt die Idee als Vision stehen, verfolgt sie aber im Moment nicht weiter, da sie eine Verlegung der Bahn in den Untergrund als zu kostenintensiv erachtet. Wichtig ist die Position des Bahnhofes, damit im Sinne der Zielsetzungen auch für den Kern ein möglichst direkter und attraktiver Zugang zum Bahnangebot bestehen bleibt. Zu erwägen ist auch die Funktion des Bahnhofs im Zusammenhang mit der Funktion von Bremgarten als Verkehrsdrehscheibe. Anlagen und Einrichtungen des Bahnbetriebs, welche nicht an den Standort gebunden sind, müssen tatsächlich nicht in der Kernzone platziert sein. Im Zusammenhang mit der Depotfrage sollte eine Optimierung erreicht werden können, wobei dies langfristig ist und nicht mit der aktuellen Revision erreicht werden kann. Diesbezüglich zeigen die Entwicklungen in die richtige Richtung (siehe auch KGV 1).</p> <p><b>KGV4</b> Bremgarten mit allen seinen Haltestellen und Einrichtungen wird als Verkehrsdrehscheibe verstanden. Park &amp; Ride zieht motorisierten Individualverkehr ins Siedlungsgebiet, weshalb dafür ein geeigneter Standort angeboten werden muss. Park &amp; Ride wird deshalb, wenn möglich nicht im Kern (beim Bahnhof) angeboten, sondern wenn überhaupt eher an den peripher gelegenen Haltestellen. Um die Verkehrsbelastung auf den Einfallssachsen nicht unnötig zu erhöhen, ist jedoch vor der Förderung von P&amp;R zuerst auf eine möglichst gute Anbindung der Busverbindungen als Zubringer zur Bahn und sowieso auf eine Förderung von Bike &amp; Ride als Zubringer zur Bahn zu achten. Park &amp; Ride wird als Rückfallebene verstanden, wenn mit Bus und ÖV mit verhältnismässigem Aufwand die erforderliche Verbindung nicht angeboten werden kann. Im Zuge der Projektentwicklung Bushof Bahnhof werden weitere Optimierungen am Parkraumangebot (PW und Velo) geprüft.</p> <p><b>KGV5</b> Der Input wird so verstanden, dass nicht die verkehrstechnische Begegnungszone gemeint ist, sondern eher ein echter Begegnungsort im räumlichen Sinne. Dem entsprechend wird die strategische Festlegung von Begegnungsorten an das räumliche Entwicklungsleitbild delegiert. Ob eine Begegnungszone nach Art. 22b der Signalisationsverordnung installiert werden muss, ist situationsabhängig und wird im entsprechenden Verfahren entschieden. Es ist dabei möglich, dass Begegnungsorte mit verkehrstechnischen Begegnungszonen ausgerüstet werden. Bremgarten verfügt auf dem Gemeindestrassennetz schon fast flächendeckend über Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen (Vorbehalt Friedhofstrasse). Im Zuge von Strasseninstandsetzungen wird jeweils nach dem Ansatz «von Fassade zu Fassade» der ganze Strassenraum begutachtet und wo möglich und sinnvoll, werden Verbesserungen der Aufenthaltsqualität geprüft. Dabei handelt es sich um eine Daueraufgabe bei Strasseninstandstellungen. Ein aktuelles Beispiel ist die erfolgte Umgestaltung der Unterstadt.</p> <p><b>KGV6</b> Laufende Projekte (z. B. Verkehrsoptimierung Bibenlos) werden dazu führen, dass der Verkehr in den Verkehrsspitzenstunden optimaler fließen kann. Zudem tragen zahlreiche geplante kommunale Massnahmen (z. B. Förderung Veloverkehr, Bike &amp; Ride, Optimierungen Busverkehr) direkt oder indirekt zu einer Verkehrsverlagerung bei. Der öffentliche Verkehr muss in den kommenden Jahren ganz bewusst gefördert werden. Es ist zu beachten, dass es sich bei den Strassenabschnitten der Umfahrung um Kantonsstrassen handelt. Für diese Strassen ist der Kanton als Strasseneigentümer zuständig und er muss im Rahmen von seinen definierten Aufgaben die Funktionalität aufrechterhalten. Die Stadt kann lediglich</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>Überprüfungen oder Änderungen beantragen, über die der Kanton dann entscheidet. Eine Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr auf den Gemeindestrassen ist nicht zum Ziel gesetzt. Es ist auch zu erwägen, dass in einem ausgelasteten Netz Kapazitätssteigerungen im Zusammenhang mit den Verlagerungszielen hindernd wirken und die zu fördernden Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr) konkurrenzieren.