

Gestaltungsplan «Klosterhalbinsel»

Teiländerung Nutzungsplanung

- Zone Klosterhalbinsel (§ 11 BNO)
- Gewässerraumzone (§ 26^{bis} BNO)
- Geschützte Kulturobjekte (§ 30 BNO)

Mitwirkungsbericht | Stand 26. Februar 2020

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsauflage nach § 3 BauG (14.10.2019 – 12.11.2019)
eingereichte Eingaben (kompiliert) mit Erwägungen des Gemeinderats

Fassung für die vom 9. März bis 7. April 2020 stattfindende öffentliche Auflage nach §§ 4, 24 BauG

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
1	a	GP, Parkierungskonzept	Parkierung	Parkierung vor Westflügel, Hinweis Drei der acht Parkplätze sollen in der bestehenden Anlage vor dem Karrenstall kompensiert werden (siehe Antrag 1).	Der Gemeinderat beabsichtigt, die Realisierung von Parkplätzen angrenzend an das Klosterparkgässli vor dem Westflügel weiterhin zu ermöglichen. Weder aus denkmalpflegerischer noch aus architektonisch-städtebaulicher Sicht, sind grössere Parkieranlagen am bezeichneten Ort vertretbar. Im Rahmen der laufenden Projektierung des 'Westflügels' wird die Reduktion der Parkplätze bis auf ein Abstellplatz für den Warenumschat und für ein IV Parkplat geprüft. Die ortsbauliche Verträglichkeit dieser Abstellflächen wird im Rahmen der Projektierung und des anschliessenden Baugesuchverfahrens zu prüfen sein. Es wird angestrebt, die Parkierungsmöglichkeit für die Allgmeinutzung aufzuheben und drei der heute bestehenden 8 Parkplätze vor dem Karrenstall teilweise zu kompensieren (siehe Antrag 1). Anpassungen an den Plänen sind nicht notwendig.	Der Masterplan 2013 sieht eine Reduktion und Konzentration der öffentlichen Parkfelder an geeigneten Lagen vor. Das Anliegen, insbesondere die Verlagerung der Parkfelder an einen weniger empfindlichen Ort, ist daher zu begrüssen. Falls es sich künftig nur noch um zwei Parkfelder handelt (für den Warenumschat und für mobilitätsbeeinträchtigte Personen), könnten diese auch gemäss § 19 ² SNV bewilligt werden. Eine Sicherung der beiden Parkfelder im Situationsplan ist in Anbetracht der ortsbaulich sensiblen Lage aber zweckmässig. Im Situationsplan liegen diese Parkfelder im Bereich „Historische Park- und Gartenanlagen“. Gemäss SNV § 10 wie auch § 19 ² sind in diesem Bereich keine Parkfelder vorgesehen. Gleiches gilt für weitere Parkieranlagen, z.B. solche, die in einem Platzbereich liegen. In anderen Bereichen, z.B. Vorrang Erschliessung, ist die Parkierung dafür zulässig. Grundsätzlich erlaubt sind Parkieranlagen auch an den im Situationsplan bezeichneten Stellen gemäss § 19 ¹. Es empfiehlt sich, die unterschiedlichen Parkierungsregelungen zu vereinfachen und in den Vorschriften unter einem Kapitel zusammenzufassen. Im Übrigen siehe Erwägungen zu den Anträgen 1.b. und 1.c.	Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Anpassung des § 14: <i>¹ Die im Situationsplan bezeichneten Bereiche Vorrang Erschliessung dienen der Vorfahrt; und Anlieferung und Parkierung.</i> - Anpassung des § 19: <i>² Ergänzend sind einzelne oberirdische Parkfelder im Erschliessungsbereich und in den Platzbereichen sowie in den Bereichen Vorrang Erschliessung und Vorrang Garten zulässig, sofern der Bedarf nachgewiesen werden kann und die qualitativen Anforderungen gemäss § 16 SNV erfüllt sind.</i> - Die § 17 bis und mit § 21 sind unter einem eigenen Kapitel C. Erschliessung zusammenzufassen. Der § 16 wird nachfolgend eingefügt. Anpassung des Planungsberichts: - Ergänzung Kap. 4.4. mit der Erläuterung, in welchem Falle einzelne oberirdische Parkfelder zulässig sind (IV, Warenumschat, Anwohnerparkplätze, etc.).

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
1	b	GP, Parkierungskonzept	Parkierung	Parkierung Karrenstall, Antrag 1 Die Anzahl der Parkfelder ist für den Bereich 'Klosterstrasse 20/Karrenstall' - unter der Berücksichtigung einer Teilkompensation der Parkplätze 'Westflügel' auf 28 Parkplätze festzulegen.	Die Parkplätze vor dem Westflügel sollen auf die unter 1.2 beschriebenen Nutzungen reduziert werden. Im Rahmen der Neugestaltung des Vorplatzes des Karrenstalls wird die Anzahl der Parkplätze reduziert. Dazu wird vorgeschlagen, drei Parkfelder von den aufzuhebenden Parkplätzen vor dem Westflügel in die bestehenden, äusseren 'Parkplatzpakete' (Beilage, rot markiert) vor dem Karrenstall zu integrieren. Die Verschiebung von elf Parkplätzen an die Stirnseite der Löwenscheune ist nicht realisierbar. In diesem Bereich befinden sich die Anlieferung und Entsorgung der Mensa sowie der Ausgang des Fluchttreppenhauses. Weiter würde diese Umplatzierung unnötige Kosten für bauliche Massnahmen auslösen. Demgemäss sollen die Parkplätze auf den bereits bestehenden, äusseren 'Parkplatzpaketen' (vgl. Beilage, rot markiert) konzentriert werden.	Verlagerung der Parkfelder vor dem Westflügel siehe Antrag 1.a. Im Masterplan wird der Vorplatz des Karrenstalls als prägender Aussenraum – öffentlich oder mit öffentlichem Bezug – ausgewiesen, der dem Aufenthalt oder Erholung dienen soll. In seiner Funktion als zentraler Hofraum soll auf dem Vorplatz des Karrenstalls nur noch Parkierung in wesentlich reduziertem Mass möglich sein. Um diese Zielsetzung zu erreichen, muss ein Teil der Parkfelder (68) auf dem Vorplatz des Karrenstalls aufgehoben oder verlagert werden. Um eine solche Verlagerung zu erreichen, ist im Masterplan eine zentrale Parkierungsanlage am Eingang zur Klosterhalbinsel vorgesehen. Mit der inzwischen erfolgten Realisierung dieser Parkierungsanlage (mit 39 Parkfeldern) muss eine entsprechende Reduktion der Anzahl Parkfelder auf dem Vorplatz des Karrenstalls vorgenommen werden. Diese Reduktion wird im Zusammenhang mit der Umnutzung des Karrenstalls 2020/21 erfolgen. Des Weiteren ist mit der erfolgten Realisierung der Parkierungsanlage am Eingang zur Klosterhalbinsel auch eine Aufhebung von Parkfeldern entlang der Kanzlerrainstrasse beim Restaurant Sternen verbunden. Das Festlegen von Parkfelderzahlen ist im vorliegenden Gestaltungsplan nicht vorgesehen, da die jeweilige Anzahl an Parkfeldern nutzungsabhängig ist. Da es sich beim Vorplatz des Karrenstalls um einen zentralen Freiraumbereich mit hohen Anforderungen handelt, ist die Festlegung einer maximalen Parkfelderzahl aber angezeigt. Die Anzahl von 28 Parkfeldern ist auf die Baubewilligung für die Parkierungsanlage am Eingang zur Klosterhalbinsel abgestützt. Eine Verlegung der Parkfelder an den Rand des Bereichs (Stirnseite Löwenscheune) ist aufgrund der beschriebenen Situation vor Ort nicht zweckmässig. Im Übrigen siehe Erwägungen zu den Anträgen 1.a. und 1.c. (Platzierung Parkfelder und Gestaltung Vorplatz Karrenstall)	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: Ergänzung § 19: ^{2 bis} <i>Für die im Situationsplan bezeichnete private Parkierungsanlage auf dem Vorplatz des Karrenstalls sind maximal 28 Parkfelder zulässig. (neu)</i> Anpassung des Situationsplans: - Ersatz der beiden Symbole "Private Parkierungsanlage oberirdisch" nördlich der Löwenscheune und östlich des Baubereichs B durch ein einzelnes Symbol „Private Parkierungsanlage oberirdisch 28“, das in der Mitte des Vorplatzes beim Karrenstall angeordnet wird. - Verschieben des Symbols "Private Parkierungsanlage oberirdisch" nordöstlich des Restaurants Sternen. Anpassung des Planungsberichts: - Überarbeitung Kap. 4.1.3. und/oder Kap. 4.4. mit dem Hinweis, dass gestützt auf die Baubewilligung für die neue Parkierungsanlage beim Eingang zur Klosterhalbinsel eine Reduktion der bestehenden Parkplätze vorgenommen wird, da ein Ersatz mit der neuen Parkierungsanlage beim Eingang erfolgte; Aktualisierung des Zeithorizonts.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
