

Gemeinde Suhr, Gestaltungsplan «Am Stadtbach»

Mitwirkungsbericht

Als Auftakt zur Mitwirkung fand am 1. Dezember 2022 eine Infoveranstaltung im Mona Lisa – Saal im Schulhaus Vinci statt. Der Gemeinderat verabschiedete mit PA vom 13. Februar 2023 die Unterlagen zur Mitwirkung. Der Gestaltungsplan «Am Stadtbach» lag vom 17. Februar bis 20. März 2023 öffentlich zur Mitwirkung auf der Bauverwaltung auf. Insgesamt gingen 5 Mitwirkungen ein. Die Mitwirkungsbeiträge wurden der Grundeigentümerin zur Stellungnahme zugestellt. Mit Schreiben vom 19. April 2023 nahm die Grundeigentümerin Stellung zu den Mitwirkungen. Der Gemeinderat hat eine Stellungnahme zu den Eingaben erarbeitet und im Bericht wird aufgezeigt, wie mit den Anliegen umgegangen wird.

Der Gemeinderat hat anlässlich seiner Sitzung vom 13. November 2023 den Mitwirkungsbericht verabschiedet.

Beitrag 1

Antrag / Themen	Begründung der Mitwirkenden (+/- Zitate)	Erwägungen / Empfehlungen
Im Bereich des Gebäudes A mit gewerblicher Nutzung ist keine Veloabstellanlage vorgesehen. Es wird angeregt, in unmittelbarer Nähe der Kundeneingänge den Standort von witterungsgeschützten Veloabstellplätzen in ausreichender Anzahl im Gestaltungsplan festzuhalten.	Zur Förderung des nicht- motorisierten Verkehrs sind komfortable Abstellanlagen zentral und erlauben eine geordnete Parkierung	Stellungnahme Eigentümerin Die Bauherrschaft führt in ihrer Stellungnahme vom 19. April 2023 aus, dass es sich bei den Abstellplätzen für Kunden um Kurzabstellplätze handle, welche gemäss den gängigen Normen nicht witterungsgeschützt sein müssen. Im Sinne eines attraktiven und offenen Ankunftsorts zur Tramstrasse hin, werden witterungsgeschützte Abstellplätze an diesem Ort nicht als zweckmässig erachtet. Solche sind zudem im Strassenabstand zur Kantonsstrasse rechtlich nur zulässig, sofern sie nicht zum Pflichtbedarf gehören und werden daher im GP entsprechend nicht als verbindlich erklärt, würden andererseits aber auch nicht ausgeschlossen.

		Erwägungen des Gemeinderats Gemäss § 44 Abs. 2 der Bauverordnung (BauV) gilt für Parkierungsanlagen von Velos und Mofas die Richtlinie VSS 40 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen» vom 31. März 2019. Die Richtlinie gibt vor, dass für das Langzeitparkieren (Zeitdauer von mehr als 2 Stunden) bei Wohngebäuden, Betrieben, Schulen, Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die Veloabstellplätze zu überdachen sind. Für das Kurzzeitparkieren (Zeitdauer von einigen Minuten bis 2 Stunden) ist gemäss Richtlinie eine Überdachung erwünscht. Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass eine gute Qualität der Veloabstellplätze das Mobilitätsverhalten beeinflusst und empfiehlt, diese Anregung zu prüfen und die Unterlagen anzupassen. ➤ Prüfung und Anpassung der Unterlagen
--	--	--

Beitrag 2

Antrag / Themen	Begründung der Mitwirkenden (+/- Zitate)	Erwägungen / Empfehlungen
Der Mitwirkende möchte wissen, wie die definitive Ausführung des Margarethenwegs im Bereich seiner Liegenschaft aussieht. Zwischen ihm und der Eigentümerin haben diesbezüglich bereits mehrere Gespräche stattgefunden. Für den Fall, dass der Margarethenweg unbedingt für Fussgänger und Velos (auch Elektrobikes) durchgehend geöffnet werden muss, obwohl der Winkelweg und die Hintere Dorfstrasse in der Nähe sind und für Fussgänger und Velos bis jetzt problemlos passierbar waren, wird eine genaue Klärung verlangt, wie ein durchgehender Margarethenweg aussieht. Ausserdem sei auch über seinen Wunsch gesprochen worden, das Gebäude zwischen seiner Liegenschaft und der Bachstrasse noch etwas zu verschieben.	Einerseits wird befürchtet, dass die Zu- und Wegfahrt zur eigenen Liegenschaft erschwert sein könnte und andererseits die Gefahr von Kollisionen mit den Fussgängern- und Veloverkehr entstehe. Durch eine kleine Verschiebung des Mehrfamilienhauses zwischen seiner Liegenschaft und der Bachstrasse, wäre die Sicht gegen den Wald und den «Suhrrerchopf» gewährt und der Mitwirkende könnte etwas länger die Abendsonne geniessen.	Stellungnahme Eigentümerin Die Bauherrschaft hält in ihrer Stellungnahme fest, dass die Detailplanung des Margarethenwegs nicht Bestandteil des Gestaltungsplans ist, da nicht stufengerecht / phasengerecht. Eine Zusicherung der gewünschten Gestaltung sei separat abzuhandeln. Das öffentliche Interesse des Margarethenwegs für den Velo- und Fussverkehr sei bereits separat, im Erläuterungsbericht, abgehandelt worden. Erwägungen des Gemeinderats Der Gemeinderat teilt die Meinung, dass die Ausbildung des Margarethenwegs nicht auf Stufe Gestaltungsplan gelöst werden kann und mit dem Bauprojekt zu erfolgen hat. Die Eigentümerin hat deutlich signalisiert, dass sie diesbezüglich offen ist für eine gemeinsame Lösungsfindung, was seitens Gemeinderat sehr begrüsst wird. Die Durchquerung von Siedlungsgebieten und Anbindung an das bestehende Erschliessungsnetz erachtet der Gemeinderat als wichtiges Element

