Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Birmensdorferstrasse 55, CH-8004 Zürich
+41 (0)44 245 46 09, www.wetering.ch

Gemeinde Menziken (AG)

RICHTKONZEPT „ZENTRUM“

Entwicklungsrichtplan und Leitlinien

Vom Gemeinderat am 23. Januar 2023 beschlossen

Mai 2014 / Teilrevision 2023

Auftraggeber
Gemeinde Menziken
Herr Luigi Antonuccio, Leiter Abteilung Bau und Planung
Hauptstrasse 42
Postfach
5737 Menziken AG

Bearbeitung
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zürich
Tel +41 (0)44 245 46 09
www.wetering.ch

Han van de Wetering, Dipl. Ing. TU Städtebau, Architekt SIA
Valérie Weibel, BSc. FHO in Raumplanung, FSU

Inhalt

1.	Einleitung	2
2.	Analyse /Handlungsansätze	7
3.	Leitidee / Grobkonzept	15
4.	Richtkonzept	17
5.	Entwicklungsrichtplan Zentrum	21
6.	Empfehlungen	32
7.	Quellen	33
8.	Anhang	34

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Quartier Bahnhof Menziken-West, zwischen Bahn, Wyna und Alu Menziken, gehört zu den strategisch wichtigsten Gebieten von Menziken. Das Gebiet ist gut erschlossen (Lage direkt beim Bahnhof / direkt an der Hauptstrasse) und spielt als Teil des Zentrumsgebiets eine wichtige Rolle als Visitenkarte von Menziken. Mit der Wyna verfügt das Gebiet zudem über ein attraktives landschaftliches Element. Gleichzeitig bestehen verschiedene Einschränkungen und Schwierigkeiten wie Lärm (Verkehrsimmissionen) und Zugänglichkeit (Barrierewirkung Wyna, Bahn, Hauptstrasse). Mit der kleinteiligen Parzellenstruktur und Heterogenität der Nutzungen und Bebauung ist eine einmalige Quartierstruktur entstanden, die aber eine qualitative Verdichtung und Aufwertung des Gebiets erschweren. Ebenfalls muss bei einer Verdichtung das Erschliessungssystem teilweise angepasst und ergänzt werden.

Abb. 1 Planungsgebiet (Van de Wetering GmbH)

1.2 Studie Alu Areal / Bahnhof West

Im Rahmen der Studie Alu Areal / Bahnhof West aus 2014 wurde eine erste Entwicklungsstrategie für das Gebiet entwickelt. Im Geviert zwischen der Neuen Bahnhofstrasse, Bahn, Hauptstrasse und Gässli sieht diese Studie vor, auf Basis der bestehenden Parzellenstruktur vor allem die Ränder zu stärken und neu zu definieren. Die heterogene und kleinteilige Struktur im inneren Bereich kann somit erhalten bleiben und in einem langsameren Prozess stufenweise verdichtet und aufgewertet werden. Im Areal der Alu Menziken steht die Platzgestaltung des Vorbereichs des bestehenden Hochhauses im Vordergrund. Hier soll insbesondere der Bezug zur Hauptstrasse verbessert werden.

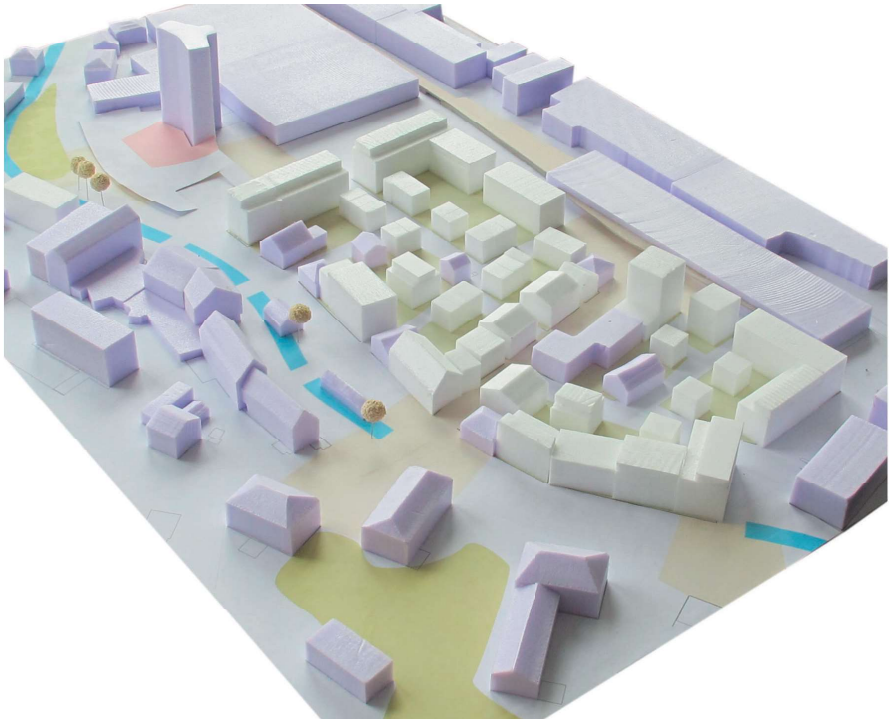

Abb. 2 Modell Entwicklungsstrategie Alu Areal / Bahnhof West, Menziken (Van de Wetering GmbH, 2014)

1.3 Qualitatives Verfahren Zukunftspforte Alu-Menziken

Im Richtkonzept 2014 wurden die alten Industriehallen der ALU Menziken unverändert übernommen. Diverse Anläufe, für diesen Hallen eine neue Nutzung zu finden, verliefen ergebnislos. Die neue Entwicklungsstrategie aufgrund der Studie Zukunftspforte Menziken führt zur vorliegenden Teilrevision im nordöstlichen Teilgebiet.

Um das vorhandene Potential auszuschöpfen sowie der Vielschichtigkeit der Aufgabe gerecht zu werden, wurde zur Qualitätssicherung ein Dialogverfahren - Studium der Lösungsmöglichkeiten - durchgeführt.

Abb. 23 Plan und Visualisierungen aus dem Verfahren "Zukunftspforte Menziken" (Steiner AG, 2022)

Ziel war die optimierte Lösungsfindung im Variantenstudium. Dabei standen vor allem die folgenden Themen im Vordergrund:

- Städtebau und Freiraum
- Erschliessung / Verkehr
- Bauliche Dichte
- Nutzungen
- Höhenentwicklung

Für die Entwicklung des Areals wurde ein Projekt angestrebt, welches städtebaulich, architektonisch und wirtschaftlich überzeugende Antworten für Wohnnutzungen und - in geringerem Ausmass - gewerbliche Nutzungen aufzeigt.

Die Auftraggeberin suchte nach Lösungen, welche die Qualität der Lage an dieser städtischen Lage optimal ausnutzt. Darüber hinaus galt es eine attraktive Gesamtstimmung zu erzeugen und einen Beitrag zur Gemeindeentwicklung rund um das Bahnhofsquartier zu leisten.

1.4 Methodik

In diesem aktualisierten Richtkonzept wird die Entwicklungsstrategie aus der Studie Alu Areal / Bahnhof West ergänzt durch die Erkenntnisse aus dem Dialogverfahren "Zukunftspforte Menziken" für den östlichen Teil des Alu-Areals. Es betrifft insbesondere eine Nutzungsänderung von Gewerbe- zu Misch- und Wohnnutzung. Mit dieser Nutzungsänderung sind aber auch weitere Themen (Qualität im Freiraum, Erschliessung) zu präzisieren. Für eine kohärente, zusammenhängende Entwicklung wird das gesamte Gebiet betrachtet. Die Projektkonzeptvorschläge aus dem Dialogverfahren wurden im Variantenstudium an vier Workshops im Gremium aus Gemeindevertreter sowie Sach- und Fachexperten analysiert und bewertet. Zusätzlich gab es zwei Werkstattgespräche im Fachgremium. Massgebend für die Durchführung des Verfahrens war das Programm zum Dialogverfahren, die Rückmeldungen zu den Workshops sowie der Schlussbericht. Das resultierende Richtprojekt dient als Grundlage für das neue Richtkonzept.

Mit dem Richtkonzept wird die städtebauliche Machbarkeit geprüft. Das Konzept umfasst Aussagen zur Erschliessung (MIV, Langsamverkehr), zur Parkierung, zum Freiraum, zu den Nutzungen, zu Gebäudehöhen und Etappen und bildet dabei die planerische Basis für die Entwicklung und Aufwertung des Gebiets. Das Richtkonzept wird mit einem Entwicklungsrichtplan und Leitlinien bezüglich Nutzungen, Bebauung, Freiraum und Erschliessung ergänzt. Des Weiteren werden Empfehlungen zur raumplanerischen Umsetzung gemacht. Das Produkt (Richtprojekt mit Entwicklungsrichtplan und Leitlinien) wird vom Gemeinderat verabschiedet und dient als Grundlage für weitere Entwicklungen des Gebiets.

1.5 Vorgabe Bau- und Nutzungsordnung

Für diese Teilrevision des Richtkonzepts resp. des Entwicklungsrichtplans wird auf §10 der Bau- und Nutzungsordnung verwiesen. Darin steht folgender Vorgabe zur Zentrumszone:

Für die Zentrumszone besteht ein Richtkonzept „Zentrum“. Er zeigt die anzustrebende Nutzungsverteilung und das anzustrebende städtebauliche Grundmuster auf und basiert auf dem Leitbild der Gemeinde- und Zentrumsentwicklung (vgl. § 3), insbesondere auf folgenden Leitsternen:

3: Zentrum voller Vielfalt und Lebendigkeit

4: Ein Stück Stadt durch Nachverdichten

6: Lebendigkeit im öffentlichen Raum

2: Von der im Richtkonzept vorgesehenen Struktur kann abgewichen werden sofern eine städtebaulich gleichwertige Lösung aufgezeigt wird. Der Gemeinderat entscheidet, in der Regel auf der Basis von Fachgutachten.