</p> <p>KGV7 Die Verbindung zwischen dem Entwicklungsgebiet Obere Ebene und dem Bahnhof West ist als Massnahme vorgesehen und die Vorbereitung der Umsetzung ist bei der Stadt. Bezüglich Veloverkehr im Bereich der Oberebenestrasse (Kantonsstrasse Nr. K260) sind Defizite (z. B. fehlendes Veloangebot) erkannt und deren Behebung wird im kommunalen Gesamtplan Verkehr verankert. Wie die Detaillösung für eine Verbesserung schlussendlich aussehen wird (Überführung, Unterführung, dynamische Lösung etc.) muss im Rahmen von noch zu erstellenden Betriebs- und Gestaltungsprojekten festgelegt werden. Die Zuständigkeit für die K260 Oberebenestrasse liegt beim Kanton, von der Stadt werden bei Projekten hohe Anforderungen hinsichtlich Sicherheit und Funktionalität für den Veloverkehr gestellt.</p> <p>_ Eine durchgängige Fussgänger Verbindung Obere Ebene – Mühlebachweg - Vogelsangstrasse – Wohlerstrasse (Fussgängerstreifen Wällismühle) – Wällismühliweg (Reuss) wäre wünschenswert, führt aber jedenfalls zwischen Mühlebachweg und Wällismühleweg durch bebaute Liegenschaften. Da, mit der Birrenbergstrasse und der Vogelsangstrasse in diesem Bereich eine fussläufige Verbindung vorhanden ist, wird eine kurzfristige Realisierung der gewünschten Verbindung unrealistisch. Für die Wegverbindung müsste enteignet werden, was ohne zwingendes öffentliches Interesse schwer durchsetzbar ist. Zu erwägen wäre der Eintrag einer Netzlücke (Luftlinie) im kommunalen Gesamtplan Verkehr, mit dem Ziel, diese Verbindung dann zu schaffen, wenn eine Veränderung / Entwicklung auf den fraglichen Parzellen stattfindet.</p> <p>_ Eine hindernisfreie Personenunterführung nördlich des Bahnhofes wäre wünschenswert. Da es sich bei der Unterführung um einen Teil des öffentlichen Raumes handelt, sind die Grundeigentümer dazu verpflichtet, die Hindernisfreiheit im Rahmen der Verhältnismässigkeit herzustellen. Es ist zu erwägen, dass Investitionen in eine insgesamt nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügende Anlage (Breite der Unterführung etc.) im Rahmen der sonstigen Veränderungen in diesem Gebiet (Depotstandort, Entwicklung Kernzone etc.) koordiniert sein müssen. Eine hindernisfreie Unterführung (z. B. Lösung mit Lift auf beiden Seiten) ist im Rahmen des Projekts Bushaltestellen Bahnhof umzusetzen und so vorgesehen.</p> <p>_ Die Verkehrsführung auf dem Privatareal des Sunnemärt liegt in privater Verantwortung. Selbstverständlich liegt eine möglichst gute Erreichbarkeit der wichtigen Versorgungseinrichtungen zu Fuss oder mit dem Velo im Interesse der Stadt. Ein Zusammenhang mit dem Depotstandort und der vorher ausgeführten Frage der Rampen (Lift oder Rampe) der Unterführung ist offensichtlich. Die Bezeichnung einer Netzlücke beim Fussverkehr, im Wissen um die Zuständigkeiten und die allenfalls lediglich mittelfristige Realisierbarkeit einer Verbesserung, soll vorgesehen werden.</p> <p>_ Der Unterhalt der Uferwege ist Sache der jeweiligen Grundeigentümer. Bei Wegen, die im Privateigentum liegen und durch ein öffentliches Fusswegrecht begründet sind, ist der Unterhalt Sache der Privaten. Für den Reussuferweg ist derzeit keine Schneeräumung vorgesehen. Abklärungen mit den betroffenen Grundeigentümern am Ufer laufen.</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>KGv8 Es ist nicht stufengerecht und nicht möglich, die konkrete Knotenform (Kreisverkehr, Lichtsignalanlage, Mehrzweckstreifen etc.) in einer übergeordneten Planung festzulegen. Welche Knotenform zu realisieren ist, muss unter Abwägung von allen Anforderungen an die Stelle im Verkehrsnetz im Rahmen von einem Projekt eruiert werden.</p> <p>_ Eine Beleuchtung von Strassen in Ausserortsbereichen ist grundsätzlich nicht vorgesehen und auch im Sinne einer möglichst geringen Lichtverschmutzung zu beurteilen. Gemäss Beleuchtungsreglement des Kantons werden Strassen auf der freien Strecke im Ausserort nicht beleuchtet. Ausnahmen sind nicht definiert. Für Kreuzungen sowie besonders komplexe Verkehrssituationen kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Beleuchtung notwendig sein. Die Stadt hat im Rahmen des Sanierungsprojekts des Strassenabschnitts beim Kanton beantragt, dass der Radweg zwischen Bremgarten und Waldheim einerseits verbreitert und andererseits beleuchtet werden soll.