		im Siedlungskörper. Insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr sollen möglichst direkte Verbindungswege geschaffen werden. Das fördert einerseits den Langsamverkehr und trägt andererseits zur Attraktivität der Überbauung bei. Die genannten Wegverbindungen über die Hintere Dorfstrasse und den Winkelweg befinden sich in einer Distanz von 100 resp. 150m. Wenn man die attraktivere Route über den Winkelweg zur Bachstrasse wählt, um ins Zentrum zu gelangen, läuft man eingangs Winkelweg zudem in die entgegengesetzte Richtung. Der Gestaltungsplan zeigt ein raffiniertes Wegsystem von privaten Zugängen und einer öffentlichen Durchquerung auf. Auch in Zusammenhang mit dem geplanten Quartierplatz an der Bachstrasse ist die direkte Erreichbarkeit der Tramstrasse mit der Bachstrasse äusserst wichtig. Die Behörde prüft die baurechtlichen Belange von Vorhaben. Eine Verschiebung des Baubereichs C ist durch die Eigentümerin zu prüfen und gutzuheissen. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass «Sicht» kein geschütztes Gut darstellt und die Gebäudehöhe der Regelbauweise entspricht. Im Gestaltungsplanverfahren dürfte ein zusätzliches Geschoss umgesetzt werden. Davon sieht der Gestaltungsplan «Am Stadtbach» zu Gunsten einer guten Eingliederung ab. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
Der Mitwirkende sieht mit der aktuellen Sanierung der Tramstrasse die Möglichkeit zwischen Tramstrasse, Hinterer Dorfstrasse und Buchserstrasse einen kleinen Kreisels zu erstellen.	Es sei nicht verständlich, warum die Zu- und Wegfahrt über die viel befahrene Tramstrasse erfolgen soll. Es sei jetzt schon schwierig zu gewissen Tageszeiten, von Seitenstrassen in die Tramstrasse einzubiegen.	Die Eigentümerin erachtet die Erstellung eines Kreisels als nicht zweckmässig, da ein solcher wohl die Leistungsfähigkeit der Tramstrasse unnötig einschränken würde. Ein solches Projekt läge zudem in der Zuständigkeit des Kantons, erscheint jedoch angesichts der bereits fertig geplanten Umgestaltung der Tramstrasse als unwahrscheinlich. Der Anschluss an das übergeordnete Netz war seit Beginn der Planung ein Hauptthema der Planung und wurde deshalb vorgängig mit allen Beteiligten abgesprochen. Die geplante Erschliessung via Margarethenweg statt Hintere Dorfstrasse wurde nach detaillierten Abklärungen mit Bauherrschaft, Projektverfassern, Gemeinde und Kanton als Bestvariante ausgewählt und soll weiterverfolgt werden. Erwägungen des Gemeinderats Die Sanierung der Tramstrasse ist aktuell in Ausführung. Zuständig ist, wie die Eigentümerin richtig festhält, der Kanton als Eigentümerin der Tramstrasse. Die Platzverhältnisse dürften allerdings nicht ausreichen für die Anordnung eines Kreisels. Das Thema der Erschliessung des neuen Areals wurde von Planungsbeginn weg mit dem Kanton und der Gemeinde besprochen. Der Kanton kann der

		nebeneinanderliegenden Anordnung mit der bestehenden Erschliessung zum Margarethenweg und der neuen Direkterschliessung keine Zustimmung in Aussicht stellen. Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden favorisiert die Gemeinde den Ausbau des Margarethenwegs oder die Variante mit Direkterschliessung. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der Standort für die Tiefgaragenzufahrt quartierschonend gewählt wurde und der Verkehr bei der nächst gelegenen Möglichkeit in die Tiefgarage abgeleitet wird. Eine Erschliessung über die Hintere Dorfstrasse durch das Quartier erachtet der Gemeinderat als nicht zeitgemäss. Eine rationelle Erschliessung ist ein wichtiger Aspekt für die neue Überbauung am Stadtbach. Die Anordnung des Wohn- und Geschäftshauses an der Tramstrasse mit einer attraktiven Vorzone an der Tramstrasse erachtet der Gemeinderat als städtebaulich überzeugende Lösung. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
--	--	---