1	6	GP, Plan	Platzbereich, Parkierung	Vorplatz Karrenstall, Antrag 2 Der gesamte Vorplatz des Karrenstalls von der Nordfassade Löwenscheune bis zur Grenze Parzellen Nm. 320/321 sei in den Bereich 'Platzbereiche' einzuteilen. Die Parkplatzzonen seien nicht örtlich zu definieren	Das Ziel nach einer Strukturierung von Platz-, Strassen- und Grünräumen wird vorbehaltlos unterstützt und entspricht auch dem Masterplan. Der gesamte Platzbereich soll insbesondere auch mit schulischen Nutzungen bespielt werden können. Ziel ist eine durchgrünte, mit Bäumen bestückte Platzgestaltung mit attraktiver Aussenraum- und hoher Aufenthaltsqualität. Dennoch soll die Möglichkeit zur Parkierung bei vereinzelt grösseren Anlässen oder für Personen mit Behinderungen auch in Zukunft nicht verunmöglicht werden. Gemäss Auflageakten sind im Bereich Karrenstall / Löwenscheune die Parkplatzbereiche einerseits im 'Bereich Platzbereiche' und in den 'Bereich Vorrang Erschliessung' vorgesehen. Dazwischen liegt der 'Bereich Vorrang Garten'. Diese Einteilung schränkt die Anordnung der Parkplätze, insbesondere im Fall einer Bebauung des Baufeldes B sehr stark ein. Mit dieser 'starren' Disposition kann bei einer Bebauung des Baufeldes B eine auf die künftige Baute abgestimmte hochwertige Umgebungsplanung eingeschränkt oder verunmöglicht werden. Die Qualitätssicherung bei einer Lockerung des 'Korsetts' ist im Rahmen der Planung mit Fachspezialisten der Disziplinen Landschaftsarchitektur und Denkmalpflege und dem Baubewilligungsverfahren gewährleistet.	Im Masterplan wird der Vorplatz des Karrenstalls als öffentlicher Raum mit Hartbelag sowie als prägender Aussenraum – öffentlich oder mit öffentlichem Bezug – ausgewiesen, der dem Aufenthalt oder Erholung dienen soll. In seiner Funktion als zentraler Hofraum soll auf dem Vorplatz des Karrenstalls nur noch Parkierung in wesentlich reduziertem Mass möglich sein (maximal 28 Parkfelder, siehe Antrag 1.b.). Die qualitativen Anforderungen an die Umgebungsgestaltung in diesem zentralen Freiraumbereich sind daher hoch und die Parkierung bedarf einer sorgfältigen Integration in den Vorplatz. Die Möglichkeit, den Vorplatz des Karrenstalls bei grösseren Anlässen über die Parkierungsanlage hinaus zu belegen, ist nicht vorgesehen. Im Zusammenhang mit der Umnutzung des Karrenstalls 2020/21 soll neben der Reduktion der Parkfelder eine erste Umgestaltung der Umgebung erfolgen. Im Zeitpunkt einer Bebauung des Baubereichs B wird der Vorplatz des Karrenstalls neu beurteilt und bei Bedarf gestalterisch und betrieblich optimiert. Der vorliegende Entwurf des Gestaltungsplanes basierte auf einer 2018 erstellten Konzeptstudie, die nicht mehr aktuell ist. Der beschriebenen, angestrebten Nutzung (1. Priorität: Platz, 2. Priorität: Parkierungsanlage) sowie dem Masterplan (öffentlicher Aussenraum mit Hartbelag) kann mit einem durchgehenden Platzbereich am besten entsprochen werden. Die Anordnung der Parkfelder ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu regeln. Eine gute Gestaltung des Vorplatzes Karrenstall ist mit den § 16 SNV und dem Verweis auf § 11 BNO sichergestellt. Da sich die Paragraphennummer mit einer Revision der BNO ändern könnte, soll auf die Nennung eines Paragraphen jeweils verzichtet werden.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Ergänzung des § 16: ³ a. Auf die jeweilige Örtlichkeit abgestimmte, differenzierte Gestaltung, Materialisierung (<i>inklusive Beläge</i>), und Farbgebung und Bepflanzung unter Einbezug der angrenzenden Freiräume; - Ergänzung § 16: ⁴ Für die Beurteilung der Kriterien gemäss § 16 Abs. 3 SNV ist dem Gemeinderat ein aussagekräftiger Umgebungsplan mit Pflanzliste als Teil des Baugesuchs einzureichen. (neu) - Anpassung des § 16: ¹ Die Qualität der Bauten, Anlagen und Freiräume wird gestützt auf § 11 die BNO sichergestellt. Anpassung des Situationsplans: - Zuweisung des Bereichs Karrenstall / Löwenscheune zu Platzbereich gemäss § 12 SNV - Erweiterung des Platzbereichs gegen Norden bis auf die Parzellengrenze - Ersatz der beiden Symbole „Private Parkierungsanlage oberirdisch“ durch ein einzelnes Symbol „Private Parkierungsanlage oberirdisch mit max. 28 Parkfeldern“. -Anpassung des Planungsberichts: - Überarbeitung Kap. 4.1.3. gemäss der Begründung des Antragstellers mit dem Hinweis, dass eine Reduktion der bestehenden Parkplätze vorgenommen wird, da ein Ersatz mit der neuen Parkierungsanlage beim Eingang erfolgte; Aktualisierung des Zeithorizonts - Verzicht auf Erwähnung der Konzeptstudie in Kap. 4.1.3.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
1	d	GP, SNV	Baubereiche	Aussenraum Baufeld B und C, Antrag 3 Notwendige Erschliessungsbauwerke (Treppen, Rampen, etc.) für die Gebäude auf den Baufeldern B und C sind ausserhalb der Baufelder für Hochbauten im Rahmen der Umgebungsgestaltung sicher zu stellen. Die SNV sind entsprechend zu präzisieren.	Die Baufelder B und C sind noch nicht bebaut. Die Baufelder bilden insbesondere bei Baufeld C die von der Denkmalpflege vorgegebene Gebäudegrundfläche. Auch die Höhenlage des Erdgeschosses ist nach denkmalpflegerischen Vorgaben zu planen. Für diese Gebäude wird es voraussichtlich auch noch Erschliessungsbauten ausserhalb des Baufeldes benötigen, wie z.B. Treppen oder auch Rampen, um den hindernisfreien Zugang zum Gebäude zu gewährleisten.	Das Anliegen nach mehr Spielraum für die Projektierung der Bauten ist aufgrund der eng gefassten, vorgegebenen Gebäudegrundfläche und der unbekannten Höhenlage nachvollziehbar. Eine mögliche Erschliessung des Erdgeschosses, unter Umständen im Hochparterre, mit aussen liegenden Rampen und Treppen stellt eine zweckmässige Massnahme dar, diesen Spielraum zu schaffen. Eine gute Integration in die angrenzenden Umgebungsflächen ist mit den § 11 BNO und § 16 SNV sichergestellt.	Dem Antrag ist zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Ergänzung des § 8: <i>² Bauten zur Erschliessung des Erdgeschosses wie Treppen oder Rampen dürfen für die Erschliessung der Baubereiche B und C ausserhalb des Baubereichs zu liegen kommen. (neu)</i> Anpassung des Planungsberichts: - Erläuterung des § 8 ²