</p> <p>_ Bei der Querung Waldheim ist eine alternative Lösung mit einer Brücke aktuell nicht in Planung. Fussgängerstreifen sind ausserhalb bebauter Gebiete aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und auch aufgrund der Erwartungshaltung der Fahrzeuglenkenden gegenüber solchen Anlagen auch aus Sicht Fussverkehr äusserst kritisch zu beurteilen, weil sie kaum in der Lage sind, die erforderliche Sicherheit zu bieten. Ein Komplettumbau des Knotens in eine vollständige Lichtsignalanlage ist aktuell nicht in Planung.</p> <p>_ Die Verbindung zwischen Hermetschwil und Staffeln wird heute für die Schulwegbeziehung mit einer Unterführung sichergestellt (Hauptfussweg / Schulweg). Die Verbindung über das Haldenmättli ist als Nebenfussweg bezeichnet. Eine Prüfung der Fusswegeninfrastruktur, ob eine Hindernisfreiheit auf dieser Verbindung aufgrund der Topografie realisierbar ist, wäre durchzuführen. Ebenfalls müsste die Verhältnismässigkeit einer Unterführung an dieser Stelle aufgrund der zu erwartenden Fussverkehrsmenge beurteilt werden.</p> <p>_ Die Geschwindigkeitssignalisation auf Kantonsstrassen wird vom Kanton aufgrund der geltenden gesetzlichen Bestimmungen festgelegt. Die Stadt unterstützt ein entsprechendes Gesuch aus den Kreisen der Ortsparteien, das beim Kanton eine Überprüfung der Signalisation beantragt. Dieses Gesuch ist beim Kanton pendent.</p> <p>_ Zwischen Staffeln und Besenbüren ist bis jetzt keine Fusswegverbindung mit eigener Infrastruktur vorgesehen. Es ist im Zusammenhang mit Schulwegen und unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen auf diesem Strassenabschnitt zu beurteilen, ob eine solche Massnahme verhältnismässig und erforderlich ist.</p> <p>_ Um festzustellen, ob die Tempo 30 Signalisation in Hermetschwil Staffeln missachtet wird und somit zusätzliche Massnahmen nötig werden, führt die Stadt eine Nachkontrolle (Geschwindigkeitsmessungen) durch. Wenn diese Messungen aufzeigen, dass noch zu schnell gefahren wird, sind Verbesserungsmaßnahmen vorzusehen. Die Nachkontrolle ist für das erste Halbjahr 2022 vorgesehen.</p> <p>_ Die Strassenbeleuchtung unterliegt klaren Vorgaben. Es ist zu erwägen, wenn ein offensichtliches Problem diesbezüglich besteht, eine Lichtberechnung durchzuführen und die Beleuchtung insgesamt zu überprüfen. Dabei ist auch zu beachten, dass innerhalb von Tempo 30 Zonen aufgrund der zu erwartenden geringeren Geschwindigkeiten geringere Anforderungen an die Beleuchtung gestellt sind. Für den genannten Ort Luzernerstrasse / Isenlaufstrasse ist aktuell ein Sanierungsprojekt in Erarbeitung. Die Stadt prüft im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit alle Projekte hinsichtlich Sicherheitsparameter, dazu gehört im Speziellen auch die Beleuchtung (projektstufengerecht).</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>_ Die Position von Fussgängerstreifen (punktuelle Querungen mit Vortritt) wird im Rahmen von Sanierungs- und Umgestaltungsprojekten jedenfalls überprüft und optimiert. Im vorliegenden Fall zwischen AKB und Post ist mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Zürcherstrasse, welches sich in Erarbeitung befindet, eine Querungsstelle mit Mittelschutzinsel vorgesehen. Sichere und wunschliniengerechte Fusswegverbindungen sind ein wichtiges Ziel der Stadt. Die Querungsstelle bei der Post liegt sehr zentral und ist äusserst wichtig im Netz. Aufgrund der technischen Anforderungen an die Fussgängerstreifen (Sichtweiten, Beleuchtung etc.) ist eine optimale Platzierung nicht immer sofort möglich und muss allenfalls unter Synergienutzung realisiert werden. Da die Gesamtsanierung / Gesamtplanung für die Zürcherstrasse beispielsweise sehr viele Abhängigkeiten hat, ist zu erwägen, die Querungsstelle Post – AKB im Rahmen des Tagesgeschäfts separat / vorgezogen zu beurteilen. Strategisch ist der Charakter der Zürcherstrasse und deren Querbarkeit im KGV und detaillierter im Betriebs- und Gestaltungskonzept definiert. Wenn es vorgezogene Umsetzungen braucht, was über eine lokale Begutachtung festgestellt werden kann, sollten solche unter Wahrung der Verhältnismässigkeit möglich sein. Die Stadt nimmt das Anliegen auf und wird eine vorgezogene Umsetzung prüfen und beim zuständigen Strasseneigentümer (Kanton) beantragen, wenn die Prüfung eine Notwendigkeit von solchen Massnahmen nachweist.