Mit dem Beschluss des Gemeinderates vom 23. Januar 2023 wird die Teilrevision "Baubereich D1" verabschiedet. Gemäss § 9 Abs. 3 der BNO Menziken wurder die erforderliche Mitwirkung der Bevölkerung durchgeführt, ihre Belange geprüft und in das vorliegende Richtkonzept aufgenommen.

1.6 Vorhandene Grundlagen

- Schlussbericht zum Dialogverfahren "Zukunftspforte Menziken" von 20.7.2022 (FSP Architekten, Planikum, Steiner AG)

- BNO und Bauzonenplan der Gemeinde Menziken von 24.11.2016, genehmigt 28.6.2017

- Studie Alu Areal / Bahnhof West, Menziken (Van de Wetering GmbH / SKK Landschaftsarchitekten AG), 14. Januar 2014

- Menziken, Standortprofil, intosens AG, Januar 2012

- Menziken, Die Ära nach der Alu Strategiepapier, intosens AG, Januar 2012

- Als Plangrundlagen dienen die Daten der amtlichen Vermessung (AV-Daten), Abgabestelle: Zbinden Geo AG, Bezirksgeometer Kulm, Zentrumsplatz 3, 5726 Unterkulm

2. Analyse /Handlungsansätze

Übergeordnete Struktur

Die bauliche Entwicklung im Bezirk Kulm, mit Reinach und Menziken als Hauptorte, fand lange hauptsächlich entlang der Wyna und der parallel verlaufenden Hauptstrasse statt. Schon im 19. Jahrhundert waren die zwei Orte Reinach und Menziken zu einem Korridor zusammengewachsen. Eine wichtige Rolle bei der Entwicklung des Bezirks spielte die Bahnlinie, die früher aus einem Nebenast der Seetallinie (bis 2000 bis Beromünster) und eine strassengebundene Linie nach Aarau bestand. Um die Bahnhaltestellen erweiterten sich die Ortszentren und konzentrierten sich die Industrienutzungen (z.B. die Alu Menziken beim Bahnhof Menziken).

Abb. 3 Historische Entwicklung 1890 und 1940 (Swiss.topo)
Skizze Bauliche Entwicklung Wynental (Van de Wetering GmbH)

Die Bahnhofsgebiete sind darum heute städtebaulich sehr spannende und immer noch sehr strategische und wichtige Orte. Prägend ist das Nebeneinander von kleinteiligen, historisch gewachsenen Strukturen und grossmassstäblichen Industrie- und Gewerbebauten (Hallen, Hochhäuser). Die heutige Umstrukturierung der Industrieareale bietet eine Chance, die Bedeutung der Zentren und der Bahnhofsgebiete zu stärken. Zusätzlich sind die Bahnhofsgebiete wichtige Drehscheiben, wo viele Wege zusammenkommen. Des Weiteren ist die Bahnverbindung von Menziken nach Aarau mit einem Viertelstundentakt attraktiv.

Handlungsansätze

- Aufwertung des Korridors Hauptstrasse – Wyna – Bahn zu einer attraktiven inneren Freiraumstruktur, als städtebauliches Rückgrat und Hauptverbindung des Bezirks für alle Verkehrsträger.
- Weiterentwicklung der räumlichen Grundstruktur: Stärkung der Synergien zwischen Ortszentrum und Bahnhofsgebiet, in Zusammenhang mit einer Umstrukturierung der Industrieareale.

Identität: Zentrum

Der Knoten Bahnhofstrasse – Hauptstrasse bildet den historischen Brennpunkt der Gemeinde und wird auch heute noch von einem attraktiven baulichen Ensemble (Schulhaus, Waag, Gemeindehaus, Pfarrheim) gefasst. Der Ort ist zentrale Drehschreibe und wichtiger Treffpunkt der Gemeinde und das prädestinierte Zentrums Menzikens. Mit dem Projekt im Bereich des ehemaligen Restaurants Waag entsteht zudem ein neuer städtebaulicher Akzent und der Ort wird räumlich aufgewertet. Aufgrund der überdimensionierten Verkehrsflächen kommen die Qualitäten und die Rolle als Zentrum jedoch kaum zur Geltung.

Abb. 3 Ensemble Knoten Hauptstrasse - Bahnhofstrasse (Van de Wetering GmbH)

Abb. 4 Bauprojekt im Bereich des ehemaligen Restaurants Waag (Mantel Architektur, 2019)

Handlungsansätze

- Der Knoten Bahnhofstrasse – Hauptstrasse soll zu einem attraktiven Zentrumsplatz umgestaltet werden. Die Dominanz der Verkehrsflächen soll gestalterisch reduziert werden. Somit kann auch die Wyna mit dem Menzomarkt räumlich besser verknüpft und das Zentrum als Ganzes aufgewertet werden.

Identität: Alu Menziken

Das Areal der Alu Menziken bildet ein wichtiger Zeitzeuge der Industrie in Menziken. Insbesondere das Hochhaus ist ein wichtiger städtebaulicher Merk- und Orientierungspunkt des gesamten Bezirks. Mit dem im Jahr 2013/2014 entwickelten Gestaltungskonzept Alu Areal Menziken[1], wird das Areal mit einem neuen Hochhausvorplatz und der Umgestaltung der Neuen Bahnhofstrasse Teil des Zentrums werden.

Östlich der Hochhauses liegt ein grosses Areal mit verschiedenen, zusammengesetzten Hallen. Die Hallen selber haben aber ein beschränktes Umnutzungspotenzial für die gesuchte Innenentwicklung des Zentrums.

1 SKK/VDW - Alu Areal Menziken: Gestaltungskonzept

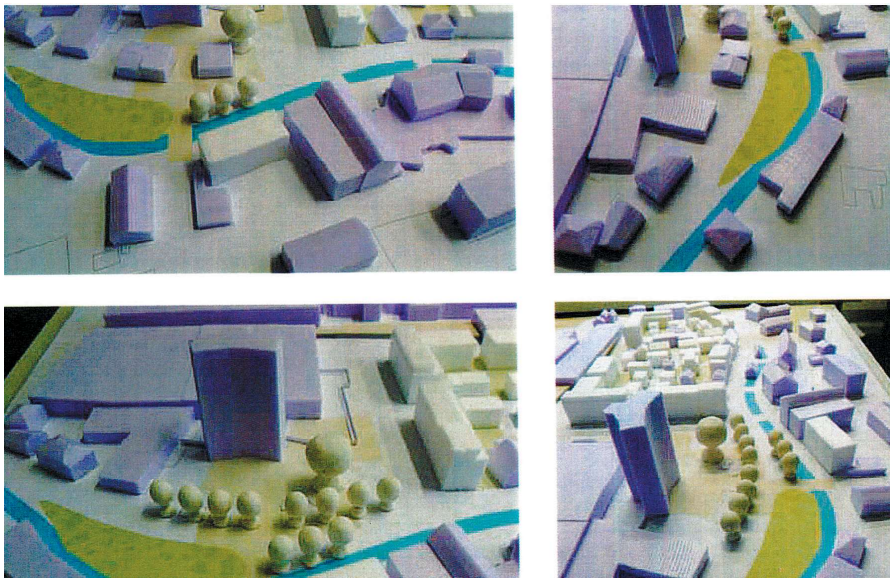

Abb. 5 Studie Alu Areal Menziken; Gestaltungskonzept SKK (SKK Landschaftsarchitekten AG, 2014)

Handlungsansätze

Das Areal der Alu Menziken soll räumlich Teil des Zentrums werden, das Gestaltungskonzept soll dafür in die Zentrumsplanung integriert werden. So können Synergien mit der Um- und Neustrukturierung des Areals besser genutzt werden. Im westlichen Teil geht es um die Aufwertung des Hochhausvorplatzes ("Parvis") und die bessere Anbindung am Umfeld. Der östliche Teil bildet ein gut dimensioniertes Baufeld. Die bestehenden Hallen sind durch eine dichte, vielseitige Zentrumsentwicklung zu ersetzen.

Geviert Bahnhofstrasse

Das Geviert westlich des Bahnhofs besteht aus einer sehr heterogenen Mischung aus Gebäudestrukturen und Nutzungen. Die Kleinteiligkeit und das gewachsene Nebeneinander von unterschiedlichen Bauten und Nutzungen geben dem Gebiet einen einmaligen Charakter, erschweren jedoch gleichzeitig eine qualitative Weiterentwicklung des Gebiets. Das Geviert weist eine sehr kleinteilige Parzellenstruktur auf. Viele der Parzellen sind nicht baureif; sie sind nicht ausreichen erschlossen und/oder sie sind nicht bebaubar gemäss den rechtskräftigen Bau- und Nutzungsvorschriften.

Obwohl das Quartier lange eine sehr tiefe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte hat, ist seit Genehmigung der Nutzungsplanung in 2017 eine langsame, aber stetige Innenentwicklung im Gang. Die Einwohnerdichte nimmt wieder zu. Damit wird die zentrale, strategische Bedeutung des Gebiets (städtebauliches Scharnier, Zentrumsgebiet) gestärkt.

Handlungsansätze

Im Geviert Bahnhofstrasse soll der Innenentwicklungsprozess weitergeführt werden. Der Fokus liegt auf Wohnnutzungen. Der heutige Charakter und die räumliche Qualitäten sollen dabei erhalten bleiben. Es geht eher um eine „horizontale“ als eine „vertikale“ (z.B. mehr Geschosse) Verdichtung. Die Gesamtbreite des Gevierts von etwa 100 m zwischen Hauptstrasse und Bahn erlaubt bei moderaten Bauhöhen (3 bis 5 Geschossen) vier Bautiefen, bei höheren Geschosszahlen sind nur noch zwei oder drei Bautiefen möglich, wobei eine ungerade Zahl von Bautiefen für die Erschliessung und Anordnung der Nutzungen immer ungünstig ist. Mit einer Reduktion der Bautiefen wird zudem eine Gesamtentwicklung des Gevierts unerlässlich, was einer kleinteiligen Parzellenstruktur mit vielen verschiedenen Grundeigentümer schwierig ist.