Beitrag 3

Antrag / Themen	Begründung der Mitwirkenden (+/- Zitate)	Erwägungen / Empfehlungen
Das Projekt erscheint interessant und soweit durchdacht. Grundsätzlich problematisch sei für die Verhältnisse des Quartiers die enorme Grösse. Der Bauherrschaft und der Gemeinde sei deshalb ans Herz zu legen, dass auf die Bedürfnisse der unmittelbaren Nachbarschaft ein besonderes Augenmerk zu legen sei, insbesondere während der Bauphase, die sich vermutlich in die Länge ziehen werde.		Stellungnahme Eigentümerin Die Thematik ist kein Bestandteil des Gestaltungsplans und kann darin nicht behandelt werden. Die Grundeigentümerschaft ist jedoch darum bemüht, die Beeinträchtigung der Nachbarschaft während der Bauzeit möglichst gering zu halten und wird versuchen, das Anliegen zu berücksichtigen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zumindest ein Teil des Bauverkehrs nicht direkt über die Tramstrasse geführt werden kann Erwägungen des Gemeinderats Der Antrag ist nicht stufengerecht und während des Baugesuchverfahrens zu regeln. In den Baubewilligungen wird jeweils die Auflage gemacht, dass ein Installationskonzept für die Baustelle und den Baustellenverkehr einzureichen ist. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
Die Besucherparkplätze, die über die Hintere Dorfstrasse erschlossen werden seien inakzeptabel. Die Hintere Dorfstrasse dürfe auf keinen Fall durch Zusatzverkehr belastet werden.	Hier sind Familien wohnhaft mit kleinen Kindern, die dadurch zusätzlich unnötig gefährdet würden. Zudem sei bekannt, dass solche oberirdischen Besucherparkplätze von den Siedlungsbewohnern gerne als Kurzzeitparkplätze missbraucht würden, z. B. über den Mittag, oder um Einkäufe auszuladen.	Stellungnahme Eigentümerin Die geplante Anzahl Abstellplätze entspricht praktisch den Normwerten gemäss VSS-Norm (Variante 1 PP/Whg). Insgesamt wird lediglich 1 Abstellplatz weniger realisiert als es die Norm vorsieht (vgl. Erläuterungsbericht S. 43/44). Die Befürchtung, dass die Anzahl Abstellplätze nicht ausreichend ist, ist daher unbegründet. Erwägungen des Gemeinderats Die Hintere Dorfstrasse ist eine Sammelstrasse. Sammelstrassen sind Strassen innerhalb besiedelter Gebiete mit örtlicher Bedeutung im Gemeindestrassennetz. Sie sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen und führen ihn zu Strassen des gleichen Typs oder zu Kantonsstrassen. Sie stellen die lokalen Verbindungen zwischen den einzelnen Quartieren einer Ortschaft oder einzelner Gemeindeteile sicher. Sammelstrasse stehen dem allgemeinen Motorfahrzeugverkehr offen.

		Die Zufahrt zur Einstellhalle von der Tramstrasse her wurde quartierscho-nend gewählt. Im Sinne der Gleichbehandlung steht die Hintere Dorfstrasse den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers «Am Stadtbach» genauso zur Verfügung wie den aktuellen Bewohnerinnen und Bewohnern der umlie-genden Quartiere. Die 3 Besucherparkplätze an der Hinteren Dorfstrasse generieren keinen wahrnehmbaren Mehrverkehr. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
Die Anzahl der geplanten Parkplätze wird als zu knapp erachtet und sei von einer viel zu optimistischen Sicht geprägt	Das würde die Situation bezüglich der Besu-cherparkplätze zusätzlich verschärfen	Stellungnahme Eigentümerin Die geplante Anzahl Abstellplätze entspricht praktisch den Normwerten ge-mäss VSS-Norm (Variante 1 PP/Whg). Insgesamt wird lediglich 1 Abstell-platz weniger realisiert als es die Norm vorsieht (vgl. Erläuterungsbericht S. 43/44). Die Befürchtung, dass die Anzahl Abstellplätze nicht ausreichend ist, ist daher unbegründet. Erwägungen des Gemeinderats Wie die Eigentümerin korrekt festhält, berechnet sich die Anzahl der erfor-derlichen Abstellplätze gemäss der VSS – Norm 40 281. Gemäss der Norm ist pro 100 m2 aGF 1 Parkfeld zu erstellen plus 10 % Besucherparkplätze, und mindestens 1 Parkfeld pro Wohnung plus 10 % Besucher. Ausschlag-gebend ist die höhere Anzahl der erforderlichen Parkplätze. Das ergibt bei einer aGF von 8121 m2 insgesamt 90 erforderliche Parkplätze. Gemäss § 8 Abs 2 BauV dürfen Gestaltungspläne u.a. von den allgemeinen Nutzungs-plänen abweichen bezüglich Herabsetzung der Parkfelderzahl. In Anbe-tracht der nahegelegenen Bushaltestelle ist die Abminderung auf 84 Park-plätze gerechtfertigt. Eine weitere Abminderung müsste im Baugesuchsver-fahren beantragt und mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen werden. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
Die Hintere Dorfstrasse sowie die Bach-strasse dürfen während der Bauphase keinesfalls belastet werden. Der Bauver-kehr jeglicher Art sei auf diesen beiden Strasse absolut zu verhindern.		Stellungnahme Eigentümerin Die Thematik ist kein Bestandteil des Gestaltungsplans und kann darin nicht behandelt werden. Die Grundeigentümerschaft ist jedoch darum bemüht, die Beeinträchtigung der Nachbarschaft während der Bauzeit möglichst gering zu halten und wird versuchen das Anliegen zu berücksichtigen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zumindest ein Teil des Bauverkehrs nicht direkt über die Tramstrasse geführt werden kann.

		Erwägungen des Gemeinderats Der Beitrag ist nicht stufengerecht und während des Baugesuchverfahrens zu behandeln. In der Bewilligung wird die Auflage für die Einreichung eines Baustelleninstallationskonzepts und die Baustellensignalisation aufgeführt. Die Hintere Dorfstrasse ist eine Gemeindestrasse, es ist nicht auszuschliessen, dass ein Teil des Baustellenverkehrs über die Hintere Dorfstrasse geführt werden muss. Beim Baustellenverkehr ist aber darauf zu achten, dass dieser möglichst quartierschonend umgesetzt wird. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
--	--	---