</p> <p>_ Beim Knoten Bibenlos ist davon auszugehen, dass die Ampeln ausgeglichen programmiert sind. Zu erwägen wäre, beim Kanton eine Überprüfung der Steuerung zu beantragen, damit die Zeiten für die Fussgängerquerungen vielleicht noch optimiert werden können, weil dies den Zielsetzungen des KGV entspricht.</p> <p><b>KGV9</b> Die Ausstattung der Bushaltestellen mit Unterständen (und auch deren Korrektur bezüglich Hindernisfreiheit) ist als Massnahme im KGV enthalten. Aufgrund von diversen Abhängigkeiten wird es einen beträchtlichen Aufwand generieren, die Bushaltestellen an die aktuellen Anforderungen anzupassen. Die Stadt wird mit einer Untersuchung (Definition Anforderungen, Sanierungs- und Ausstattungsprogramm, auch hinsichtlich abschliessbaren Veloabstellanlagen) die Umsetzung angehen, sobald auch mögliche Verschiebungen von Haltestellen aufgrund des sich in Erarbeitung befindenden Buskonzepts klar sind. Nur für Haltestellen, welche sich sicher nicht verschieben, sind die teilweise beträchtlichen Investitionen in Haltekanten zu rechtfertigen. Die Stadt ist sich ihrer Aufgabe bewusst und wird wenn möglich laufend, unter Nutzung von Synergien mit Sanierungsprojekten aber auch in Einzelprojekten, die Verbesserung der Verhältnisse an den Haltestellen angehen.</p> <p>Bezüglich ÖV-Gesamtkonzept hat der Stadtrat folgendes beschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Stadtrat befürwortet die drei beschriebenen Anpassungen des Buskonzepts in Bremgarten: Änderung Buserschliessung im Gebiet Oberebene, Ortsbus Unterstadt – Zufikon als Kleinbuslinie sowie die Änderung der Hermetschwil – Muri Bahnhof)</li> <li>• Der Stadtrat beantragt beim Kanton (AVK/ÖV) die Änderung der Buslinie 339 in Abstimmung mit der Umsetzung des ESP Oberebene zu ihren Lasten. Ausserdem wird die AVK/VP gebeten, unter Ihrer Federführung die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts anzugehen und im Jahr 2023 zu starten.</li> <li>• Der Stadtrat beantragt beim Kanton (AVK/ÖV) die Angebotserweiterung der Linie 341 für eine neue Direktverbindung Hermetschwil – Muri zu ihren Listen anzugehen.</li> </ul> <p>Diese Elemente werden im kommunalen Gesamtplan Verkehr behördenverbindlich festgelegt.</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>KGV10 Der Stadtrat arbeitet aktuell an erforderlichen Verkehrskonzepten. Es sind dies:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buskonzept, Genehmigung Stadtrat erfolgt (Federführung Stadt)</li> <li>• Betriebs- und Gestaltungskonzept Zürcherstrasse / Konzept Obertorplatz, Abschluss voraussichtlich 2022 (Federführung Kanton)</li> <li>• Knoten Bibenlos, Projektierungsarbeiten 2022 gestartet (Federführung Kanton)</li> </ul> <p>Zudem wird im Rahmen von Vernehmlassungen bei übergeordneten Planungsinstrumenten (Agglomerationsprogramme, kantonaler Richtplan, Mobilitätsstrategie Kanton) aktiv und intensiv auf Verbesserungsmöglichkeiten für die Verkehrsverhältnisse in Bremgarten geachtet und diese werden, wenn vorhanden, entsprechend zurückgemeldet.</p> <p>_ Mit dem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) wird eine erste Analyse gemacht und die weiteren Projekte und Massnahmen definiert. Der KGV enthält Massnahmen, die darauf abzielen, einen geringeren Anteil an motorisiertem Individualverkehr am Gesamtverkehr zu erzeugen. Denn das Potenzial für Fuss- und Veloverkehr auf Kurzdistanzen ist gross und die städtischen Infrastrukturen sollen für diese Verkehrsarten ein gutes Angebot bereitstellen.</p> <p>_ Das Thema Tempo 30 kann auf Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) abschnittsweise neu in den KGV aufgenommen und im Fall von kantonalen Strassenprojekten explizit eingefordert werden. Dies im Wissen um den Umstand, dass der Kanton aktuell noch keine Umsetzung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen genehmigt und sich auch bei der KGV-Genehmigung davon distanzieren könnte. Durch eine solche Massnahme im KGV wird sich die Stadt jedoch dazu bekennen, damit eine Umsetzung vorbereitet ist, sobald sie möglich wird. Der im Hinweis vorgeschlagene Abschnitt dürfte tatsächlich prädestiniert sein für eine Umsetzung von Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstrasse. Aus diesem Grund hat die Stadt beim Kanton bereits im Herbst 2021 einen Antrag eingereicht, auf dem zentralen Abschnitt der Zürcherstrasse eine Tempo 30 Zone zu prüfen. Die Beantwortung des Antrags ist aktuell (08.03.2022) beim Kanton noch pendent.