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
2	a	GP, SNV	Mobilitätskonzept	Sehr ungünstig für uns ist die Bewilligungspflicht inkl. Verkehrsplanung für Anlässe über 300 Personen. Das würde bedeuten, dass wir für die GV, den Lehreranlass usw. eine solche brauchen.	Dies ist nicht nur Zeit intensiv, sondern kostet auch Geld. Bisher hatten wir nie Herausforderungen an unseren Anlässen und diese gut geregelt.	In der Vergangenheit haben grössere Anlässe auf der Klosterhalbinsel zuverkehrlichen Problemen / Konflikten geführt. Ein Mobilitätskonzept ist ein zweckmässiges Instrument, solchen Ausnahmesituationen zu begegnen. Gemäss § 21⁴ wird darauf verwiesen, dass sich die Anforderungen an ein solches Mobilitätskonzept sinngemäss nach § 45^{ter} richten. Darunter wird der § 45^{ter} 1 verstanden. Da sich die Paragraphennummer mit einer Revision der BNO ändern könnte, soll auf die Nennung eines Paragraphen verzichtet werden. § 21 SNV hat in der Anwendung zwei Stufen: Als erste Stufe ist lediglich eine Meldepflicht für grössere Anlässe vorgesehen. Erst als zweite Stufe ist ein Mobilitätskonzept vorgesehen. Ein Mobilitätskonzept ist nur auf Verlangen des Gemeinderats einzureichen, d.h. der Gemeinderat kann, insbesondere wenn keine besonderen Probleme zu erwarten sind, auf ein Mobilitätskonzept verzichten. Des Weiteren kann ein Mobilitätskonzept für einen wiederkehrenden Anlass mehrfach verwendet werden und muss somit nur einmalig erarbeitet werden.	Der Antrag ist abzulehnen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Anpassung § 21⁴: ⁴ Die Anforderungen an das Mobilitätskonzept richten sich sinngemäss nach § 45^{ter} der BNO.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
3	a	Verkehr	Signalisation, Fahrverbot Zollhausweg	Ein Fahrverbot für Motorfahrzeuge Zubringer in „eine Fahrrichtung“ gestattet.	Ein allgemeines Fahrverbot erachten wir als unangebracht, der Zollhausweg ist breit genug, dass sich Fussgänger und Fahrräder problemlos kreuzen können.	Das geplante Fahrverbot auf dem Zollhausweg ist eine verkehrspolizeiliche Massnahme und nicht Bestandteil des Gestaltungsplans. Der Bedarf wurde jedoch im Zuge des Gestaltungsplanverfahrens erkannt. Im Planungsbericht wird daher darauf hingewiesen. Gemäss dem KGV ist die Klosterstrasse im Abschnitt Eingang Klosterhalbinsel bis vor die Kurve (Eigentum Einwohnergemeinde Wettingen) als Quartierserschliessungsstrasse und ab der Kurve bis zum Gewerbeareal (Miteigentum Bechtler) als Zufahrtsstrasse klassiert. Darauf abgestützt ist die Klosterstrasse im Masterplan für die Erschliessung der Klosterhalbinsel vorgesehen. Der Verkehr soll auf der Klosterstrasse kanalisiert werden. Der Zollhausweg hat keine Erschliessungsfunktion. Er ist im KGV als kommunaler Wanderweg ausgewiesen, was die Nutzung des Wegs als Erschliessungsstrasse ausschliesst. Die Nutzung des Zollhauswegs als Zufahrt für die Feuerstelle und die Belastung durch Such- und Schleichverkehr führten teilweise zu Konflikten mit Anwohnern und dem Langsamverkehr. Es hat sich gezeigt, dass der Zollhausweg des Öfteren als Entlastung für das Gewerbegebiet genutzt wird und einen Rundkurs auf der Klosterhalbinsel ermöglicht. Diese Entwicklung ist unerwünscht. Um den Zollhausweg seiner vorgesehenen Funktion zuzuführen und damit auch den Bedürfnissen des Langsamverkehrs (Verkehrssicherheit), der Anwohner (Lärm, Such- und Schleichverkehr) und der Gemeinde (Unterhalt) zu entsprechen, ist ein Fahrverbot das geeignete Instrument. Das Fahrverbot erfolgt auf Antrag des Eigentümers des Zollhauswegs (Kanton Aargau) und wird im Verlaufe des Jahres 2020 umgesetzt. siehe auch Antrag 4.c.	Der Antrag ist abzulehnen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts - Erläuterung des Zwecks und Ausdehnung des Fahrverbots in einem eigenen Absatz - Erläuterungen zu der Klosterstrasse

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
4	a	GP, Plan	Baubereiche	Verzicht auf die Reduktion des Baubereichs auf unserem Areal. Die im Gestaltungsplan vorgesehene erhebliche Reduktion des Baubereichs auf unserem Areal erscheint uns nicht sachgerecht. Sie schränkt die Flexibilität bei künftigen Erweiterungen oder bei einer Neubebauung nach Zerstörung erheblich ein. Wir beantragen, auf diese Reduktion gegenüber dem gültigen Gestaltungsplan zu verzichten.	Die Schutz- und Entwicklungsziele des Masterplanes können aufgrund der strengen Schutz- und Gestaltungsbestimmungen in den Sondernutzungsvorschriften (vgl. z.B. § 8) auch ohne Einengung angemessen verwirklicht werden.	Die Baubereiche wurden gestützt auf den Masterplan definiert. Gemäss diesem soll "zwischen Alter Spinnerei und dem Werkstattgebäude die Typologie des historischen Industrie- und Gewerbehofs beibehalten und weiterentwickelt werden" sowie "der Kanal ablesbar gemacht werden". Zusätzlich gibt es weitere Faktoren, welche zu einer Reduktion der Baubereiche geführt haben: Zum einen ist dies die Ausscheidung des Gewässerraumes. Innerhalb des Gewässerraums dürfen keine Baubereiche ausgeschieden werden. Eine Reduktion des Gewässerraumes wurde im Rahmen der Vorprüfung vom Kanton nicht akzeptiert. Zum anderen sind dies die Unterschutzstellung der Gebäude, insbesondere die Ausweitung des Schutzes (Klosterstrasse 40). Für Schutzobjekte sind keine Baubereiche vorgesehen, da für sie besondere gestalterische, architektonische und vor allem denkmalpflegerische Anforderungen zu berücksichtigen sind. Die zulässigen baulichen Massnahmen richten sich gemäss § 6¹ SNV nach der BNO. Bei Zerstörung durch Brand oder andere Katastrophen dürfen solche Bauten in ihrem ursprünglichen Volumen und unter Beizug der Denkmalpflege wiederaufgebaut werden. Damit hat die Gemeinde ihren Spielraum weitestgehend ausgenutzt und der Spielraum für eine grosszügigere Anordnung des Baubereichs ist beschränkt. Folgende Möglichkeiten bestehen: - Ausdehnung des Baubereichs gegen Norden bis auf den Waldabstand (18m): Teilweise wird eine weitere Ausdehnung durch den Gewässerraum verhindert. Des Weiteren wird in Zukunft dort der Übergang zwischen Gewerbezone und Nussain sein und ist daher ortsbaulich betrachtet mit Sorgfalt zu gestalten. Gemäss Antrag 4.b. soll in diesem Teilbereich auch in Zukunft weiterhin Parkierung möglich sein. - Verzicht auf den Grenzabstand gegen Osten hin: Die heutige Bebauung grenzt heute unmittelbar an eine Böschung. Der östliche Teil des Baubereichs liegt damit im rechtsgültigen sowie dem vorliegenden Entwurf des Gestaltungsplans bereits im steilen Gelände. Eine Ausdehnung ist daher nicht möglich. - Erweiterung des Baubereichs gegen Westen hin: Eine solche Erweiterung weicht von dem im Masterplan skizzierten Baubereich ab und müsste jedenfalls mit der kantonalen Denkmalpflege geklärt werden. Aufgrund der oben genannten Ziele des Masterplans müsste sich die Erweiterung auf ein ausragendes Volumen beschränken. Ob dies aufgrund der geringen Geschossigkeit zweckmässig ist, wird in Frage gestellt.