Beitrag 4

Antrag / Themen	Begründung der Mitwirkenden (+/- Zitate)	Erwägungen / Empfehlungen
Der Planentwurf sieht als Erschliessungslösung für den motorisierten Verkehr ein Nebeneinander zweier Kantonsstrassenlösungen vor, nämlich den bestehenden Anschluss (Margarethenweg) und einen neu zu erstellenden Anschluss. Der neue Anschluss werde in den Auflageakten unterschiedlich umschrieben. Der Direktanschluss an die Kantonsstrasse widerspreche dem Grundsatz einer rückwärtigen Erschliessung. Daher solle die Erschliessung über die Hintere Dorfstrasse erfolgen, wie es immer angedacht gewesen sei. Der Direktanschluss des Margarethenwegs an die Kantonsstrasse müsse erhalten bleiben.	Wenn der direkte Anschluss des Margarethenwegs an die Tramstrasse nicht erhalten bliebe, würde die Fahrwegdienstbarkeit der Liegenschaften 1 – 5 aufgehoben	Stellungnahme Eigentümerin Der Entwurf sieht in Absprache mit dem Kanton lediglich einen Anschluss an die Tramstrasse vor, nicht deren zwei. Ein solcher ist bereits heute als Erschliessung des Areals bestehend. Die Erschliessung der Liegenschaften Margarethenweg 1-5 bleibt auch mit der neuen Erschliessung gewahrt. Die Erschliessung über die Hintere Dorfstrasse wird weder von Implania noch der Gemeinde als zweckmässig und erwünscht beurteilt. Erwägungen des Gemeinderats Die Varianten möglicher Erschliessungen wurden zu einem frühen Zeitpunkt geprüft. Unter dem Titel eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden lag der Fokus der Erschliessung auf den bestehenden Erschliessungen über die Hintere Dorfstrasse oder über den Margarethenweg. Eine Erschliessung über die Bachstrasse konnte seitens Kanton und Gemeinde bereits zu einem frühen Zeitpunkt ausgeschlossen werden, da die Bachstrasse eine wichtige Route bildet für den Fuss- und Veloverkehr. Der Kanton kann der nebeneinanderliegenden Erschliessung zum Margarethenweg und der neuen Direkterschliessung keine Zustimmung in Aussicht stellen.

Zudem sei die Ein- und Ausfahrt zu den Liegenschaften am Margarethenweg jederzeit zu gewährleisten. Abschliessend wird darauf hingewiesen, dass die Ein- und Ausfahrt der Autogarage unmittelbar an die Erschliessung des Margarethenwegs angrenze mit wesentlich mehr Verkehr als von den Liegenschaften am Margarethenweg.		Die vorliegende Lösung ist quartierschonend gewählt, der Verkehr wird auf kurzem Weg in die Einstellhalle geleitet. Die Dienstbarkeit für das Fahrwegrecht der Liegenschaften Margarethenweg 1 – 5 ist privatrechtlicher Natur und nicht durch die Gemeindebehörde zu prüfen. Aus Sicht des Gemeinderats bleibt die Fahrwegdienstbarkeit jedoch bestehen und wird lediglich im Zufahrtsbereich zum Margarethenweg leicht verändert. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
Gemäss Planentwurf solle der Margarethenweg als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der Bachstrasse und der Tramstrasse dienen. Der Margarethenweg sei zurzeit eine Sackgasse ohne Fuss- und Radweg.	Der Margarethenweg sei eine befahrene Zufahrtsstrasse zu den Liegenschaften 1 – 5 mit 3 Garagezufahrten. Kollisionen zwischen schnell fahrenden Velos und Autos, die rückwärts aus den Garagezufahrten fahren, seien vorzusehen. Eine Veloverbindung der Tramstrasse mit der Bachstrasse bringe für den öffentlichen Verkehr keine Vorteile, da die beiden Strassen über den Winkelweg und die Hintere Dorfstrasse dicht verbunden seien. Aus Sicherheitsgründen solle kein öffentlicher Veloverkehr über den Margarethenweg erfolgen.	Stellungnahme Eigentümerin Die öffentliche Durchwegung ist eine attraktive Netzerweiterung und wird daher als Gewinn für das Quartier und die ganze Gemeinde erachtet. Die Situation gestaltet sich ähnlich wie an vielen Quartierstrassen, weshalb vorliegend keine besondere Gefahrensituation ausgemacht werden kann. Erwägungen des Gemeinderats Die Verbindung der Tramstrasse mit der Bachstrasse über den Winkelweg liegt in einer Entfernung von 150 m, über die Hintere Dorfstrasse in einer Entfernung von 100m. Der Fussgänger benützt den kürzesten und direktesten Weg. Ein enges Verbindungsnetz für den Langsamverkehr trägt wesentlich zur erwünschten Steigerung des Fuss- und Veloverkehrs bei. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Durchquerung von Überbauungen zur Attraktivität beiträgt und die Quartiere miteinander vernetzt. Bei jeder Quartierstrasse besteht Mischverkehr von PWs, Velos, Fussgängern und spielenden Kindern. Das erfordert eine entsprechende Rücksichtnahme und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit. Es ist nicht ersichtlich, warum auf dem Margarethenweg nicht funktionieren soll, was täglich in allen Quartierstrassen gelebt wird. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen

Die Sichtzonen bei der Ein- und Ausfahrt vom Margarethenweg auf die Tramstrasse müsse bezüglich der Überbauung immer gewährleistet sein	Im aktuellen Planentwurf seien diese Sichtzonen nicht klar erkennbar und sollen verbindlich angeordnet werden.	Stellungnahme Eigentümerin Die benötigten Sichtzonen sind im Situationsplan bereits als solche vermerkt und auch in den Vorschriften § 8 Abs. 1 verbindlich geregelt. Hinweis: Sofern die Erschliessung der Liegenschaften Margarethenweg 1-5 auch künftig über die heute bestehende Ausfahrt erfolgen soll, müssten die entsprechenden Sichtzonen noch ergänzt werden Erwägungen des Gemeinderats Die Sichtzonen sind mit dem Gestaltungsplan festzulegen. ➤ Anpassung der Unterlagen
---	--	--