</p> <p>_ Eine Steigerung der Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr auf dem Obertorplatz ist in Planung / in Vorbereitung. Wie genau das Projekt schlussendlich aussehen wird, ist mit einer detaillierten Projektierung zu klären. Diese Projektierung ist im Agglomerationsprogramm der 4. Generation als Massnahme mit A-Horizont Nr. SR6.8 enthalten. Dabei sind wie immer bei solch wichtigen Projekten alle Ansprüche, die auch im Rahmen dieser Mitwirkung um 180 Grad auseinander gehen, zu berücksichtigen. Für den Obertorplatz sind Fördermassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr angezeigt, da dieser heute vorwiegend verkehrorientiert geprägt ist. Es ist geplant, den Obertorplatz von Bushaltestellen zu befreien. Diese werden beim neuen Bushof beim Bahnhof Bremgarten angeordnet. Der Obertorplatz soll grundsätzlich frei von Parkierung werden, mit der Neugestaltung und Neukonzeption des Platzes stehen die Aufwertung sowie der Fuss- und Veloverkehr im Zentrum.</p> <p>_ Mit der Aufhebung der Bushaltestellen am Obertorplatz gehen auch etwas längere Fusswege vom neuen Bushub am Bahnhof zum Stadtschulhaus einher. Der Fussweg vom Bahnhof zum Stadtschulhaus beträgt rund 300 Meter oder wenige Minuten. Durch die Umgestaltung der Zürcherstrasse und des Obertorplatzes werden die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität entlang der Gehwege vom Bahnhof zum Stadtschulhaus erhöht. Demgegenüber bringt die Anordnung einer neuen Bushaltestelle an der Zugerstrasse verschiedene Schwierigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Zugerstrasse wird nur von einer Regionalbuslinie (231 nach Jonen) befahren. Da die Schüler auch mit anderen Buslinien zur Schule kommen, müsste eine neue Haltestelle auch von den Linien 332</li> </ul>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>(Niederwil – Melligen) und 322 (Eggenwil – Baden) bedient werden. Somit müssten die beiden Buslinien vom Bahnhof an die Zugerstrasse verlängert werden und dort wenden. Wenden ist derzeit jedoch nur über eine Schlaufenfahrt durchs Wohnquartier (z.B. via Sportstrasse) möglich. Die Sportstrasse und auch die anderen Quartierstrassen sind für die Befahrung mit Normal- oder Gelenkbusen jedoch ungeeignet. Einerseits wird das Wohnquartier mit zusätzlichem Lärm belastet, andererseits können auch Fahr- oder Kreuzungssituationen entstehen die der Verkehrssicherheit abträglich sind.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Wendefahrten führen auch zu zusätzlichen Leerfahrten der betroffenen Busse, was die Betriebskosten der Buslinien erhöht.</li> <li>- Neue Haltestellen müssen behindertengerecht erstellt werden. Hierfür sind Haltekanten zu erstellen, die einen ebenen Einstieg ermöglichen. Dies ist mit einem beträchtlichen baulichen Aufwand verbunden.</li> <li>- Die vorgeschlagene Lage der Haltkante in Richtung Jonen «oberhalb des Obertorplatzes» ist ungeeignet. Die neue Haltestelle wäre nur ca. 150 Meter vom neuen Bushub am Bahnhof entfernt, was sehr wenig ist.</li> <li>- Die vorgeschlagene Haltekante bei den Denner-Parkplätzen würde sich direkt vor dem Fussgängerstreifen befinden. Damit die Sicherheit am Fussgängerstreifen gewährleistet werden kann, muss das Überholen eines stehenden Busses verhindert werden. Dies kann mit dem Bau einer Mittelinsel erreicht werden, was ebenfalls einen erheblichen baulichen Eingriff und Landerwerb erfordert.</li> </ul> <p>Insgesamt stehen die beträchtlichen baulichen Aufwände und die zusätzlichen Betriebskosten, die von einer neuen Haltestelle an der Zugerstrasse ausgelöst werden, einem leicht kürzeren Zugangsweg der Oberstufenschüler gegenüber (ca. 300 Meter oder 5 Minuten). Es ist zwar wünschenswert, dass die Schülerinnen und Schüler einen möglichst einfachen Schulweg haben. Der neue Schulweg ist aber zumutbar.