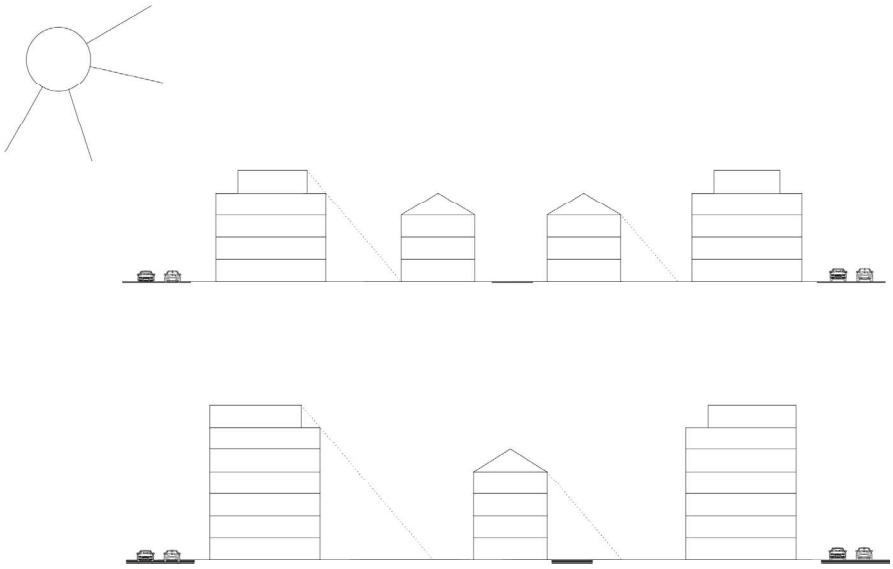

Abb. 6 Schema Bautiefen Geviert Bahnhofstrasse (Van de Wetering GmbH)
oben: bei 3-5 Geschossen sind 4 Bautiefen möglich
unten: bei 6 oder mehr Geschossen sind nur noch 2 oder 3 Bautiefen möglich, was nicht anzustreben ist (vgl. BNO)

Die Ränder entlang der Hauptstrasse und beim Bahnhof sollen gestärkt werden und EG-Nutzungen mit publikumsorientierten Nutzungen aufweisen. Im Inneren des Quartiers sind reine Wohnbauten denkbar.

Freiraum

Die Gemeinde Menziken bietet eine sehr gute Freiraumversorgung. Das prägende Element ist der allmendartige, zusammenhängende Grünraum (mit Spielplätzen, Sportplätzen, Freibad), welcher in Gehdistanz südlich des Zentrums liegt. Weitere Naherholung bieten die Kulturlandschaft und die Wälder. Im Zentrum selber fehlt jedoch ein attraktiver

Freiraum. Die heutigen Freiflächen eignen sich kaum als Treffpunkt, Aufenthaltsort, Ort für kleine Veranstaltungen oder als Begegnungsraum. Grosses Potential haben aber der Gewässerraum der Wyna (mit der „alten Säge“ und dem „Brunnen mit Bronzefigur“) und der zentrale Knoten Bahnhofstrasse – Hauptstrasse.

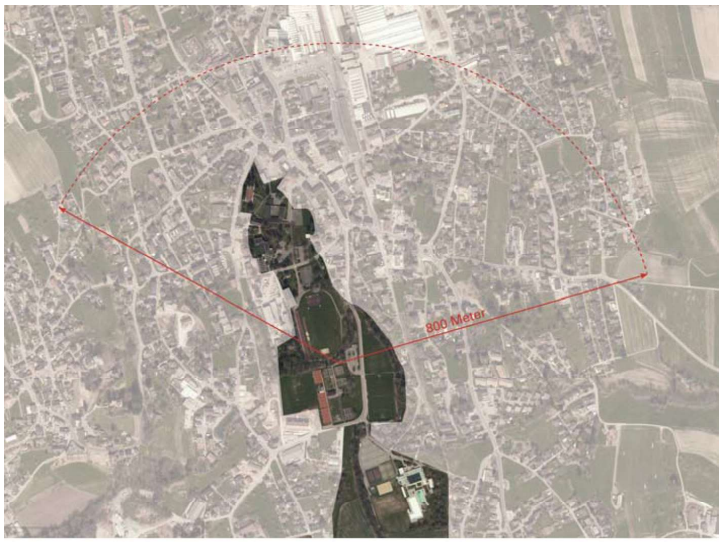

Abb. 7 Allmendartiges Freiraumgefüge (SKK Landschaftsarchitekten AG)

Handlungsansätze

- Der allmendartige Grünraum soll gut und direkt am Dorfzentrum Menziken angehängt werden.

- Wichtig für ein attraktives Zentrum sind die Umgestaltung des Dorfplatzes und die bessere gestalterische Einbindung des Landschaftsraumes Wyna im Dorfzentrum.

- Im Geviert Bahnhofstrasse sollen nur kleine Freiräume für den lokalen Bedarf geschaffen werden, da die Gemeinde mit dem allmendartigen Grünraum bereits gut versorgt ist.

Hauptstrasse

Die Hauptstrasse hat eine relativ hohe Verkehrsbelastung (DTV zwischen 6‘000 und 10‘000). Der breite Querschnitt und die verkehrsorientierte Gestaltung der Hauptstrasse verleiten zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und stärken so die Trennwirkung. Dies führt dazu, dass die Qualitäten des kompakten Zentrums und die Nähe der Einrichtungen (Menzomarkt, Schule, Grünraum, Bahnhof etc.) heute kaum zur Geltung kommen und Synergien nicht genutzt werden. Die Breite von 7.0 bis 7.5 m ist zudem eine unklare Zwischengrösse und ist ins-

besondere für den Veloverkehr gefährlich. Es fehlt dem MIV an Platz für ein sicheres Überholen des Veloverkehrs, jedoch verleitet der breite Querschnitt dazu.

Handlungsansätze

Zwar wurde die Hauptstrasse vor kurzem saniert, mittelfristig ist jedoch, insbesondere im Zentrumsbereich, eine siedlungsverträglichere Gestaltung anzustreben. Zudem soll die Strasse für alle Verkehrsteilnehmer attraktiv sein. Eine Verschmälerung der Breite auf 6.0 oder 6.5 m könnte die Sicherheit für Velofahrer verbessern.

Neue Bahnhofstrasse

Die neue Bahnhofstrasse ist ein neues Erschliessungselement und ist heute der Hauptzugang zum Bahnhof. Die Strasse liegt im Bereich des ehemaligen Bahnhofs resp. eines ehemaligen Gütergleises. Unterstützt durch die dynamische Strassenführung ist ein fremdwirkender Zwischenraum mit „Überlandcharakter“ entstanden, welcher die ehemals zusammenhängenden Siedlungsgebiete „Geviert Bahnhofstrasse“ und „Alu-Menziken“ voneinander trennt.

Abb. 8 Neue Bahnhofstrasse (Van de Wetering GmbH)

Handlungsansätze

Der Zwischenraum soll einerseits mit der Umgestaltung im Bereich der Alu-Menziken und andererseits mit einer strukturierenden Bepflanzung und einer klareren baulichen Fassung eingeengt werden. Langfristig soll die Strassenführung der Siedlungsstruktur angepasst werden. So entstehen bessere Baufelder, zudem könnte der Strassenraum mehrere Bahnhofsfunktionen (K&R, Kurzzeitparkplätze) aufnehmen.

Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse ist die alte Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof. Charakteristisch sind die Sichtbezüge zum Bahnhof und zum Ortszentrum und Dorfplatz. Obwohl die Strasse als Zone 30 markiert ist, bezieht die Gestaltung sich auf die ehemalige Funktion als Hauptverbindung. Für Fussgänger ist sie heute unattraktiv.

Handlungsansätze

- Mit einer Umgestaltung soll weniger die Verkehrsfunktion, sondern die Rolle als Promenade und Begegnungsraum im Vordergrund stehen. Insbesondere für den Fussverkehr soll sie attraktiv sein.

Fuss- und Veloverkehrsnetz

Die wichtigsten Funktionen, Zentren und Nutzungen im Bezirk Kulm befinden sich in einem eher flachen Korridor entlang Hauptstrasse, Wyna und Bahn. Die Distanzen zwischen den Einrichtungen sind kurz, dank der zentralen Lage des Korridors sind die Einrichtungen auch von den Wohnquartieren immer nah und gut erreichbar. Die Region bietet demnach gute Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr. Trotzdem ist der Modal Split Anteil des Fuss- und Veloverkehrs im Pendlerverkehr eher tief mit 16.8 % gegenüber dem Anteil MIV mit 72.4 %[1]. Dies hat einerseits mit der Barrierewirkung der drei Längsstrukturen Hauptstrasse, Wyna und Bahn zu tun. Andererseits ist die Hauptstrasse selber, insbesondere in Menziken, wenig attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr.

Das Dorfzentrum bildet die zentrale Drehscheibe der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen. Auch alle Wanderwege kommen hier zusammen. Die drei Längsstrukturen Hauptstrasse, Wyna und Bahn sind jedoch heute auch auf lokaler Ebene starke Barrieren. Auch scheinen die Übergänge über die Wyna willkürlich platziert und sind nicht Teil einer durchgehenden Verbindung.

Handlungsansätze

- Mit einem feinmaschigen Fuss- und Veloverkehrsnetz im gesamten Zentrum soll die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Zentrumsnutzungen zu Fuss und mit dem Velo verbessert werden.