Beitrag 5

Antrag / Themen	Begründung der Mitwirkenden (+/- Zitate)	Erwägungen / Empfehlungen
1. Planungsinstrument Der Planungssperimeter sei gemäss Bauzonenplan erschliessungsplanpflichtig. Zur Mitwirkung aufgelegt wurde nun kein Erschliessungsplan, sondern ein Gestaltungsplan. Im erläuternden Bericht hiesse es, die Grundeigentümerschaft habe sich für die «Ausarbeitung eines Gestaltungsplans entschieden, welcher über die Inhalte eines Erschliessungsplans hinausgehe.	Die Mitwirkenden sehen die Kombination der Planungsinstrumente kritisch	Stellungnahme Eigentümerin Keine Stellungnahme Erwägungen des Gemeinderats Im Schreiben der Mitwirkenden wird nicht ausgeführt, was als kritisch erachtet wird. Während ein Erschliessungsplan bezweckt, Lage und Ausdehnung von Erschliessungsanlagen festzulegen, beinhaltet der Gestaltungsplan nebst der Sicherung der Erschliessung auch städtebauliche, architektonische und raumplanerische Aspekte, insbesondere den haushälterischen Umgang mit dem Boden. Dass der Perimeter des Gestaltungsplans nicht mit dem eingetragenen Perimeter im Bauzonenplan übereinstimmt ist aber tatsächlich zu prüfen, respektive anzupassen. ➤ Anpassung der Unterlagen

2. Erschliessung 2.1 Motorisierter Verkehr Der aufliegende Planentwurf sehe als Erschliessungslösung für den motorisierten Verkehr ein Nebeneinander zweier Kantonsstrassenanschlüsse vor, nämlich den bestehenden Anschluss (Margarethenweg) und einen neu zu erstellen den Anschluss. Der neue Anschluss werde in den Auflageakten mit wechselnden Worten umschrieben («gemeinsame Einfahrt Haus an der Tramstrasse» / «direkte Erschliessung ab der Kantonsstrasse» / «eine neue, direkt nördlich der Fremdparzelle [=LIG Suhr / 1493] angeordnete Ausfahrt») Planerisch ergebe er sich aus der Festlegung «Zu- /Wegfahrt Areal» im Situationsplan und aus § 8 Abs. 1 SNV.	Dem Gemeinderat und der Grundeigentümerschaft seien die grundsätzlichen Vorbehalte der Mitwirkenden betreffend die sogenannte «Variante 2» bekannt. Die Neubegründung eines Direktanschlusses an eine Kantonsstrasse widerspreche dem Grundsatz der rückwärtigen Erschliessung. Entsprechend dem vorgenannten Grundsatz müsse und könne der Planungssperimeter über die Hintere Dorfstrasse erschlossen werden, was der sogenannten «Variante 3» entsprechen würde. Eine dahingehende Prüfung sei im Übrigen nur konsequent, wo der quartierfremde Besucherkehr ohnehin über die Hintere Dorfstrasse geführt werden solle, da dort Besucherparkplätze vorgesehen seien. Gleichermassen bekannt sei dem Gemeinderat und der Grundeigentümerschaft, dass die Erschliessungslösung derart ausgestaltet werden müsse, dass der Direktanschluss des Margarethenweges an die Kantonsstrasse erhalten bleibe. Alles andere würde die Erschliessung der Liegenschaften am Margarethenweg 1 – 5 aufheben und zudem die Ausübung der Fahrwegdienstbarkeiten, die zugunsten der darüber erschlossenen Parzellen (darunter diejenigen des Mitwirkenden) bestünden, verunmöglichen, das ginge nicht. Aufgrund ihrer grundlegenden Vorbehalte kämen die Mitwirkenden nicht umhin, vorliegend noch einmal die dahingehende Umplanung der Erschliessung anzuregen, dass diese über die Hintere Dorfstrasse erfolge. Von den grundlegenden Vorbehalten einmal abgesehen, sei der Erhalt des Kantonsstrassenanschlusses Margarethenweg mit der nun	Stellungnahme Eigentümerin Es handelt sich nicht um eine Neubegründung eines Direktanschlusses an die Tramstrasse sondern um eine Erschliessung des Areals über den bestehenden Margarethenweg. Die Erschliessung der Liegenschaften Margarethenweg 1-5 bleibt ebenfalls erhalten. Die Grundeigentümerschaft ist wie in den Vorgesprächen mit den Mitwirkenden dargelegt bereit, allenfalls nötige flankierende Massnahmen zur Freihaltung der Erschliessung Margarethenweg 1-5 umzusetzen. Gemäss Vorabklärungen beim Kanton kann für die geplante Erschliessung eine Genehmigung in Aussicht gestellt werden. Erwägungen des Gemeinderats Die Varianten möglicher Erschliessungen wurden zu einem frühen Zeitpunkt geprüft. Unter dem Titel eines häuslicherischen Umgangs mit dem Boden lag der Fokus der Erschliessung auf den bestehenden Erschliessungen über die Hintere Dorfstrasse oder den Margarethenweg. Eine Erschliessung über die Bachstrasse konnte seitens Kanton und Gemeinde zu einem frühen Zeitpunkt ausgeschlossen werden, da die Bachstrasse eine wichtige Route bildet für den Fussgänger- und Veloverkehr. Der Kanton kann einer nebeneinanderliegenden Erschliessung zum Margarethenweg und der neuen Direkterschliessung keine Zustimmung in Aussicht stellen. Die vorliegende Lösung ist quartierschonend gewählt, der Verkehr wird auf kürzestem Weg in die Einstellhalle geleitet. Bei den Besucherparkplätzen handelt es sich lediglich um 3 Parkfelder, die über die Hintere Dorfstrasse erschlossen sind und keinen spürbaren Mehrverkehr ergeben. Die Dienstbarkeit für das Fahrwegrecht der Liegenschaften Margarethenweg 1 – 5 ist privatrechtlicher Natur und nicht durch die Gemeindebehörde zu prüfen. Aus Sicht des Gemeinderats bleibt die Fahrwegdienstbarkeit jedoch bestehen und wird lediglich im Zufahrtsbereich zum Margarethenweg leicht verändert. Damit eine freie Zu- und Wegfahrt zu den 3 Liegenschaften Margarethenweg 1 – 5 jederzeit gewährleistet ist, hat die Eigentümerschaft bereits verschiedentlich Hand geboten zur Lösungsfindung. Es wird eine für alle Nutzer optimale Lösung angestrebt.
---	--	--