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Situationsplans: - Arrondierung des Baubereichs gegen Norden auf den Waldabstand - entsprechende Arrondierung des Bereichs „Vorrang Erschliessung“ Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Präzisierung § 6²: ² Die Begrenzungen der Baubereiche gelten als Baulinien und ersetzen die zonengemässen Grenzabstände sowie die gesetzlichen Strassen- und Waldabstände.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
4	b	GP, Parkierungskonzept	Parkierung	Verzicht auf die geplante Reduktion unserer Parkplätze auf der Parzelle 325 und auf der Parzelle 6634. Die Thematik der Verkehrsregelung und der Parkieranlagen ist uns ebenfalls ein grosses Anliegen. Der neugefasste Gestaltungsplan "Klosterhalbinsel" zeigt in der Beilage A2 auf, wie der Bestand der Parkplätze auf unserem Areal künftig reduziert werden soll. Trotz der geltenden Besitzstandsgarantie möchten wir unsere Parkplätze zukünftig keinesfalls reduzieren müssen. Der Bedarf an Parkplätzen ist bei unseren Mieter steigend. Zudem erschwert der Mangel an Parkplätzen die Vermietung von Gewerbefläche, was bei der herrschenden Marktsituation ohnehin schon schwierig ist. Wir bitten Sie deshalb eindringlich, von der Reduktion um insgesamt 19 Parkfelder abzusehen und dies entsprechend im Gestaltungsplan Klosterhalbinsel zu berücksichtigen.	Die Attraktivität des Areals für Mietinteressenten würde durch die Reduktion der Parkplätze stark sinken und möglicherweise sogar den Wegzug einiger Unternehmen begründen. Einige Mieter haben ihre Besorgnis diesbezüglich bei uns bereits angebracht. Die vorgesehene Reduktion der Parkplätze ist im Masterplan 2013 in dieser Form nicht vorgesehen.	Eine Reduktion dieser Parkfelder ist im Masterplan von 2013 nicht vorgesehen. Die vorgesehene Reduktion begründet sich auf dem Gewässerraum, der im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung Klosterhalbinsel festgelegt werden muss. Im Gewässerraum dürfen keine Parkfelder angeordnet werden. Eine vom Gemeinderat angestrebte Reduktion des Gewässerraumes wurde vom Kanton im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens nicht akzeptiert. Die Parkfelder sind im Rahmen der kantonalen Besitzstandsgarantie gesichert. Das Parkierungskonzept des Masterplans, welches im vorliegenden Entwurf orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans sein wird, weist eine Anzahl an Parkfeldern als Richtwert aus. Im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens könnte dieses Parkierungskonzept aber nicht direkt angewendet werden. Um die Anzahl an Parkfeldern zu bestimmen, muss auf die BNO abgestellt werden. In der Anordnung der Parkfelder besteht in den jeweiligen Bereichen ein gewisser Spielraum. Die Parkfelder auf der Parzelle 325 können somit, soweit es die räumlichen Bedingungen zulassen, auch ausserhalb des Gewässerraums angeordnet werden. Die Parkfelder auf Parzelle 6634 befinden sich vollständig im Gewässerraum. Durch die beengten räumlichen Verhältnisse gibt es dort keinen Anordnungsspielraum. Im Gestaltungsplan kann daher keine Parkieranlage platziert werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass im Falle einer baulichen Entwicklung des Baubereichs A auch die Umgebung miteinbezogen werden muss. In diesem Falle dürfen keine Parkfelder mehr im Gewässerraum zu liegen kommen. Durch die räumlichen Verhältnisse ist zu erwarten, dass nicht alle Parkfelder in der Gewerbezone gehalten werden können. Es wäre jedoch denkbar, Parkfelder des Gewerbegebiets in die mögliche, unterirdische Parkieranlage beim Eingang zur Klosterhalbinsel auszulagern. Es ist zu beachten, dass gemäss Masterplan (S. 10) im Gewerbegebiet "Nutzungen anzustreben sind, die wenig Verkehr erzeugen". siehe auch Anträge 5.a. und 6.a.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Situationsplans: - Platzierung eines Symbols „Private Parkieranlage oberirdisch“ im Bereich zwischen Nussrain und Baubereich A. Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Entfernung des Parkierungskonzepts als orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans Anpassung des Planungsberichts: - Entfernung des Abschnitts zum Parkierungskonzept als orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans - Integration der Bestandsaufnahme der Parkierung von Juni 2019 in den Anhang

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
4	c	Verkehr	Signalisation, Fahrverbot Zollhausweg, Erschliessung Gewerbezone	Kein Verhängen eines Fahrverbotes auf dem Zollhausweg. Unsere Bedenken zum geplanten Fahrverbot auf dem Zollhausweg sind folgende: Auf der Klosterstrasse verkehrt alltäglich Schwerverkehr, welcher regelmässig Probleme hat, das Areal zu befahren. Insbesondere wegen den Passanten und dem motorisierten Individualverkehr. Oftmals bietet unsere Hauswartin Margrit Aschwanden ihre Hilfe an und regelt den Schwerverkehr und den motorisierten Individualverkehr. Um den Schwerverkehr problemlos durch das Areal manövrieren zu können, müssen wir die Möglichkeiten haben, Personenwagen den Zollhausweg als Alternative anbieten zu können.	Ein Fahrverbot auf dem Zollhausweg würde die verkehrstechnische Situation auf dem Areal verkomplizieren, erschweren und zudem die Kantonsschüler gefährden. Sollte zukünftig auf dem Zollhausweg ein Fahrverbot geltend gemacht werden, wird sich unsere Hauswartin nicht mehr im Stande sehen, den Verkehr auf dem Areal regeln zu können.	