1 Menziken, Standortprofil, Intosens AG, S. 32

3. Leitidee / Grobkonzept

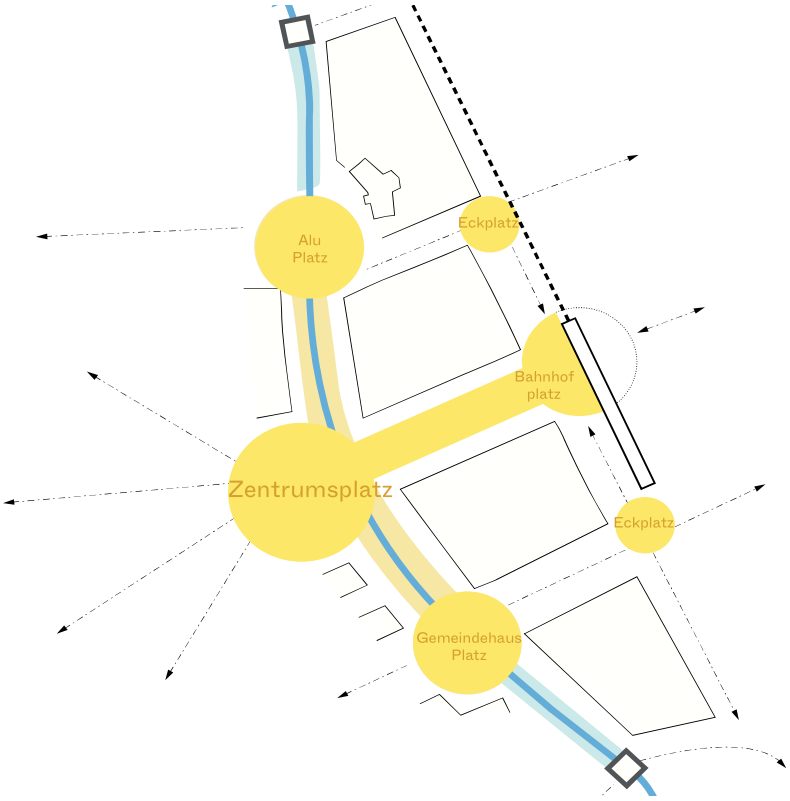

Abb. 9 Leitidee Zentrum Menziken (Van de Wetering GmbH)

Das Grobkonzept sieht vor die bestehenden Verkehrsachsen Hauptstrasse und Bahnhofstrasse als Rückgrat des Zentrum Menzikens zu stärken. Der Zentrumsplatz, im Kreuzungsbereich der Haupt- und Bahnhofstrasse, wird zum zentralen Treffpunkt und zur Drehscheibe.

Der Aluplatz um das Alu-Hochhaus soll den nördlichen Abschluss bzw. Auftakt der Hauptstrassenachse bilden. Südlich bildet der Gemeindehausplatz diesen Abschluss. Die Plätze werden durch zwei kleinen Eckplätze ergänzt. Zwischen der Achse Hauptstrasse und der Bahnlinie liegen die Zentrumsgevierte (als Areale A bis D bezeichnet). Diese werden verdichtet und aufgewertet.

Im Geviert Bahnhofstrasse (die Areale direkt nördlich und südlich der Bahnhofstrasse) ist der Erhalt der heute bereits bestehenden Nutzungsdurchmischung und der kleinteiligen Bebauungsstruktur wichtig. Diese verleihen dem Gebiet einen eigenen Charakter.

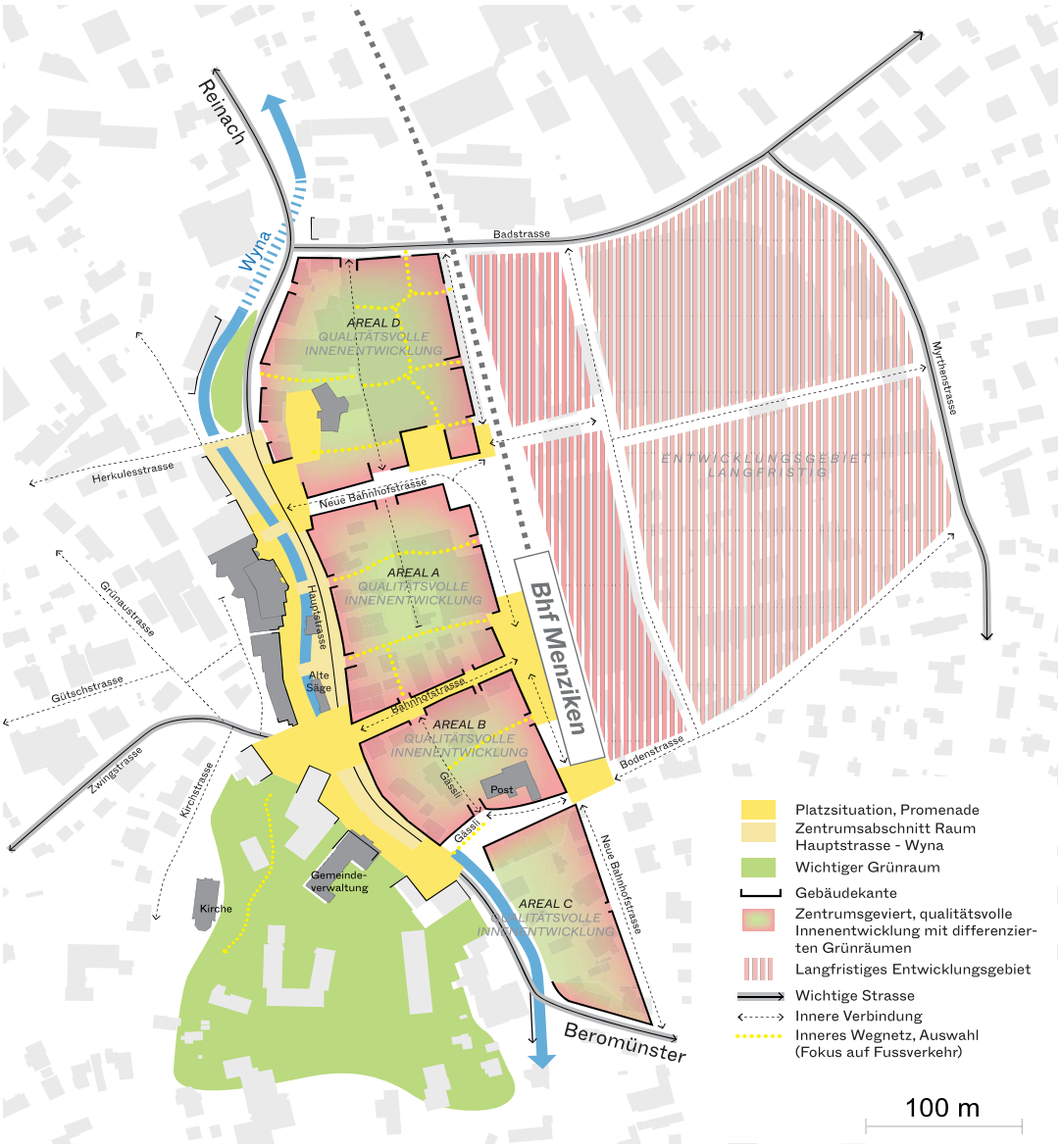

Abb. 10Grobkonzept Zentrum Menziken (Van de Wetering GmbH)

4. Richtkonzept

Das Richtkonzept ist ein Konkretisierung des Grobkonzepts (siehe Abb. 12). Es geht um die veranschauliche Darstellung einer anzustrebenden zukünftigen Struktur des Zentrums und um die Prüfung der städtebaulichen Machbarkeit. Im nördlichen Teil des Perimeter befinden sich diverse Bestandesgebäude, namentlich der grosse ehemalige Industriekomplex der Alu Menziken. Da trotz intensiven Bemühungen keine geeigneten Nachfolgenutzungen gefunden wurden, entstand der neue Ansatz "Wohnnutzung mit untergeordnetem Gewerbeanteil". Im geänderten Baufeld D ist auch dargestellt, dass die bestehenden Gebäude längs der Kantonsstrasse – zwischen der Neuen Bahnhofstrasse und der Badstrasse – langfristig ersetzt werden könnten (vgl. Abb. 14). Das Konzept ist kein Projekt: die dargestellte Gebäude und Freiräume folgen den wichtigsten Grundsätzen, sind aber nur indikativ.

Abb. 11 Richtkonzept Zentrum Menziken; Im Anhang: Gesamtplan im Massstab 1 : 1'500

Abb. 12 Ausschnitt Richtkonzept Zentrum Menziken, Option mit neuen Baufeldern für den östlichen Teil des Gevierts Alu Menziken (Van de Wetering GmbH); Im Anhang: Gesamtplan im Massstab 1 : 1'500

Ein wichtiger Grundsatz bei der räumlichen Entwicklung des Ortszentrums ist die städtebauliche Stärkung und Akzentuierung der Ränder. Entlang der Hauptstrasse und der Neuen Bahnhofstrasse entsteht eine offene, aber urbane Gebäudestruktur mit 5 Vollgeschossen. Baulinien unterstützen die räumliche Klärung der Strassenräume und sorgen für eine bessere Lesbarkeit des Strassennetzes. Wichtig ist ein offen gestaltetes Erdgeschoss, wenn möglich mit Publikums- oder Gewerbenutzungen. In den Obergeschossen liegt der Fokus auf Wohnungen, Büros oder Dienstleistungsnutzungen sind jedoch auch möglich. Bei der Aufwertung der Bahnhofstrasse geht es einerseits um die Umgestaltung des Strassenraumes, andererseits um die städtebauliche Klärung des Raumes. Der Strassenraum wird mit einer Baulinie räumlich beruhigt und mit kleineren Gebäudevolumen (maximal 4 Geschosse) gefasst.