</p> <p>Bei der nächsten Überarbeitung der Fahrpläne müssen die Ankunfts- und Abfahrtszeiten überprüft werden. In Einzelfällen bei Schulstart um 8.25 Uhr oder bei Schulschluss am Mittag kann das Erreichen einzelner Buslinien durch die längeren Fusswege knapp werden. Die Notwendigkeit aller Anschlüsse muss im Einzelfall geprüft werden. Spezifische Lösungen werden gemeinsam mit den Beteiligten gesucht.</p> <p>_ Ob ein einzelner Parkplatz aufgehoben oder verändert werden muss, kann stufengerecht nur in einem Projekt untersucht werden (Denner-Parkplatz). Eine Verbesserung der Situation um den Denner an der Zugerstrasse ist jedoch aktuell nicht in Planung, da es sich um ein Privatreal handelt (Besitzstand). Sobald auf der Parzelle eine baugesuchsrelevante Veränderung stattfindet, erlischt der Besitzstand und auch die Parkierung muss soweit verändert werden, dass sie den aktuellen Sicherheitskriterien entspricht.</p> <p>_ Der im kantonalen Richtplan eingetragene Wohnschwerpunkt (WSP) um die Bahnhofshaltestelle Bremgarten West ist heute mit dem öffentlichen Verkehr schon sehr gut erschlossen. Mit der geplanten Verlagerung der Buslinie 339 auf die Oberebenenstrasse erfolgt eine Verbesserung der Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) mit dem öffentlichen Verkehr. Zudem ist vorgesehen, in der Oberebenenstrasse über ein Betriebs- und Gestaltungskonzept auch für den Fuss- und Veloverkehr die Verhältnisse deutlich zu verbessern. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr KGV nimmt dieses Thema mit Richtplaninhalten auf.</p> <p>_ Es ist nicht offensichtlich, dass Bremgarten ein Verkehrsproblem allein durch hausgemachten Verkehr hat. Diesbezüglich fehlen die Angaben über die Anteile an Binnen-, Ziel-, Quell-, und Durchgangsverkehr, welche nur über eine grossräumige Erhebung in Erfahrung gebracht werden können.</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>Die Stadt will die Herausforderung jedoch annehmen und ihr dahingehend begegnen, dass sie die Verlagerungsstrategie des Kantons übernimmt und den Anteil an Fahrten des motorisierten Individualverkehrs am erzeugten Gesamtverkehr reduziert (Strategie mobilitätAARGAU). Mit den Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird diesbezüglich in die richtige Richtung gearbeitet. Da ländliche Zentren wachsen sollen, braucht es auch bessere Datengrundlagen. Im Kommunalen Gesamtplan Verkehr wird deshalb die Bereitschaft der Stadt signalisiert, an einem Verkehrsmonitoring des Kantons für die Region mitzuarbeiten.</p> <p><b>KGV11</b> Bremgarten mit alle seinen Haltestellen und Einrichtungen wird als Verkehrsdrehscheibe verstanden. Park &amp; Ride zieht motorisierten Individualverkehr ins Siedlungsgebiet, weshalb dafür ein geeigneter Standort angeboten werden muss. Park &amp; Ride wird deshalb nicht primär im Kern (beim Bahnhof Bremgarten) angeboten, sondern strategisch eher an den peripher gelegenen Haltestellen. Um die Verkehrsbelastung auf den Einfallsachsen nicht unnötig zu erhöhen, ist jedoch vor der Förderung von P&amp;R zuerst auf eine möglichst gute Anbindung der Busverbindungen als Zubringer zur Bahn und sowieso auf eine Förderung von Bike &amp; Ride als Zubringer zur Bahn zu achten. Park &amp; Ride wird als Rückfallebene verstanden, wenn sich mit Bus und ÖV mit verhältnismässigem Aufwand die erforderliche Verbindung nicht angeboten werden kann. Planerisch ist daher eine einzige (konzentrierte) Verkehrsdrehscheibe wahrscheinlich nicht zweckmässig – vielmehr braucht es ein situativ abgestimmtes Gesamtverkehrskonzept. Dabei wäre eine komplette Verschiebung aller Buslinien, welche heute beim Bahnhof Bremgarten halten, auf die andere Seite der Reuss für den bestehenden und bereits jetzt dichten Ort als Verlust zu bezeichnen. Eine solche Änderung der ÖV-Linien wurde auch im Rahmen der Erarbeitung Buskonzept nicht diskutiert. Das aktuelle Konzept sieht vor, als ÖV-Hauptverbindung über die Reuss die Bahn zu verwenden. Im Zuge der Entwicklung des ESP Oberebene ist eine Verbesserung der Bus-Feinverteilung vorgesehen (Führung der Buslinie 339 über die Oberebenestrasse), mit Anschluss an die Bahn beim Bahnhof West. Schlussendlich muss die ÖV-Erschliessung eine derart gute Qualität aufweisen, dass sie als akzeptable Alternative zum privaten Motorfahrzeug bezeichnet werden muss.