Das geplante Fahrverbot auf dem Zollhausweg ist eine verkehrspolizeiliche Massnahme und nicht Bestandteil des Gestaltungsplans. Der Bedarf wurde jedoch im Zuge des Gestaltungsplanverfahrens erkannt. Im Planungsbericht wird daher darauf hingewiesen. Gemäss dem KGV ist die Klosterstrasse im Abschnitt Eingang Klosterhalbinsel bis vor die Kurve als Quartierserschliessungsstrasse (Eigentum Einwohnergemeinde Wettingen) klassiert. Ab der Kurve bis zum Gewerbeareal (Miteigentum Bechtler) ist die Klosterstrasse als Zufahrtsstrasse klassiert. Bei der Zählung 2013 hat die durchschnittliche Abendspitzenstunde der 14-tägigen Messung auf der Höhe der Klosterkirche 97 Fahrzeuge ergeben. Dies entspricht der Einstufung der Kurve als Zufahrtsstrasse. Darauf abgestützt ist die Klosterstrasse im Masterplan für die Erschliessung der Klosterhalbinsel vorgesehen. Der Verkehr soll auf der Klosterstrasse kanalisiert werden. Der Zollhausweg hat keine Erschliessungsfunktion. Er ist im KGV als kommunaler Wanderweg ausgewiesen, was die Nutzung des Wegs als Erschliessungsstrasse ausschliesst. Die Nutzung des Zollhauswegs als Zufahrt für die Feuerstelle und die Belastung durch Such- und Schleichverkehr führten teilweise zu Konflikten mit Anwohnern und dem Langsamverkehr. Die Mitwirkungsangabe zeigt, dass der Zollhausweg des Öfteren als Entlastung für das Gewerbegebiet genutzt wird und einen Rundkurs auf der Klosterhalbinsel ermöglicht. Diese Entwicklung ist unerwünscht. Um den Zollhausweg seiner vorgesehenen Funktion zuzuführen und damit auch den Bedürfnissen des Langsamverkehrs (Verkehrssicherheit), der Anwohner (Lärm, Such- und Schleichverkehr) und der Gemeinde (Unterhalt) zu entsprechen, ist ein Fahrverbot das geeignete Instrument. Das Fahrverbot erfolgt auf Antrag des Eigentümers des Zollhauswegs (Kanton Aargau) und wird im Verlaufe des Jahres 2020 umgesetzt. Nichtsdestotrotz weist der Antrag auf ein Problem hin, dass es scheinbar im täglichen Betrieb gibt. Daher wurden die Strassenbreiten nochmals überprüft. Dabei zeigt sich, dass vor der Kurve die Strasse mindestens 5.45 m misst, so dass ein Kreuzen von PW und LW überall möglich ist. In der Kurve wird eine minimale Strassenbreite von 3.9 m gemessen. Diese Breite reicht infolge der Begrenzung durch Mauer und Zaun nicht für das Kreuzen eines Lastwagens mit einem Fahrrad (notwendige Breite: 4.30 m plus Kurvenzuschlag; für LW bei 30 m Radius: 75 cm). Ebenfalls nicht überall kreuzen können zwei Personenwagen (notwendige Breite: 4.40 m plus Kurvenzuschlag; für PW bei 30 m Radius: 30 cm). Infolge der fehlenden Durchsicht durch die Kurve ist im Begegnungsfall ein Zurücksetzen von Fahrzeugen notwendig. Gemäss Norm ist eine einspurige Anlage bei dieser Verkehrsbelastung möglich. Allerdings ist das Zurücksetzen beim grossen Fuss- und Radverkehr unerwünscht. Falls sich im Betrieb Sicherheitsprobleme ergeben sollten, könnte die Installation einer Lichtsignalanlage geprüft werden. Eine Überprüfung der Situation sollte frühestens nach Umsetzung der Sperrung des Zollhauswegs und der Reduktion der Parkfelder auf dem Vorplatz des Karrenstalls erfolgen. Für den Betrieb auf dem Gewerbegebiet – insbesondere die Abstimmung zwischen Zu-/wegfahrt und dem ruhenden Verkehr – ist der Eigentümer zuständig. siehe auch Antrag 3.a.	Der Antrag ist abzulehnen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts - Erläuterung des Zwecks und Ausdehnung des Fahrverbots in einem eigenen Absatz - Erläuterungen zu der Erschliessungsfunktion der Klosterstrasse

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
5	a	GP, Parkierungskonzept	Parkierung	Die 12 Parkplätze stirnseitig des Gebäudes 2410 Klosterstrasse 40 Haus C müssen unbedingt erhalten bleiben.	Sämtliche 12 Parkplätze werden seit Jahren von der Stiftung Wendepunkt gemietet und sind für Ihre Tätigkeiten unentbehrlich. Die Parkplätze werden vor allem für unterschiedliche Betriebsfahrzeuge genutzt, um die Aufgaben der Stiftung wahrzunehmen. Unter anderem auch um die diversen Personentransporte sicherzustellen, die den Individualverkehr reduzieren. Diese Parkplätze sind zwingend an diesem Ort zu belassen, da auch der Warenumsatz in unmittelbarer Nähe stattfindet.	Eine Reduktion dieser Parkfelder ist im Masterplan von 2013 nicht vorgesehen. Die vorgesehene Reduktion begründet sich auf dem Gewässerraum, der im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung Klosterhalbinsel festgelegt werden muss. Im Gewässerraum dürfen keine Parkfelder angeordnet werden. Eine vom Gemeinderat angestrebte Reduktion des Gewässerraumes wurde vom Kanton im Rahmen des Vorprüfungsverfahrens nicht akzeptiert. Die Parkfelder sind im Rahmen der kantonalen Besitzstandsgarantie gesichert. Das Parkierungskonzept des Masterplans, welches im vorliegenden Entwurf orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans sein wird, weist eine Anzahl an Parkfeldern als Richtwert aus. Im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens könnte dieses Parkierungskonzept aber nicht direkt angewendet werden. Um die Anzahl an Parkfeldern zu bestimmen, muss auf die BNO abgestellt werden. In der Anordnung der Parkfelder besteht in den jeweiligen Bereichen ein gewisser Spielraum. Die Parkfelder auf der Parzelle 325 können somit, soweit es die räumlichen Bedingungen zulassen, auch ausserhalb des Gewässerraums angeordnet werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass im Falle einer baulichen Entwicklung des Baubereichs A auch die Umgebung miteinbezogen werden muss. In diesem Falle dürfen keine Parkfelder mehr im Gewässerraum zu liegen kommen. Durch die räumlichen Verhältnisse ist zu erwarten, dass nicht alle Parkfelder in der Gewerbezone gehalten werden können. Es wäre jedoch denkbar, Parkfelder des Gewerbegebiets in die mögliche, unterirdische Parkierungsanlage beim Eingang zur Klosterhalbinsel auszulagern. siehe auch Anträge 4.b. und 6.a.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Situationsplans: - Platzierung eines Symbols „Private Parkierungsanlage oberirdisch“ im Bereich zwischen Nussrain und Baubereich A. Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Entfernung des Parkierungskonzepts als orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans Anpassung des Planungsberichts: - Entfernung des Abschnitts zum Parkierungskonzept als orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans - Integration der Bestandsaufnahme der Parkierung in den Anhang

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