Innerhalb des Perimeters sind an drei räumlich wichtigen und strategischen Orten kleine bauliche Akzente vorgesehen: am südlichen Abschluss des Alu-Platzes, nördlich des Bahnhofplatzes und an der Ecke Neue Bahnhofstrasse – Gässli (im Bereich der heutigen Post). Im Vordergrund steht die architektonische, städtebauliche Auszeichnung der Ecksituation (z.B. akzentuierte Eingangs- und Erdgeschosssituation, Dachform). Im nördlichen Perimeter (im Bereich des Areals der Alu-Menziken) ist, in Ergänzung zum bestehenden Hochhaus, ein weiteres

hohes Haus als lokaler Merkpunkt (Sichtbezug zum Bahnhofplatz) denkbar.

Im Inneren des Gevierts Bahnhofstrasse (Areale A und B) wird die kleinteilige Struktur erhalten und ergänzt. Hier sind kleine Punktbauten oder kurze Reihenstrukturen mit maximal 3 Geschossen (und Dachgeschoss) denkbar. Ein grüner, ruhiger Charakter ist anzustreben. Der Fokus liegt hier auf Wohnnutzungen. Die (nicht verbindliche) Beschränkung der Gebäudehöhe erlaubt die Schaffung von vier Bautiefen zwischen Hauptstrasse und Bahn, was der Gesamtdichte und der Einbettung in die Umgebung zu Gute kommt.

Das Geviert der Alu Menziken (Areal D) weisst eine grössere Breite auf, zudem gibt es grössere Parzellen. Auch im Inneren des Gevierts sind hier darum grössere Gebäudevolumen möglich (5 Vollgeschosse mit Attika, Zeilenbauten, grössere Punktbauten). Wichtig ist die gute Gestaltung der Dächer (Begrünung, PV-Anlagen, Attika mit Vordach usw.) und die Förderung der Dachnutzung. Bei Wohnnutzungen gibt es ein grünes Umfeld. Wegen den bestehenden Strukturen lässt sich das Geviert in zwei unterschiedlichen, aber zusammenhängenden Areale gliedern. Im westlichen Areal gibt es eine repräsentative, strassenbegleitende Bebauung entlang der Hauptstrasse. Das bestehende Hochhaus steht als Solitär auf einem attraktiv gestalteten Platz. Dieser Platz dient als Erschliessungs- und Aufenthaltsraum. Im östlichen Areal ist die Bebauung um einen inneren, gemeinschaftlichen Grünraum gegliedert. Durch die versetzt in den Grünraum eingeschobenen Gebäudevolumen entsteht eine Sequenz von unterschiedlichen, vernetzten Freiräumen. Die Bebauung reagiert gleichzeitig auf das direkte Umfeld: es gibt eine eher lineare Struktur entlang der Bahnlinie und eine offene Struktur entlang der inneren Erschliessungsstrasse. Im Süden gibt es eine kleine Platzsituation mit einem hohen Haus (bis zu 10 Geschosse) als Merkpunkt. Bei diesem Geviert ist eine Etappierung in Teilbereiche möglich.

Mit der Aufwertung der Hauptstrasse und Bahnhofstrasse entsteht ein attraktives öffentliches Wegnetz. Die Wyna wird im Zentrumsbereich besser sichtbar und punktuell zugänglich. Die Verbindung zum Einkaufs- und Versorgungszentrum wird gestärkt. Die Kreuzung Hauptstrasse – Bahnhofstrasse wird zum Zentrumsplatz aufgewertet. Die Verkehrsflächen werden reduziert, die Wahrnehmbarkeit der Wyna und die Vernetzung mit dem allmendartigen Grünraum südlich des Gemeindehauses verbessert. Auch der Bahnhofplatz wird zu einer Platzsituation umgestaltet und zur Visitenkarte des Zentrums. Der Alu-Platz im Norden und der Gemeindehausplatz im Süden markieren die Eingänge zum Zentrum. Es entsteht ein feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz, das Zentrums- und Bahnhofsquartier sind somit gut miteinander vernetzt.

4.1 Kennzahlen

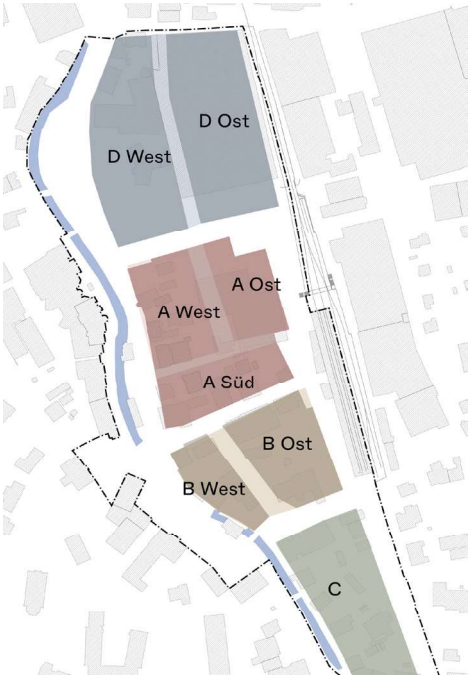

Abb. 13 Übersicht der Areale (oben) mit einem Richtwert zur Dichte (unten).

	massgebliche Grundfläche (m²)	Geschossfläche (m²)	Dichte (AZ) als Richtwert** gemäss Richtkonzept
Areal A Ost	3‘400	6‘700	195%
Areal A West	4‘500	7‘300	165%
Areal A Süd	3‘500	6‘400	180%
Areal B Ost	4‘800	9‘000	190%
Areal B West	2‘600	3‘300	125%
Areal C	7‘500	10‘500	140%
Areal D Ost	x	x	200%*
Areal D West	x	x	190%
TOTAL	44‘100	78‘500	170%

Hinweise:
- 120 m² GF pro Wohnung
- 45 m² GF pro Einwohner
- 50 m² GF pro Arbeitsplatz

* Im Areal D wurde der Richtwert im Rahmen eines ortsbaulichen Qualitätsverfahren überprüft.

** Die als Richtwert angegebene, maximale Dichte (AZ) darf nur realisiert werden, wenn die quantitativen und qualitativen Vorgaben gemäss BNO und Richtkonzept eingehalten werden können.

5. Entwicklungsrichtplan Zentrum

Perimeter gemäss Zonenplan Menziken
Baubereich Rand; Mischnutzung (hohe Dichte)
Baubereich Hof; Wohnen (mittlere Dichte)
Baubereich mit Fokus auf Wohnen (hohe Dichte)
Baubereich mit Fokus auf Wohnen (mittlere Dichte)
Gebäudekante Hauptfassade
Publikumsorientierte oder gemeinschaftliche Erdgeschossnutzung
Ortsbaulicher Akzent; Hochhaus mit Sichtachsen (bestehend)
Ortsbaulicher Akzent; Hohes Haus mit Sichtachsen (neu)
Ortsbaulicher Akzent; besonderes Eckgebäude
Solitär als Raumbildendes Element
Öffentlicher Platzbereich
Strassenraum Zentrumsbereich
Parvis Hochhaus Alu Menziken

Öffentlich zugänglicher Grünraum
Differenziert gestalteter Grünraum, gemeinschaftlich
Innere Fussverkehrsverbindung
Hauptstrasse, T 50
Hauptstrasse, T 50 signalisiert, T 40 - 50 angestrebt
Sammel- oder Quartierstrassen, T 50
Sammel- oder Quartierstrassen, T 30
MIV Feinerschliessung, T 20
Wichtiger Knoten, Bereich mit Mehrzweckstreifen
Bäume im öffentlichen Raum (Auswahl)
Kita, Kinderkrippe
Spielplatz / Parkinfrastruktur

50 m

Abb. 14 Entwicklungsrichtplan Zentrum Menziken (Van de Wetering GmbH)

Der Entwicklungsrichtplan Zentrum ist in die BNO der Gemeinde Menziken integriert. Er regelt die bauliche Entwicklung des Zentrums der Gemeinde Menziken und zeigt das anzustrebende städtebauliche Grundmuster auf.[1] Das behördenverbindliche Instrument wird zur Prüfung von Baugesuchen innerhalb des ausgeschiedenen Perimeters beigezogen. Die Inhalte sind schematisch dargestellt.

Baubereich Rand

Im Baubereich Rand (A1, B1) ist eine Bebauungstypologie zu wählen um eine Akzentuierung der Ränder und eine Aufwertung der wichtigen öffentlichen Strassenräume zu schaffen. Es ist die offene Bauweise vorgeschrieben. Die Bauten müssen längs entlang der Pflichtbaulinie ausgerichtet werden. Die Gebäudetiefe ist max. 12.5 Meter, zur Sicherung einer räumlichen Durchlässigkeit ist eine max. Gebäudelänge von 30 Meter definiert und ein Gebäudeabstand von min. 3 Meter. Zudem ist der Grenzbau erlaubt. Es sind 4 Vollgeschosse zulässig. Bei 4 Geschossen ist ein Attika oder Dachgeschoss möglich. Die Dachform ist frei. Eine Dichte von 200% ist erlaubt mit einer angemessenen Nutzungsdurchmischung (Wohnen, publikumsorientierte Nutzung).

Baubereich Hof

Im Baubereich Hof (A2, B2) soll eine kleinteilige Bebauungsstruktur mit grünem Charakter entstehen. Der Nutzungsfokus liegt auf der Wohnnutzung. Es sind Punktbauten oder Reihenhäuser zu erstellen, welche max. 3 Vollgeschosse und 1 Dachgeschoss haben, Giebeldächer werden begrüsst. Die Gebäudeabstände sind frei solange die Wohnhygiene und eine angemessene Erschliessung gewährleistet ist. Es gibt attraktive grüne Freiräume im direkten Umfeld. Es ist eine Dichte von 100% anzustreben..