	vorgesehenen Erschliessungslösung gewährleistet. Insofern nähmen die Mitwirkenden den aktuellen Planungsstand hin. Ob es dabei bleibe, werde sich zeigen, vor allem sobald feststehe, wie die kantonalen Stellen sich dazu positionieren. Möglicherweise werden flankierende Massnahmen erforderlich sein, namentlich um sicherzustellen, dass der Anschluss Margarethenweg tatsächlich «ausschliesslich den Liegenschaften Margarethenweg 1 – 5 [...] zur Verfügung stehe. Die freie Zu- und Wegfahrt zu den Liegenschaften am Margarethenweg 1 – 5 müsse jederzeit gewährleistet sein.	➤ Keine Anpassung der Unterlagen
2.2 Langsamverkehr Gemäss dem aufliegenden Planentwurf solle der Margarethenweg als Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der Bachstrasse und der Tramstrasse dienen. Das ergebe sich aus der planerischen Festlegung «Verbindung Fuss / Fuss und Velo (Lage schematisch)» und aus § 8 Abs. 3 SNV.	Die Sicherheitsvorbehalte der Mitwirkenden betreffend die auf dem Margarethenweg gedachte Fuss- / Veloverbindung seien dem Gemeinderat und der Grundeigentümerschaft bekannt. Die Mitwirkenden hätten den Eindruck, dass ausgeblendet werde, dass der Margarethenweg kein verkehrsfreier Fussweg, sondern eine befahrene Zufahrtsstrasse sei, die Liegenschaften am Margarethenweg 1 – 5 seien darüber erschlossen. Besonders im Zusammenhang mit schnell fahrenden E-Velos bestehe ein Kollisionsrisiko, namentlich wenn die Anwohnerinnen und Anwohner rückwärts aus ihren Grundstücken heraus manövrieren. In diesem Sinn regten die Mitwirkenden an, diese Verbindung zu überdenken, sprich an die Hintere Dorfstrasse (oder anderswohin) zu verlegen.	Stellungnahme Eigentümerin Die Mitwirkenden bemängeln die geplante Fuss- und Veloverbindung auf dem Margarethenweg, da es sich beim Margarethenweg nicht um einen verkehrsfreien Fussweg handelt, schlagen hingegen vor, die geplante öffentliche Fuss- und Veloverbindung auf die deutlich stärker befahrene Hintere Dorfstrasse zu verlegen. Abgesehen davon, dass es sich bei der Hintere Dorfstrasse als Gemeindestrasse bereits um eine öffentliche Fuss- und Veloverbindung handelt, wird ein Verzicht auf die geplante Durchwegung als Verlust für das Projekt und das gesamte Quartier beurteilt. Erwägungen des Gemeinderats Die Verbindung der Tramstrasse mit der Bachstrasse über den Winkelweg liegt in einer Entfernung von 150 m, über die Hintere Dorfstrasse in einer Entfernung von 100m. Fussgänger benützen den kürzesten und direktesten Weg. Ein enges Verbindungsnetz für den Langsamverkehr trägt wesentlich zur angestrebten Steigerung des Fuss- und Veloverkehrs bei. Der Gemeinderat teilt die Auffassung der Grundeigentümerin, dass das Durchqueren von Überbauungen zur Attraktivität beiträgt und die Quartiere miteinander vernetzt. Bei jeder Quartierstrasse besteht Mischverkehr aus PWs, Velos, Fussgängern und spielenden Kindern. Das erfordert eine entsprechende Rücksicht-