6	a	GP, SNV	Parkierung	Quantitative Festlegung der Obergrenze für oberirdische Parkplätze. (für SNV § 19)	- Statt einer Reduktion der Parkfelder, wie behauptet, findet mit der P-Anlage eingangs Klosterhalbinsel (KHI) eine Erhöhung um 8 PF statt. - Zur Unterbindung der schleichenden Erhöhung der PF "nach Bedarf" - Um den Antrag "unterirdische Parkierungsanlage" (s.w.u.) zu realisieren, braucht es eine verbindliche Richtgrösse (siehe auch Antrag zu SNV, §19) - Zur Erhöhung des politischen Drucks für eine nachhaltige Lösung des Parkierungsproblems auf der KHI	Die Aussage, es finde eine Erhöhung um 8 Parkfelder statt, kann nicht nachvollzogen werden. Auf die Festlegung einer definierten Parkfelderanzahl im Gestaltungsplan wurde bewusst verzichtet, da zum heutigen Zeitpunkt keine genaue Bedarfsabschätzung gemacht werden kann. Als Richtwert soll die Anzahl an Parkfeldern im Parkierungskonzept des Masterplans gelten, welches orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans sein wird. Im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens könnte dieses Parkierungskonzept aber nicht direkt angewendet werden. Um die Anzahl an Parkfeldern zu bestimmen, muss auf die BNO abgestellt werden. Es ist nicht auszuschliessen, dass gemäss BNO mehr Parkfelder, als heute auf der Klosterhalbinsel vorhanden sind, realisiert werden könnten/müssten. Dies stünde im Widerspruch zu den Qualitätsanforderungen der § 11 BNO und § 16 SNV. Die Berechnung der minimal erforderlichen und der maximal zulässigen Anzahl an Parkfeldern soll deshalb gestützt auf die BNO erfolgen. Damit die in den SNV formulierten Qualitätskriterien jedenfalls eingehalten werden können, soll der Gemeinderat die Möglichkeit erhalten, die zu bewilligende Anzahl an Parkfeldern auch unterhalb der Minimalwerte gemäss BNO verfügen zu können. Eine Präzisierung nimmt der vorliegende Gestaltungsplan im Vergleich zum rechtsgültigen Gestaltungsplan bei den Standorten für die Parkierungsanlagen vor. Diese werden, gestützt auf das Parkierungskonzept des Masterplans, mit dem vorliegenden Gestaltungsplan festgesetzt. Unterirdische Parkierungsanlage siehe Antrag 6.e.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Ergänzung der SNV mit einem § 19 bis: - <i>1 Der Gemeinderat legt das Parkfelder-Angebot gestützt auf die BNO im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens fest. (neu)</i> - <i>2 Der Gemeinderat kann das Parkfelder-Angebot auch unter dem jeweiligen Minimalwert festlegen, damit die qualitativen Anforderungen gemäss BNO und § 16 SNV erfüllt werden können. (neu)</i> - § 19 bis ist mit dem Kreisplaner abzusprechen - Entfernung des Parkierungskonzepts als orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans Anpassung des Planungsberichts: - Erläuterungen zu § 19 bis ergänzen; inkl. Hinweis, dass auch die Reduktionsfaktoren für autoarme oder autofreie Nutzungen angewendet werden dürfen. - Entfernung des Abschnitts zum Parkierungskonzept als orientierender Bestandteil des Gestaltungsplans - Integration der Bestandsaufnahme der Parkierung von Juni 2019 in den Anhang
6	b	Verkehr	Signalisation, Fahrverbot Zollhausweg, Cars	Mobilitätskonzept für Normalbetrieb (nicht nur für Grossanlässe mehr als 300). (für SNV § 21) Eine griffige und klare Information und Signalisation für den motorisierten Verkehr und Cars eingangs Klosterhalbinsel soll den Kreis der Zufahrtsberechtigten möglichst eng begrenzen: - "Sackgasse" Richtung Kanzlerrainstrasse - Fahrverbot Zollhausweg (für motor. Verkehr mit Ausnahme Bewohner, Post) - Klare Signalisation für Cars (wo halten, wenden, parkieren) - Parkplätze für Cars schaffen ausserhalb der Kanzlerrainstrasse	- Mit der Steigerung der Schülerzahlen, Integration in "Museum AG", Benützung der 3-fach Turnhalle durch Vereine, Hochzeiten in der Klosterkirche, etc., ist auch mit einer Zunahme des Verkehrs auf der Klosterhalbinsel zu rechnen. - Zur Vermeidung von Parkplatz-Suchverkehr - Zollhausweg: Zur Vermeidung von Zufahrt und "wildem Parkieren" bei neuer Feuerstelle sowie Durchfahrt von und zur Gewerbezone Spinnerei - Zur Steigerung der Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer - Zur Beruhigung des alltäglichen Verkehrs für die Wohnenden - Zur Entlastung der Kanzlerrainstrasse von parkierten Autos und Cars	Die beantragten Anliegen sind überwiegend verkehrspolizeiliche Massnahmen und nicht Bestandteil eines Gestaltungsplans. Auf der Klosterhalbinsel müssen alle gleich behandelt werden. Ein Mobilitätskonzept für den Normalfall wäre deshalb nicht nur für die Kantonsschule/Museum Aargau, sondern auch für das Gewerbegebiet und die Wohnnutzungen notwendig. Diese Fälle sind in der BNO bereits genügend geregelt. Daher ist ein Mobilitätskonzept für den Normalfall nicht erforderlich. Mit der kommenden Begegnungszone ist ein „Sackgasse“-Schild am Eingang zur Klosterhalbinsel geplant. Ein weiteres Schild ist nicht notwendig. Der Bedarf eines Fahrverbots auf dem Zollhausweg wurde im Zuge des Gestaltungsplanverfahrens erkannt. Die Umsetzung wird im Verlaufe des Jahres 2020 erfolgen. Fahrverbot Zollhausweg siehe auch Anträge 3.a. und 4.c. Die Mitwirkungseingabe weist darauf hin, dass Cars in der blauen Zone auf der Kanzlerrainstrasse parkieren. Deren Parkierung an der Kanzlerrainstrasse ist weder vorgesehen, noch erlaubt. Für Cars besteht ein Stellplatz beim Kraftwerk besteht.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts - Erläuterung des Zwecks und Ausdehnung des Fahrverbots in einem eigenen Absatz

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
6	6	GP, Plan, Bericht SNV	Baubereiche, Denkmalpflege	Baubereich Westflügel /Hönggerhaus Sowie SNV § 6: Neu- und Ersatzbauten / Plan: Baubereich C "Hönggerhaus" (im GP, S. 12: steht übrigens "Hönggerhaus (Baubereich A)". Müsste C sein (!)) Das ehemalige "Hönggerhaus" soll nicht wieder aufgebaut werden: die "historische " Baulücke ist zu respektieren und als solche zu erhalten.	Das Ergebnis der Erhaltung und Respektierung sind die Aussprache zwischen Denkmalpflege von Bund und verschiedenen Kantonen sowie weiteren Fachexperten zu den Themen "Rekonstruktion Hönggerhaus" und "Ergänzungsbauten DMS/Physik". (vgl. beigelegte Kopie mit Auszug aus dem Planungsbericht GP Klosterhalbinsel vom 9. Juni 1997). Die Gründe (insbesondere von Seiten Denkmalpflege) für die bedarfsgerechte Lösung eines Neubaus über den Entsch eid eines Fachgremiums die "historische Baulücke zu respektieren und als solche zu erhalten" werden nicht verstanden.	Masterpläne, Gestaltungspläne und andere Planungsinstrumente unterliegen immer gewissen "Halbwertszeiten". Im Falle eines Gestaltungsplans liegt diese bei 15 Jahren. Überlegungen zu verschiedenen Zeiten können sich entsprechend den Randbedingungen immer wieder ändern, bzw. neue Umstände können zu neuen Erkenntnissen führen. Dies ist auch im Bereich der Wettinger Klosterhalbinsel so geschehen. In den 1990er-Jahren hat man noch klar gegen einen Wiederaufbau des Hönggerhauses votiert. Nun sind doch einige Jahre, bzw. Jahrzehnte vergangen. Hat man in den 1990er-Jahren noch die Befürchtung gehabt, dass ein Wiederaufbau in der gleichen Haltung vorgenommen wird, wie man die Turnhalle "rekonstruierend" neu aufgebaut hat, ist man im Klosterareal im Bereich der Löwenscheune und dem zeitgemässen Anbau für die Mensa mit der aktuellen Haltung auch der denkmalpflegerischen Auseinandersetzung im Weiterbauen sehr erfolgreich vorgegangen. Als es um die Erarbeitung des Masterplanes ging und klar wurde, dass eine nötige bauliche Erweiterung der Kantonsschule dringend und zwingend wurde, haben sich die Immobilien Aargau und die Denkmalpflege in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wettingen dem Thema Baufeld Hönggerhaus noch einmal angenommen. Es wurde damals eingehend besprochen und man hat sich auf eine gemeinsame Haltung geeinigt: der Wiederaufbau des Hönggerhauses als kritische Rekonstruktion im Sinne einer zeitgemässen Interpretation soll möglich sein. Im Gegenzug soll – unter Anpassung der baulichen Situation im Bereich des Mensa-Anbaus – das Baufeld III stark reduziert werden. So kann neu der Raum entlang der Klosterstrasse von Hochbauten freigehalten werden. Diese Überlegung floss sowohl in den Masterplan wie auch in den Gestaltungsplan ein – und der zurzeit laufende Planungsprozess für das Hönggerhaus ordnet sich diesen Gegebenheiten klar unter.	