Baubereich C

Im Baubereich C soll eine offene Bebauung mit einem heterogenen Erscheinungsbild entstehen. Der Baubereich dient dem Wohnen. Vereinzelt sind nicht störende Arbeits- oder Dienstleistungsnutzungen zum Strassenraum möglich. Die Dachform ist frei. Es sind max. 4 Vollgeschosse zulässig. Die Gebäudeabstände sind frei solange die Wohnhygiene und eine angemessene Erschliessung gewährleistet ist. Zudem ist der Grenzbau erlaubt. Es ist eine Dichte von 120% -150% anzustreben.

Baubereich D

Im Baubereich D1 ist ein vielseitiges, aber zusammenhängendes Quartier zu entwickeln. Die Gebäude sind immer an den umgebenden Strassen angeordnet und addressiert. Entlang der Bahn gibt es eher längere,

1 BNO Menziken, Art. 10

leicht versetzte Gebäudestrukturen. Sie reagieren auf die Lärmsituation und die Linearität des Gleises. Entlang der inneren Erschliessungsstrasse gibt es zusammengesetzte Punktbauten. Mit der unterschiedlichen Gebäudestellung (mit T- oder L-förmige Gebäude) und Höhenstaffelung (abwechselnde Geschosszahl, 6. Geschoss als Attika) entsteht eine räumlich vielseitige, abwechselungreiche Struktur mit Vorplätzen, Nischen, Durchgängen und Gartenbereichen. Damit wird auch der Strassenraum zum Aufenthalts- und Begegnungsort, die Verkehrsfunktion steht nicht im Vordergrund. Auf der Südseite gibt es eine öffentliche Platzsituation mit einem 10-geschossigen hohen Haus als Merkpunkt zum Bahnhof und als repräsentative Visitenkarte des Quartiers (vgl. §15 BNO, zweites niedrigeres Hochhaus als das Alu-Hochhaus). An diesem öffentlichen Platz gibt es offen gestaltete Erdgeschosse mit Publikums- oder gemeinschaflichen Nutzungen. Zur Badstrasse gibt es eine offene, strassenbegleitende Bebauungsstruktur.

Mit der versetzten Anordnung der Gebäude an den Strassenräumen und den unterschiedlich ausformulierten Gebäudevolumen entsteht ein sehr vielseitiger, innerer, gemeinschaftlicher Grünraum mit einer Abstufung bezüglich Öffentlichkeitsgrad (öffentlich zugänglich, gemeinschaftlich, privat). Es bilden sich verschiedene, unterschiedlich gestaltete, aber gut vernetzte Mikroräume.

Die Gebäude können unterschiedliche Gebäudetiefen aufweisen. Eine Abwechselung bei der Höhe der Gebäudevolumen ist erwünscht, um die Vielseitigkeit zu betonen. Gleichzeitig wird ein Teil der Dächer somit zur Terrasse. Eine Dichte von 200% ist erlaubt, wenn die quantitativen und qualitativen Vorgaben gemäss BNO und Richtkonzept eingehalten werden können. Vorwiegend sind Wohnnutzungen vorgesehen, untergeordnet sind an sinnvollen Lagen (z.B. in Bezug auf die Lärmsituation) gewerbliche Nutzungen erwünscht.

Im Baubereich D2 soll die Bebauung einerseits auf die Lage entlang der Haupt- resp. Neue Bahnhofstrasse und andererseits auf die besondere Vorplatzsituation mit Hochhaus Rücksicht zu nehmen. Es sind 5 Vollgeschosse mit einem zurückversetzten Attika zulässig, es gibt offen gestaltete Erdgeschosse. Eine Dichte von 200% ist erlaubt.

Eine allfällige Erhöhung der EG-Koten durch erforderliche Hochwasserschutzmassnahmen (Schutzziel HQ100 / HQ300) ist bei der Berechnung der Gesamthöhe der Gebäude nicht anzurechnen.

Gebäudekante Hauptfassade

Entlang des öffentlichen (Strassen)raums ist die repräsentative Hauptfassade der Bauten zu stellen. Es soll eine offene raumbildende Fassade entstehen.

Uferraum

An bezeichneter Stelle entlang der Wyna soll ein gut funktionierendes Zusammenspiel zwischen Uferraum und Bebauung entstehen. Es ist eine offene und weiche Siedlungskante vorgesehen. Der Landschaftsraum der Wyna wird somit Teil der Freiraumstruktur des Quartiers.

Publikumsorientierte Erdgeschossnutzung

Um die Plätze und entlang der Hauptstrasse werden publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen konzentriert. Als Teil einer grösseren, mehrgeschossigen Überbauung sind auch grössere Verkaufsnutzungen im Erdgeschoss denkbar (bis 1'000 m2). Somit wird die Voraussetzung für ein belebtes Zentrumsquartier geschaffen. Durch die Orientierung zum Freiraum entsteht eine Wechselwirkung zwischen Gebäudenutzung und öffentlichem Raum.

Ortsbaulicher Akzent; Hohes Haus (neu)

Im Areal D1 kann ein hohes Haus als räumliche Ergänzung zum bestehenden Alu-Hochhaus erstellt werden (vgl. § 15 BNO). Die beiden Sichtachsen zum bestehenden Hochhaus sollen jedoch erhalten bleiben. Zudem soll ein neues hohe Haus deutlich niedriger als das bestehende Hochhaus sein (max. 10 Geschosse), damit es dem bestehenden Hochhaus keine räumliche Konkurrenz wird. Das Hochhaus muss eine hohe architektonische Qualität aufweisen.

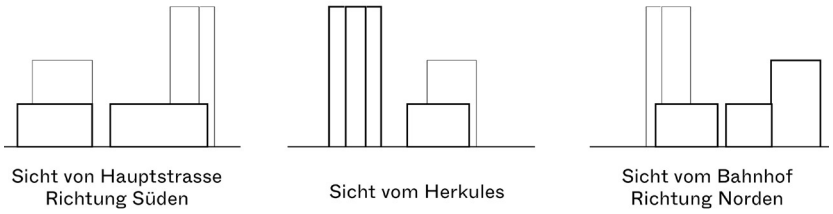

Abb. 15 Schema Sichtachsen Hochhaus und hohes Haus (Van de Wetering GmbH)

Ortsbaulicher Akzent

An den bezeichneten Stellen ist eine bauliche Akzentuierung erwünscht in Form eines besonderen Eckgebäudes. Es geht darum, dass die Architektur, der Gebäudeform und die räumliche Setzung auf die spezielle Ecksituation reagiert. Wichtig ist ein attraktiv gestaltetes Erdgeschoss.

Öffentlicher Platzbereich

Innerhalb des Perimeters gibt es verschiedene öffentliche Platzbereiche. Der Alu- und Gemeindehausplatz dienen als Auftakt bzw. Abschluss für das Zentrum. Der Bahnhofplatz bildet den attraktiven Vorbereich zum Bahnhof. Der Zentrumsplatz nimmt die Funktion als Drehscheibe und zentraler Treffpunkt der Gemeinde ein. Die kleinen Eckplätze haben

eine lokale Vernetzungs- und Treffpunktfunktion. Die Plätze weisen eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität auf und bieten Raum für vielfältige Nutzungen. Die Verkehrsflächen sind gestalterisch im Platz zu integrieren.

Strassenraum Zentrumsbereich

Der Strassenraum im Zentrum ist als attraktiver Verbindungs- und Begegnungsraum mit ausreichend Platz für Fussgänger zu gestalten. Die Flächen sind generell urban zu gestalten, von Fassade zu Fassade.

Grüner Freiraum

Innerhalb des Perimeters sind drei grüne Freiräume ausgeschieden. Der Eine liegt nördlich direkt neben der Wyna. Der Zweite ist Teil des nördlichen Baubereichs und dient die vielen neuen Wohnnutzungen. Der dritte Grünraum liegt zwischen der Wyna und dem Baubereich D und ist Teil einer attraktiven grünen Fuss- und Veloverbindung.

Fussverkehrsverbindungen

Ein feinmaschiges Fusswegnetz soll mittels der im Plan bezeichneten Fussverkehrsverbindungen gesichert werden.