		nahme und Anpassung der gefahrenen Geschwindigkeit. Es ist nicht ersichtlich, warum auf dem Margarethenweg nicht funktionieren soll, was täglich in allen Quartierstrassen gelebt wird. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
2.3 Sichtzonen Für den neu vorgesehen Direktanschluss an die Kantonsstrasse sei im aufliegenden Planentwurf eine Sichtzone festgelegt. Die vorbeschriebene Streitbarkeit dieser Erschliessungslösung einmal dahingestellt, sei die Festlegung von Sichtzonen aus Gründen der Verkehrssicherheit gut und richtig. Allerdings fehle diese Festlegung in Bezug auf den Margarethenweg. Im Sinn einer umfassenden Erschliessungsplanung müsse auch dort planerisch eine Sichtzone definiert und diese dann verbindlich angeordnet und ihre dauernde Freihaltung durchgesetzt werden. Der Planentwurf sei entsprechend anzupassen.	Auf der Parzelle LIG Suhr / 1257 werde eine Autogarage betrieben. Es komme vor, dass zwischen dem Gebäude Assek-Nr. 518 (Tramstrasse 53) und der Tramstrasse Autos abgestellt werden. Parallel zum Margarethenweg verlaufe die Zufahrt zu den hinterliegenden Parkplätzen. Wie in diesem Bereich die dauernde Freihaltung der Sichtzonen – jene des neuen Direktanschlusses und des Margarethenwegs durchgesetzt werden soll, sei fragwürdig. Die angedachte Erschliessungslösung überzeuge auch vor diesem Hintergrund nicht.	Stellungnahme Eigentümerin Die benötigten Sichtzonen sind im Situationsplan bereits als solche vermerkt und auch in den Vorschriften § 8 Abs. 1 verbindlich geregelt. Hinweis: Sofern die Erschliessung der Liegenschaften Margarethenweg 1-5 auch künftig über die heute bestehende Ausfahrt erfolgen soll, müssten die entsprechenden Sichtzonen noch ergänzt werden Erwägungen des Gemeinderats Die Sichtzonen sind mit dem Gestaltungsplan festzulegen. ➤ Anpassung der Unterlagen
3. Massgebendes Terrain Der aufliegende Planentwurf sehe vor, das massgebende Terrain abweichend vom natürlich gewachsenen Geländeverlauf festzulegen. Dies ergebe sich aus der planerischen Festlegung «Massgebendes Terrain (neue Höhenkurven in m.ü.M)» und den zugehörigen Koordinaten im Situationsplan sowie aus § 5 Abs. 10 SNV. Begründet werde die vorgesehene Neufestlegung des massgebenden Terrains damit, im Planungssperimeter könne der natürlich gewachsene Geländeverlauf	Als massgebendes Terrain gelte der natürlich gewachsene Geländeverlauf (Ziffer 1.1 IVHB i.V.m. § 16 BauV). Vom natürlichen Gelände- verlauf der Umgebung sei nur dann auszu- gehen, wenn der natürlich gewachsene Gelände- verlauf zufolge früherer Abgrabungen und / o- der Aufschüttungen nicht mehr festgestellt werden könne (Ziffer 1.1 IVHB i.V.m. § 16 BauV). Die Behauptung der Grundeigentümerschaft, der natürlich gewachsene Geländeverlauf könne nicht mehr festgestellt werden sei aus verschiedenen Gründen zweifelhaft:	Stellungnahme Eigentümerin Die Festlegung des Terrains erfolgt entsprechend der Höhenlagen der an- grenzenden Parzellen und verfolgt einzig das Ziel die geplante Bebauung in die bestehende Nachbarschaft zu integrieren. Die Gebäude erfahren durch die Festlegung keine Mehrhöhe sondern werden lediglich leicht höher posi- oniert um eine adäquate Anbindung ans Quartier und die umgebenden Strassen sicherzustellen. Das Projekt verzichtet bewusst auf eine mit dem Gestaltungsplan theoretisch möglichen Erhöhung der Geschossigkeit und Gebäudehöhe und hält sich an die Höhenvorgaben der Grundordnung. Das Richtprojekt sieht bei Haus C sogar einen Verzicht auf ein Vollgeschoss vor. Die vorhandenen historischen Kartenwerke ab 1850 geben zudem keinen Hinweis darauf, dass die heute bestehende Mulde dem natürlich gewachse-

«aufgrund der früheren Nutzung nicht mehr festgestellt werden». Es sei daher vom natürlichen Gelände Verlauf der Umgebung auszugehen. Dementsprechend solle «im Rahmen des Gestaltungsplans ein massgebendes Terrain definiert [werden], welches sich durch Verbindung und Arrondierung der Höhenkoten der umgebenden Parzellen ergibt».	Es stehe nicht fest, dass der heutige Terrainverlauf tatsächlich «unnatürlich» sei. Dies sei eine blossе Mutmassung der Grundeigentümerschaft («wirkt wie eine durch landwirtschaftliche Bearbeitung entstandene Absenkung»). Belege dafür gäbe es – jedenfalls nach dem Aktenstand der Auflage – nicht. Angenommen der heutige Terrainverlauf sei tatsächlich künstlich verändert: Es seien – jedenfalls gemäss den Auflageakten – keine Bemühungen dokumentiert, den natürlichen Gelände Verlauf zu ermitteln. In Anbetracht dessen, dass der teilweise überbaute Planungsperimeter inmitten eines bebauten Gebiets liege und an die Tramstrasse, eine Kantonsstrasse (K242) grenze sei es kaum vorstellbar, dass keine historischen Kartenmaterialien bzw. Pläne vorhanden sein sollten, die eine Rekonstruktion des natürlichen Gelände Verlaufs zulassen. Das massgebende Terrain könne aus planerischen oder erschliessungstechnischen Gründen in einem Planungs- oder im Baubewilligungsverfahren abweichend festgelegt werden (Ziffer 1.1 IVHB i.V.m. § 16 BauV). Dabei müssten folgende Schranken beachtet werden: Eine abweichende Festlegung des massgebenden Terrains komme nur «ausnahmsweise» und «unter den eng umschriebenen Voraussetzungen des dritten Satzes [von Ziffer 1.1 IVHB] in Frage». Für eine solche Neufestlegung sei demnach das Vorliegen von planerischen oder erschliessungstechnischen Gründen erforderlich. (Ziffer 1.1 IVHB i.V.m. § 16 BAuV). Der Regierungsrat des Kantons Aargau benenne die Bannung einer «Hochwassergefahr» oder einer «Gefährdung des	nen Gelände Verlauf entspricht. Die dargestellten Höhenlinien und Gewässerläufe deuten im Gegenteil darauf hin, dass die Absenkung erst in jüngerer Zeit entstanden ist. Kann der natürliche Verlauf nicht mehr festgestellt werden, wird in der Praxis wie im vorliegenden Gestaltungsplan vorgeschlagen der Höhenverlauf der Umgebung herangezogen. Erwägungen des Gemeinderats Gemäss Ziffer 1.1 IVHB gilt der natürlich gewachsene Gelände Verlauf als massgebendes Terrain. Kann dieser in Folge früherer Abgrabungen und Aufschüttungen nicht mehr festgestellt werden, ist vom natürlichen Gelände Verlauf der Umgebung auszugehen. Aus planerischen oder erschliessungstechnischen Gründen kann das massgebende Terrain in einem Planungs- oder im Baubewilligungsverfahren abweichend festgelegt werden. Unter planerischen Gründen sind der Grundwasser- und Hochwasserschutz, die Erschliessungsplanung (mit dem Anschluss der angrenzenden Bauten und Anlagen) sowie Lärmschutz oder Ortsbildschutz gemeint. In der historischen Siegfriedkarte findet sich kein Hinweis auf eine Absenkung. Die Gebäude fügen sich gut in die Topografie ein und auch der Anschluss an die angrenzenden Strasse funktioniert mit den festgelegten Koten. Dass beim Terrain vom natürlichen Gelände Verlauf der Umgebung ausgegangen wird scheint folgerichtig. ➤ Keine Anpassung der Unterlagen
---	---	--