Der Antrag ist abzulehnen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts: - Fehler auf S. 19 korrigieren (Baubereich C statt A) - Ergänzung mit Erwägung zum Baubereich Westflügel/Hönggerhaus
6	6	GP, SNV	Kanzler-rainstrasse, Fussverkehr	- Erweiterung der Begegnungszone für die ganze Kanzler-rainstrasse für SNV § 17 ² - Der Fussverkehr ist hier vorrangig einzustufen. (SNV: § 17 ²) - Eine rigorose Tempolimite (<30km/h) soll Klarheit schaffen (SNV: § 17 ²)	- Zur Erhöhung der Sicherheit - Die Strasse wird vorwiegend von den Anwohnern der Kanzler-rain- und Kraftwerkstrasse, den Studierenden der KSWE, aber auch von vielen Spaziergängern stark frequentiert. - Sie verfügt über kein Trottoir (Gefahr für Kinder) - Es bestehen beidseits Autoparkplätze (gemäss Planung später noch einseitig) - Das Gefälle der Strasse führt bei Autofahrern oft zu überhöhter Geschwindigkeit. Dadurch kommt es häufig zu brenzligen Situationen für die Fussgänger, insbesondere für Kinder, die zwischen den Autos weniger sichtbar sind und selber weniger sehen. - Eine Begegnungszone wertet den Weg zur historischen Holzbrücke auf	Der KGV klassiert die Kanzler-rainstrasse als Zufahrtsstrasse. Gemäss Masterplan soll auf der Kanzler-rainstrasse zwischen dem Knoten Kloster-/Kanzler-rainstrasse und dem Eingangsbereich der Turnhalle eine Begegnungszone realisiert werden. Die Möglichkeit, diese auf die gesamte Kanzler-rainstrasse auszuweiten, wird im Masterplan explizit erwähnt. Bei der Kanzler-rainstrasse handelt es sich – wie im Planungsbericht erwähnt – um einen historischen Verkehrsweg (IVS). Für den Fussverkehr gibt es zusätzlich, parallel zur Kanzler-rainstrasse, eine Fusswegverbindung auf der Ebene des Viadukts. Das Projekt zur Umsetzung der Begegnungszone wurde durch die Bau- und Planungs-abteilung Wettingen erarbeitet und am 5. Oktober 2018 im kantonalen Amtsblatt publiziert. Die Signalisation im unteren Teil der Kanzler-rainstrasse wird am Knoten Kanzler-rain-/Kraftwerkstrasse erfolgen. Damit gilt de facto für die gesamte Kanzler-rainstrasse Tempo 20. Die Ausweitung einer Begegnungszone ist auch ohne eine entsprechende Vorschrift im Gestaltungsplan möglich. Die Aufnahme einer solchen Vorschrift in die SNV ist daher nicht notwendig.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts - Anpassung Kap. 3.2.2.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
6	e	GP, SNV, Verkehr	Parkierung	Eine unterirdische Parkierungsanlage eingangs KHI ist zu realisieren (für SNV § 19). Die oberirdische Parkierungsanlage eingangs Klosterhalbinsel, welche nach den bestehenden SNV von 2001 u.E. nicht hätte errichtet werden dürfen, soll durch eine öffentliche unterirdische Einstellhalle bei der Turnhalle ersetzt werden. Dazu braucht es eine quantitative Festlegung der Obergrenze für Parkplätze (siehe Antrag; unter Parkierung, w.o.) (Andernfalls Schaffung von Parkplätzen ausserhalb der KHI, z.B. beim Bahnhof mit Hinweis und entsprechender Signalisation.)	- Die Erhaltung des Charakters der Klosterhalbinsel hat Vorrang vor einer autogerechten Erschliessung. - Mit der erwähnten Zunahme des Verkehrs ist auch mit einer erhöhten Nachfrage nach Parkplätzen zu rechnen. - Eine unterirdische Parkierungsanlage würde massgeblich zu einer Verkehrsberuhigung des Klosterareals führen. - Die oberirdische Parkierungsanlage eingangs KHI beeinträchtigt den freien Blick auf das Kloster, als „Baudenkmal nationaler Bedeutung“. (vgl. bestehende SNV von 2001). Sie verstösst klar gegen diese Vorgabe und kann weder gutgeheissen noch schöngeredet werden. Der erste Anblick beim Eintritt auf die KHI darf keine Parkierungsanlage sein - Ausserdem lädt der Parkplatz den motorisierten Verkehr geradezu ein, auf die KHI zu fahren und verstärkt damit den unnötigen Suchverkehr im Quartier (dieses Problem besteht bereits jetzt!) - Die vorliegenden Planungsunterlagen enthalten für die Handhabung einer Zunahme von Verkehr und Parkierungswünschen keine wirklich konkreten Lösungsvorschläge (vgl. dagegen bestehende SNV vom 11.04.2001: D. Art.19ff.). - Durch das «Verlagern» oder «Aufheben» einzelner oberirdischer Parkfelder wird das Parkierungsproblem nicht gelöst. Stattdessen wird der politische Druck für eine anzustrebende nachhaltige Lösung ausgehebelt.	„Die Erhaltung des Charakters der Klosterhalbinsel hat Vorrang vor einer autogerechten Erschliessung“ siehe Antrag 6.g. Die Anforderung für die Realisierung einer unterirdischen Parkierungsanlage ist ein erhöhter Bedarf an Parkfeldern. Dieser ist zum heutigen Zeitpunkt nicht gegeben. Um die Aufhebung bestehender, rechtskräftig bewilligter Parkfelder durchsetzen zu können, genügt die Errichtung einer unterirdischen Parkierungsanlage allein nicht. Es bräuchte dazu eine übergeordnete gesetzliche Grundlage. Gleiches gilt für die Schaffung von Parkfeldern ausserhalb der Klosterhalbinsel. Mit der Realisierung der Parkierungsanlage am Eingang zur Klosterhalbinsel wurde ein zentraler Parkierungsstandort geschaffen. Dessen gute Erreichbarkeit und Auffindbarkeit stellen für die Klosterhalbinsel eine Entlastung dar. Mit der geplanten Begegnungszone sowie der geplanten Reduktion von Parkfeldern beim Karrenstall ist eine weitere Entlastung zu erwarten. Im Rahmen des vorliegenden Gestaltungsplans erfolgt eine Reduktion und Konzentration der Parkfelder sowie eine Festlegung der Standorte für Parkierungsanlagen. Mit der Festlegung der Parkfelderzahl gemäss BNO und der zusätzlichen Möglichkeit, das Parkplatzangebot unter dem jeweiligen Minimalwert festzulegen (siehe Antrag 6.a.), wird eine griffige Regelung zur Steuerung des Parkplatzangebots geschaffen. Des Weiteren sind verkehrspolizeiliche Massnahmen geplant, welche die Klosterhalbinsel entlasten werden.	Der Antrag ist abzulehnen.