5.1 Verkehrsstruktur

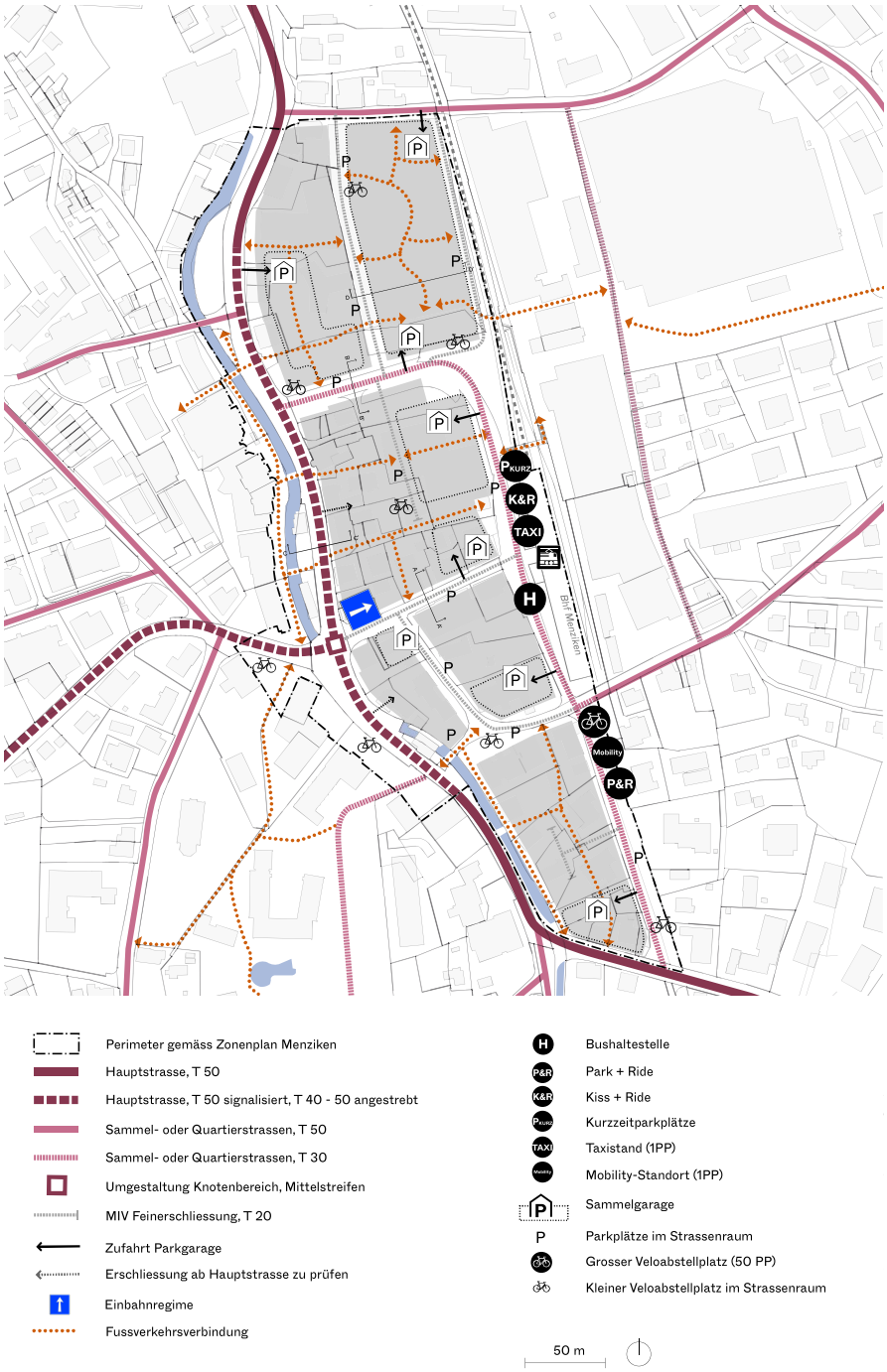

Abb. 16 Erschliessungskonzept Zentrum Menziken (Van de Wetering GmbH)

Bahnhofstrasse

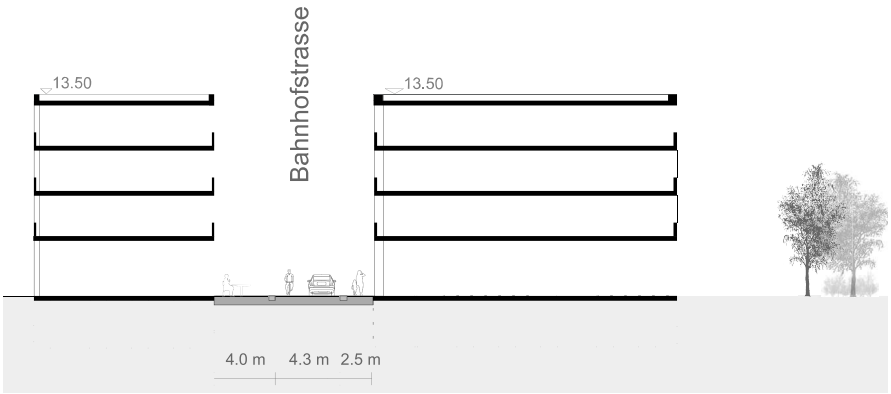

Abb. 17 Schnitt A:A Bahnhofstrasse 1:500 (Van de Wetering GmbH)

Abb. 18 Gerichtsstrasse, Uster; schmaler Fahrbahn mit überfahrbarem Randstein (Van de Wetering GmbH)

Die Bahnhofstrasse soll zu einem attraktiven Verbindungsraum umgestaltet werden, welche den Bahnhof mit dem Zentrum (Zentrumsplatz) visuell und räumlich verbindet. Die Fahrbahn wird auf 4.30 m minimiert und das nördliche Trottoir wird auf 4 m verbreitert. Dies ermöglicht die Anordnung von einzelnen Längsparkfeldern im Strassenraum. Trottoir und Fahrbahn sind niveaugleich.

Neue Bahnhofstrasse

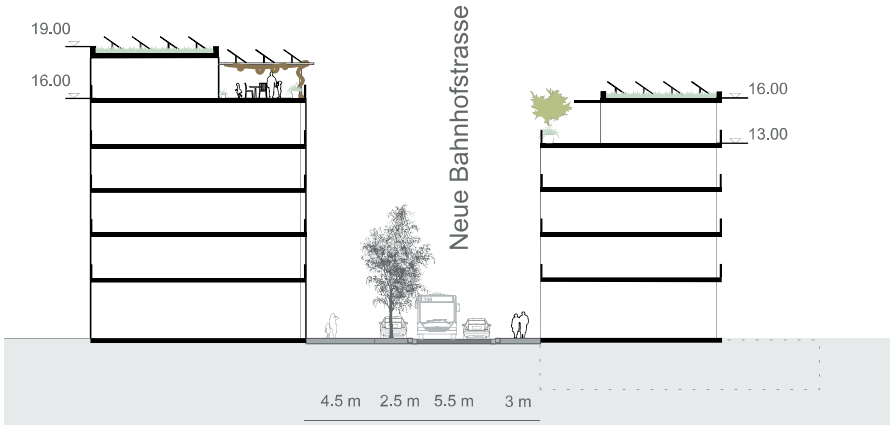

Abb. 19 Schnitt B:B Neue Bahnhofstrasse Nord 1:500 (Van de Wetering GmbH)

Die Strassenführung des nördlichen Abschnitts der Neuen Bahnhofstrasse soll langfristig der Siedlungsstruktur angepasst werden, damit der heute bestehende Zwischenraum zwischen Strasse und Gleisfeld reduziert wird. Mit der ortsbaulichen Optimierung der Strassenführung entsteht entlang der Bahn Platz für Bahnhofsfunktionen (K&R, Kurzzeitparkplätze, Mobility, Taxi). Für ein attraktives Strassenbild und zur räumlichen Fassung gibt es jeweils eine einseitige Baumreihe. Mit 5.5 m ist der Querschnitt so dimensioniert, dass der Begegnungsfall eines PKWs mit dem Bus oder Lastwagen gewährleistet ist.

Hauptstrasse

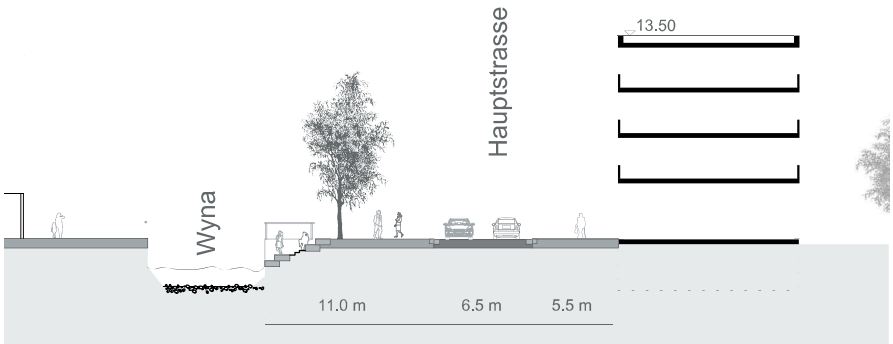

Abb. 20 Schnitt C:C Hauptstrasse 1:500 (Van de Wetering GmbH)

Abb. 21 Optische Einengung der Fahrbahn:
(l.) Bahnhofstrasse Wallisellen ZH, (r.) Via Canton Uri Faido TI (Van de Wetering GmbH)

Die Hauptstrasse ist eine Kantonsstrasse und hat die Funktion einer Ortsdurchfahrt und Groberschliessung. Die Hauptstrasse wird ab Höhe des Aluplatzes bis zum Gemeindehausplatz redimensioniert (Querschnitt von 6.5 m). Es wird eine siedlungsorientierte Gestaltung mit einem kleinen Versatz von 3-4 cm zwischen Trottoir und Fahrbahn angestrebt. Auf die Mittelmarkierung wird verzichtet. Grundidee ist die Schaffung eines Mischverkehrabschnittes auf der Hauptstrasse im Ortszentrum und die Reduktion der effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (Tempo 50 signalisiert, Tempo 40 angestrebt). Somit soll die Trennwirkung der Hauptstrasse reduziert werden und die Bedingungen für den Langsamverkehr und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Teilweise entsteht Platz für schattenspendende Bäume.

Innere Erschliessung

Ein zentrales Thema ist die (langfristige) Feinerschliessung und feinmaschige Vernetzung des Gebiets. Die einzelnen Gevierte werden dafür über innere Erschliessungsstrassen erschlossen.

Der Baubereich A soll langfristig durch eine Erschliessungsstrasse mit Wendehammer erschlossen werden, damit die Hofbauten im Baubereich A2 ausreichend erschlossen sind. Auch bei Baubereich C gibt es eine innere Erschliessungsstrasse mit Wendemöglichkeit. Die Bauten entlang der Wyna sollen von Osten und nicht wie heute über die Hauptstrasse erschlossen werden. Der Baubereich B2 wird über das bestehende "Gässli" erschlossen. Der Baubereich D wird einerseits über die bestehenden Strassen (Bad-, Haupt- und Neue Bahnhofstrasse) erschlossen. Andererseits gibt es zwei ergänzende Verbindungen: die Strasse entlang des Gleises und die neue innere Nord-Südverbindung zwischen den Baubereiche D1 und D2. Die durchgehende Verbindungen

in den Baubereiche B und D können für den MIV, je nach Zweckmässigkeit, in Einbahnregime geführt werden.