</p> <p><b>KGV12</b> Dieser Input weist aber auf die Möglichkeit hin, verkehrstechnische Begegnungszonen als Ersatz für die heute installierten Tempo 30 Zonen in Strassen einzuführen, die sich aufgrund von aktuell bekannten und mehrheitsfähigen Kriterien dafür eignen. Die Stadt Aarau hat mit einem «Rahmengutachten Begegnungszonen» die Hürden für die Einführung einer Begegnungszone in einer Quartierstrasse definiert und verringert. Es ist zu erwägen, dies einerseits im KGV als Massnahme aufzuführen oder auch sonst, bezugnehmend auf die Zielsetzungen im KGV, als Projekt weiterzuführen. Die erwähnte Wohnstrasse war früher die Bezeichnung für die Signalisation einer Begegnungszone und wird heute ganzheitlicher verstanden, als Strasse, welche eine sehr hohe Wohnqualität aufweist. Die Signalisation der Begegnungszone mit flächendeckendem Vortritt für Fussverkehr und einer Höchstgeschwindigkeit von 20km/h für Fahrzeuge kann die Funktionalität der Wohnstrasse unterstützen.</p> <p><b>KGV13</b> Der Hinweis, oberirdische Kurzzeitparkplätze zu schaffen, bezieht sich auf ein konkretes Projekt, welches hier nicht stufengerecht diskutiert werden kann. Im Rahmen der aktuellen Mitwirkung (Nutzungsplanung, weitergehend auch strategisch mit REL und KGV) könnte stufengerecht höchstens eine Zielsetzung formuliert werden, die Nutzungen möglichst gut mit dem motorisierten Individualverkehr zu erschliessen. Dabei ist zu beachten,</p>



Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>dass der verfügbare Platz begrenzt ist und die Flächenwidmung abgewogen werden muss. Es wird das Bahnhofsareal erwähnt. Entsprechend den Zielsetzungen soll der öffentliche Verkehr mit allen «Zubringer-Verkehrsmitteln» gut erreicht werden können. Dazu gehört sicher auch das individuell genutzte Auto, aber eben auch das Velo, der Bus und die eigenen Füße. Die Konzentration auf ein einziges dieser Verkehrsmittel könnte die Gefahr wecken, andere Verkehrsmittel zu verdrängen. Dass bei fehlenden Kurzzeitparkplätzen die Gefahr besteht, dass Privatparkplätze besetzt werden, wenn diese attraktiv liegen, ist wahrscheinlich nicht von der Hand zu weisen. Im beschränkten zur Verfügung stehenden Raum geniesst der Bushof erste Priorität. Der Platzbedarf ergibt sich aufgrund der Anzahl Buslinien/Kurse. Diese Buslinien werden höher gewichtet als Kurzzeitparkplätze respektive eine Reduktion des ÖV-Angebotes zu Gunsten von Kurzzeitparkplätzen steht nicht zur Diskussion.</p> <p>KGV14 Auch dieser Hinweis bezieht sich auf ein konkretes privates Projekt (Stadt ist nicht Projekteignerin). Weitgehend könnte der Hinweis in Zusammenhang mit der Nutzungsplanung und den darin vorgegeben Vorschriften hinsichtlich Parkierung diskutiert werden. Ob sich die vorhandenen Parkplätze mit der Nachfrage der Wohnungsmieter und den Gewerbeflächen vereinbaren lassen, ist gemäss Regelung mit einem detaillierten Mobilitätskonzept nachzuweisen. Dieses pro Projekt zu erstellende Mobilitätskonzept muss auch die Massnahmen aufzeigen, welche ergriffen werden müssen, wenn eine Unstimmigkeit zwischen Angebot und Nachfrage nach Parkplätzen in Erscheinung tritt.</p> <p>KGV15 Es ist vorgesehen, die Funktionen Wenden und Endhaltestelle an den Bushof beim Bahnhof zu verschieben. Die dafür nötigen Anlagen, welche sich heute auf dem Obertorplatz befinden, werden dort aufgehoben und an den Bushof / Bahnhof verschoben. Die definitive Führung der Buslinien und deren Haltepunkte wird aktuell im Buskonzept Bremgarten geplant, welches im Verlauf des Jahres 2022 als Konzept durch den Stadtrat beschlossen werden soll. Der im Buskonzept identifizierte Handlungsbedarf lässt sich folgendermassen zusammenfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anpassung der Linie 339 im Hinblick auf eine bessere Anbindung des ESP «Oberer Ebni» und von Hermetschwil-Staffeln (Busführung auf der Oberebenenstrasse anstelle der Wohlerstrasse, Endhaltestelle im Bereich der heutigen Haltestelle Stockweier und somit keine Weiterführung bis zum Bahnhof Bremgarten, Einführung eines ganztägigen 30-Min.