	Grundwassers» sowie die Lösung der «Siedlungsentwässerung» als zulässige Gründe im Sinn dieser Bestimmung. Selbst bei Vorliegen grundsätzlich statthafter Gründe sei eine abweichende Festlegung des massgebenden Terrains nicht einfach ohne Weiteres zulässig. Vielmehr müsse zwingend eine Interessenabwägung stattfinden, die zugunsten der ins Auge gefassten Neufestlegung ausfallen müsse. Das gebiete der Grundsatz der Verhältnismässigkeit (exemplarisch: § 3 VRPG) Die vorgesehene abweichende Festlegung des massgebenden Terrains sei nicht zulässig: Für die ins Auge gefasste abweichende Festlegung des massgebenden Terrains liege kein Grund im Sinn von Ziffer 1.1 Satz 3 IVHB vor. Sie sei somit nicht statthaft. Die erforderliche Interessenabwägung habe nicht stattgefunden. Wäre sie durchgeführt worden, hätte sie aufgrund entgegenstehender öffentlicher und privater Interessen aus Projektsicht negativ beschieden werden müssen. Denn es stünden höher zu gewichtende nachbarliche und ortsbildnerische Interessen entgegen. Je höher die Baukörper im Planungssperimeter würden, desto mehr würde die Aussicht und Privatsphäre der Nachbarinnen und Nachbarn beeinträchtigt und desto mehr Sonnenlicht wird ihren Liegenschaften entzogen. Je höher die Baukörper im Planungssperimeter würden, desto mehr würde die Überhöhung gegenüber den umliegenden Einfamilienhäusern herausgestellt, was sich mit dem Quartierbild nicht vertrage. All das sei unberücksichtigt geblieben, obwohl öffentliche und pri-	
--	--	--

	vate Interessen, namentlich nachbarliche Interessen und der Ortsbildschutz, berücksichtigt werden müssten. Es liege auf der Hand, dass die geplante Neufestlegung des Terrains dadurch motiviert sei, die Setzung der Baukörper zugunsten der späteren Überbauung höhenmässig zu optimieren. Dieses «Höhersetzen» sei aus diversen Gründen (z.B. Aussicht und Besonnung) vorteilhaft für den Verkauf bzw. die Vermietung der im Planungssperimeter zu realisierenden Wohneinheiten. Das Vorbringen der Grundeigentümerschaft, die zonengemässen Höhenvorschriften würden eingehalten bzw. gestaltungsplanerisch nicht abweichend geregelt, sei vor diesem Hintergrund mindestens zu relativieren. Man könne sagen, dass durch die vorgesehene abweichende Festlegung des massgebenden Terrains – gewissermassen durch die Hintertür – eben doch eine Erhöhung der Fassaden- und Gebäudehöhe erfolge.	
4. Bepflanzung Im aufliegenden Planentwurf sei östlich des kantonsstrassennahen Containerplatzes eine «Bepflanzung (Lage schematisch)» vorgesehen. Die Mitwirkenden begrüssen die angedachte Durchgrünung des Planungssperimeters grundsätzlich, erinnern aber vorsorglich an die Pflanzabstände (§ 72 f. EG ZGB), die namentlich gegenüber seiner Parzelle LIG Suhr / 1493 einzuhalten seien.	Ob sich der angedachte «Baumplatz» im Bereich der Tramstrasse unter Berücksichtigung dessen und des einzuhaltenden Strassenabstandes (§ 111 BAuG) tatsächlich realisieren lasse, bedürfe allenfalls weiterer Abklärungen.	Stellungnahme Eigentümerin Aufgrund des Hinweises wurde die Situation nochmals überprüft. Der schematisch bezeichnete Baum hält wie gezeichnet einen Abstand von rund 2 m zur Parzelle 1493 ein und kann demnach gemäss § 73 Abs. 1 EG ZGB bis zu 7 m hoch sein, sofern er effektiv in mindestens diesem Abstand gepflanzt wird. Der Kantonsstrassenabstand gemäss § 111 BauG von 2 m wird in jedem Fall eingehalten. Entsprechend kann das Freiraumkonzept an dieser Stelle wie geplant umgesetzt werden. Erwägungen des Gemeinderats Die Pflanzabstände gegenüber den anstossenden Parzellen sind gemäss § 72 EG ZGB einzuhalten. Gegenüber Gemeinde- und Kantonsstrasse kommt § 111 Baugesetz (BauG) zum Tragen. ➤ Prüfung der Unterlagen