Diese innere Erschliessungsstrassen werden als ruhige Begegnungszonen ausgestaltet: nicht die Verkehrsfunktion, sondern die Aufenthalts- und Begegnungsfunktion hat Priorität. Die Zufahrt (z.B. Anlieferung, Notfahrzeuge) wird gewährleistet, MIV-Durchgangsverkehr ist jedoch zu vermeiden. Im Vordergrund steht der Fuss- und Veloverkehr. Es gibt Engstellen und Aufweitungen mit Begrünung und Sitzgelegenheiten.

Ein wichtiges Element ist die neue Verbindung entlang der Bahn, zwischen Bahnhof und Badstrasse. Damit entsteht eine direkte Verbindung vom Norden zum Bahnhof. Sie ist für den Fuss- und Veloverkehr in beiden Richtungen durchgängig. Für den MIV gilt ein Einbahnregime in Nord-Süd-Richtung. Damit die Strasse nicht zum Scheichweg wird, ist eine Teilsperrung möglich (z.B. nur Durchfahrt für Notfahrzeuge, Anwohnende, Anlieferung für Gewerbe- und Gastronomienutzungen im Bereich des hohen Hauses). Die Strasse erschliesst die angrenzenden Gebäude. Mit einer leicht versetzten Anordnung der Bauten entstehen Nischen und Vorplatzsituationen, womit zwischen Bahn und Gebäude ein attraktiver Zwischenraum entsteht.

Umgestaltung Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse

Der Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse wird redimensioniert und mit einem Mittelstreifen neu organisiert. Der Mittelstreifen vereinfacht das Abbiegen, gleichzeitig ist ein sicheres Queren für Fussgänger in zwei Stufen möglich. In der Bahnhofstrasse gilt ein Fahrverbot für LKWs. LKWs die zum Bahnhof müssen, gelangen über die Neue Bahnhofstrasse an ihr Ziel. Langfristig soll der Teil der Bahnhofstrasse zwischen Hauptstrasse und Gässli als Einbahnstrasse geführt werden. Der gewonnene Platz aufgrund der Reduktion der Fahrbahnbreite kommt dem Langsamverkehr zu Gute.

Fuss- und Veloverkehr

Die Bedingungen für Fuss- und Veloverkehr werden durch ein feinmaschiges Langsamverkehrsnetz und durch die Umgestaltung der Hauptstrasse verbessert. Insbesondere werden die Wegverbindungen durch die Gevierte Bahnhofstrasse und Alu Menziken deutlich ausgebaut.

Sammelgaragen

Es sind innerhalb des Perimeters Bereiche für Sammelgaragen ausgeschieden. An diesen Standorten soll für die jeweiligen Baubereiche die gesamte Parkierung angeordnet werden. Die unmittelbare Nähe zum Bahnhof soll als Chance für autoarmes Wohnen genutzt werden.

Parkierung Baufeld D

Die geologische Analyse hat gezeigt, dass das Baufeld D-Ost nicht flächendeckend, sondern nur an einzelnen Stellen Altlasten aufweist. Eine unterirdische Parkierungsanlage ist darum grundsätzlich möglich. Dabei soll eine durchgehende Unterkellerung des Baufelds vermieden werden, damit punktuell eine grosszügige Begrünung mit grösseren Bäumen im inneren, gemeinschaftlichen Grünraum möglich ist. Die Parkierungsanlage soll in zwei Etappen realisierbar sein. Es gibt eine Zu- und Ausfahrt an der Bad- und Neue Bahnhofstrasse. Eine Zusammenlegung mit der Parkgarage des südlichen Neubaus im Areal D-West ist anzustreben, insbesondere in Kombination mit einer Aufhebung der bestehenden Ausfahrt.

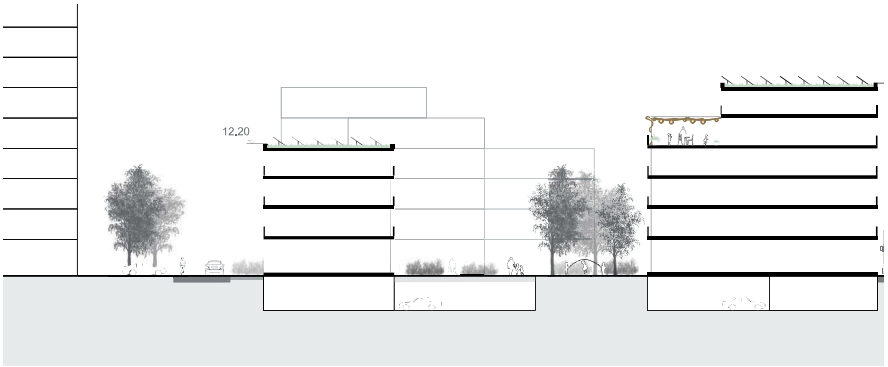

Abb. 22 Schnitt D:D, Situation Parkgarage Baufeld D (Van de Wetering GmbH)

Aufgrund der Parkierungssituation im Zentrum Menziken sind die Parkplätze für Bewohner und Angestellte in der Tiefgarage nachzuweisen. Die Anzahl der erforderlichen Parkfelder für Wohnen und Gewerbe wird gemäss §43 BauV ermittelt. Für den Teilbereich D kommt für die Wohnnutzung das vereinfachte Berechnungsverfahren „mindestens 1 Parkplatz pro Wohnung“ zur Anwendung.

In der Tiefgarage und in den Veloabstellräumen sind ausreichend Ladestationen (sowie Vorrichtungen für deren Erweiterung) für Elektromobilität vorzusehen. Solaranlagen zur Eigenstromversorgung sind dazu vorzuziehen.

Parkplätze im Strassenraum

Verteilt im Planungsgebiet sollen im Strassenraum Parkplätze und Veloabstellplätze angeordnet werden. Die oberirdischen Parkplätze im Strassenraum entlang der geplanten Nord-Südverbindung sind angemessen mit Bäumen zu kombinieren.

6. Empfehlungen

Das Richtkonzept Zentrum ist in § 10 BNO (2016) verankert. Es ist bei der Prüfung von Baugesuchen innerhalb des ausgeschiedenen Perimeters beizuziehen. Das gesamte Gebiet befindet sich in der Zentrumszone, in der keine Ausnützungsziffer festgelegt ist. Das Richtkonzept zeigt die Grössenordnung der maximalen bauliche Dichte auf. Gemäss § 13 Abs. 2 BNO sind Bauvorhaben möglichst frühzeitig anzuzeigen. Der Gemeinderat gewährleistet die fachliche Beratung. Mit diesen flexiblen Planungsinstrumenten soll die Entwicklung im Herzen von Menziken gefördert werden.

Jedoch sind einige Parzellen im Geviert Bahnhofstrasse, nördlich der Bahnhofstrasse weiterhin nicht baureif, trotz des Entwicklungsrichtplans und den angepassten Vorschriften bezüglich Abständen und Ausnützung. Dadurch könnte der bauliche Stillstand bestehen bleiben.

Lösungen um die baureife der Parzellen zu schaffen, wären im kleinen Massstab Grenzbereinigungen (BauG Art. 72 Abs. 2). Die Grenzbereinigung bezweckt, durch Flächenabtausch Grundstücksgrenzen neu festzusetzen.[1] Im grösseren Massstab bzw. für das gesamte Geviert Bahnhofstrasse Nord kann ein Landumlegungsverfahren (BauG Art. 72- 79) durchgeführt werden um die Baureife zu erlangen. Um die ausreichende Erschliessung durch den MIV und LV zu gewährleisten wäre ein Erschliessungsplan (BauG Art. 17) denkbar, optional kann ein Gestaltungsplan (BauG Art. 21) erstellt werden. Auch ist eine Parzellenmutation eine Möglichkeit.

Für eine qualitative, hochwertige Entwicklung des Zentrums wird, insbesondere bei grösseren Bauvorhaben, ein qualitätssicherndes Verfahren (Wettbewerb, Studienauftrag) empfohlen, wie dies für das Areal D1 durchgeführt wurde.

6.1 Mitwirkung

Für komplexe Gebiete mit vielen Beteiligten könnte die Veranstaltung eines Infoabends oder eine andere Form der öffentlichen Mitwirkung interessant sein. Eine Darstellung und Erläuterung der Möglichkeiten unterstützt eine gemeinsame Lösungsfindung.

1 Zitat: Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG), Kanton AG, S. 29

7. Quellen

- Kanton Aargau: Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG), 1. Januar 2011

- Gemeinde Menziken: rechtskräftige Bau- und Nutzungsordnung (BNO), 28.6.2017

- intosens AG: Menziken - Standortprofil, Januar 2012

- Mantel Architektur: Präsentation Projekt ehm. Restaurant Waag, 2019

- FSP Architekten / Planikum / Steiner AG: Studie "Zukunftspforte Menziken", Schlussabgabe 11. Juli 2022, Schlussbericht von 20.7.2022

- SKK Landschaftsarchitekten / Van de Wetering GmbH: Alu Areal Menziken - Gestaltungskonzept, 14.1.2014

- Ballmer & Partner AG: Kommunaler Gesamtplan Verkehr, 2014

- Ballmer & Partner AG: ALU Menziken, Kurzbericht zur Verkehrserschliessung, Stand vom 5. Oktober 2022

HAUPTSTRASSE
HERKULESSTRASSE
WYNA
MENZO MARKT
SÄGE
NEUE BAHNHOFSTRASSE
BAHNHOFSTRASSE
BAHNHOF MENZIKEN
ZWINGSTRASSE
SCHULE
KIRCHE
GEMEINDEHAUS
MÜHLE
GASSLI
POST
BODENSTRASSE
Park
4 - 5 VG Gewerbe Wohnen
5.5 VG Gewerbe Wohnen
5.5 VG Wohnen
5 VG Wohnen
4 VG Wohnen
5 VG Gewerbe Wohnen
10 VG Gewerbe Wohnen
4 VG Gewerbe
4 - 5 VG
5.5 VG
3.5 VG
4 VG
5 VG
6.5 m
4.0 m
4.3 m