-Taktes auf der Linie 339)</li> <li>- Einführung einer neuen Kleinbuslinie auf der Route Bremgarten Bahnhof – Unterstadt – Kaserne</li> <li>- Neue Verbindung Bremgarten (Ortsteil Hermetschwil – Staffeln) - Rottenschwil</li> </ul> <p>Die betriebliche und die gestalterische Lösung ist im konkreten Infrastrukturprojekt (aktueller Projektstand Betriebs- und Gestaltungskonzept Zürcherstrasse) zu klären, welches das übliche Verfahren für Infrastrukturprojekte durchläuft (Mitwirkung, Einsprachemöglichkeit etc.). Dabei ist auch zu klären, ob und wo genau die beim Obertorplatz verbleibenden oder neuen Buslinien noch halten können. Der Kanton wird die Umsetzung des Bushofes initiieren.</p> <p>KGV16 Ob und in welchem Umfang Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr auf dem Obertorplatz bestehen bleiben, ist mit dem Gestaltungskonzept zu klären. Diesbezüglich wird im Verlauf der weiteren Projektierung eine Interessenabwägung (man könnte es auch eine Verhandlung nennen) zwischen den Ansprüchen Gestaltung, Aufenthaltsqualität,</p>

Thema «Verkehr / KGV-relevante Verkehrsthemen»	KGV
	<p>Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln etc. stattfinden. Gemäss Formulierung der Zielsetzungen für die Massnahme SR6.8 im Agglomerationsprogramm 4. Generation ist erwähnt, dass der Obertorplatz grundsätzlich frei von Parkierung werden soll. Es ist offensichtlich, dass bei einem derart zentralen Platz alle überhaupt möglichen Interessen an den öffentlichen Raum zusammentreffen und verhandelt werden müssen. Die Erreichbarkeit des Gewerbes in der Altstadt mit dem Auto ist ein solches Interesse, die Wirkung als Visitenkarte zur Stadt insgesamt ein Weiteres.</p> <p>KGV17 Der Hinweis zur Verkehrssituation bei der aktuellen Poststelle wurde im Rahmen dieser Mitwirkung mehrmals gemacht. Normalerweise sind solche Verkehrsprobleme jedoch lokal zu untersuchen und zu lösen. Der Standort der Poststelle ist nicht in einem grundeigentumsverbindlichen Plan zu regeln (das ist nicht möglich). Mit der Umsetzung der aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Zürcherstrasse resultierenden Infrastrukturprojekts ist eine Optimierung der Verkehrssituation geplant (Schrägparkierung, zusätzliche Fussgängerquerungsstelle, klare Führung des Fussverkehrs entlang Gebäude, Aufhebung der Garagenzufahrt in die Vorfahrt).</p> <p>Bei den Nutzungsplanungsinstrumenten besteht aufgrund der Erwägungen und Stellungnahmen kein Handlungsbedarf. Der KGV wird entsprechend den nachstehenden Handlungsanweisungen angepasst.</p> <p>Weitere mögliche Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Detailkonzept Verkehrsdrehscheibe (über die im KGV generell formulierten Ziele und Massnahmen hinaus)</li> <li>- Verkehrszählungen / Leistungsfähigkeitsberechnungen / Staubeobachtung Knoten Umfahrung (mögliche Massnahme «Verkehrsmonitoring» im KGV)</li> <li>- Netzlücken im KGV ergänzen und deren Umsetzung / Eliminierung thematisieren (Anbindung Gebiet Oberebene, Migros von der Stadt her, nach Besenbüren, zwischen Hermetschwil und Staffeln)</li> <li>- Vorgezogene Umsetzung prüfen bei Verkehrssituation um heutige Post</li> <li>- Massnahme «Hindernisfreiheit Bushaltestellen» im KGV aufführen</li> <li>- Massnahme (Projekt, Aktion, Kampagne) zur Ausstattung von Bushaltestellen mit gedeckten Veloabstellplätzen (nur Haltestellen mit Potenzial) im KGV aufführen</li> <li>- Bekenntnis zu T30 auf Kantonsstrassen / Hauptverkehrsstrassen in KGV einfügen</li> <li>- Projekt «Begegnungszonen in Wohnquartieren» als Massnahme im KGV aufführen</li> </ul>
<p><b>Handlungsanweisungen zur Umsetzung im KGV</b></p>	<p>KGV1, 3, 6, 8, 9, 11, 13 – 16: keine Änderung  KGV2 Bahnhaltestelle «obere Ebene» in REL und KGV gestützt auf Erwägungen in D2 belassen (langfristig).  KGV4 Ergänzung KGV um Massnahme «Detailkonzept Verkehrsdrehscheibe Bremgarten»  KGV5 Ergänzung KGV um Massnahme «Eignungsplan Begegnungszonen»  KGV7 Ergänzung KGV um verschiedene Netzlücken  KGV10 Ergänzung KGV um das Thema «Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen»  KGV12 Ergänzung KGV um Massnahme «Eignungsplan Begegnungszonen»  KGV17 keine Änderung KGV aber Prüfung einer vorgezogenen Umsetzung zur Verbesserung der Verkehrssituation um die heutige Post</p>