6	t	Betrieb, Verkehr	Lärm	Signalisation/Tafel erstellen betreffend Benützung und Verhalten Zuständigkeit klären, regelmässige Kontrollen	- Die Feuerstelle befindet sich nahe des Wohnquartiers Kanzlerrainstrasse und ist seit Erstellung (ganzer Sommer) fast täglich bis oft nachts in Betrieb - Zur Entlastung des Wohnquartiers von Lärm- und Rauchimmissionen (auch nachts) - Zwecks Vermeidung von: Wildem Parkieren, Littering, Vandalismus, Sprayereien (Holzbrücke) und Drogenkonsum - Wir begrüssen die Idee, den Limmat- und Kulturweg attraktiv zu gestalten. Leider wird die Feuerstelle nicht von Wanderern und Kulturwegbesuchern benützt, sondern von Leuten, die oft mit dem Auto herbeifahren und mit Campingstühlen, Ghettoblaster und Hunden den Ort belagern. Mit belästigenden Auswirkungen auf die Quartierbewohner.	§ 15³ SNV weist die Verantwortung für den Betrieb klar der Bauherrschaft zu. Weitere, detailliertere Vorgaben sind für einen Gestaltungsplan nicht stufengerecht. Der Hinweis, wer für den Betrieb zuständig ist, fehlt im Planungsbericht. Das Anliegen nach einem geordneten Betrieb liegt jedoch in einem allgemeinen Interesse. Die Bauherrschaft, in diesem Falle die Rotary Clubs, soll daher vom Gemeinderat dazu verpflichtet werden, eine Tafel mit Benützungsregeln (Betriebszeiten, etc.) anzubringen. Durch das künftige Fahrverbot des Zollhauswegs ist eine Verbesserung der Situation zu erwarten.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts: - Ergänzung Kap. 4.2. mit dem Hinweis, wer für den Betrieb zuständig ist.
6	a	GP, SNV	Erschliessung	Den Art.19 ¹ der rechtsgültigen SNV, 2001 übernehmen: «Die Erhaltung des Charakters der Klosterhalbinsel hat Vorrang vor einer autogerechten Erschliessung.»	Zum Schutz der KHI muss der motorisierte Verkehr begrenzt werden. Die Dominanz des Verkehrs haben das Klosterareal und seine Umgebung (durch Autobahn, PF, etc.) bereits in der Vergangenheit schwer gezeichnet.	Dieser Grundsatz gilt nach wie vor und wurde bei der Erarbeitung des vorliegenden Entwurfs des Gestaltungsplans bereits berücksichtigt. Der Grundsatz kann daher als umgesetzt betrachtet werden und eine Übernahme in die neuen SNV ist nicht mehr notwendig.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Planungsberichts: - Ergänzung Kap. 4.4. mit dem Hinweis, dass der Grundsatz mit dem vorliegenden Gestaltungsplan umgesetzt wird.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
6	h	GP, SNV	Erschliessung	«rationelle Erschliessung»: «rationelle» streichen (§ 1 SNV)	«Rationell» ist ein Begriff, welcher im Zusammenhang mit dem Klosterareal problematisch ist und nicht verwendet werden sollte. Er bedeutet nicht nur zweckmässig, sondern auch «auf Wirtschaftlichkeit bedacht». Damit werden Lösungen bevorzugt, die gerade bei der Erschliessung, Eingriffe mit fehlendem Bezug zwischen Bebauung und Freiraum erlauben und den ursprünglich ländlichen Charakter der KHI weiter zerstören.	Rationell bedeutet in diesem Falle nicht nur "auf Wirtschaftlichkeit bedacht", sondern insbesondere eine sparsame Beanspruchung von Boden. Dies sorgt bei der Planung von konkreten Strassenbauprojekten für eine Vorgabe zugunsten einer verträglichen, siedlungsorientierten Erschliessung, z.B. bei der Anwendung von Normen. Eine besonders gute Qualität der Lösungen, auch im Bereich der Erschliessung, wird mit den § 11 BNO und § 16 SNV sichergestellt. Für eine bessere Verständlichkeit könnte der Begriff „rationell“ durch „zweckmässig“ ersetzt werden.	Dem Antrag ist teilweise zu entsprechen. Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung der Sondernutzungsvorschriften: - Anpassung des § 1: <i>¹ Der Gestaltungsplan «Klosterhalbinsel» bezweckt die Erhaltung, die behutsame Erneuerung und die Ergänzung der Bauten, Anlagen und Freiräume der Klosterhalbinsel unter Berücksichtigung ihrer kulturellen und industriegeschichtlichen Bedeutung. Weiter regelt er die Nutzweise und rationelle zweckmässige Erschliessung der Bauten, Anlagen und Freiräume.</i> Anpassung des Planungsberichts: - Erläuterung zu § 1 ergänzen; Begriff „zweckmässige Erschliessung“ erläutern
6	—	GP, Plan	Parkierung	Der Bereich eingangs Klosterhalbinsel ist in den §§ 11, 14, 19 als Bereich «Vorrang Erschliessung» und im Plan mit P als «öffentliche Parkierung oberirdisch» bezeichnet. Dieser Bereich soll ausgeschieden und wieder dem Bereich «Sportanlagen» zugeordnet werden.(§§ 11, 14, 19 und Plan)	Eine oberirdische Parkierungsanlage ist an dieser Stelle nicht zulässig und soll es weiterhin bleiben.	Die Parkierungsanlage wurde gestützt auf den Masterplan ausgeschieden, welcher die Grundlage für den Gestaltungsplan darstellt und als breit abgestützter Konsens gilt, waren doch an der Erarbeitung des Masterplans nebst der Gemeinde Wettingen folgende Institutionen beteiligt: Immobilien Aargau, Kantonsschule Wettingen, Kantonale Denkmalpflege, Eigentümer (HESTA Immobilien AG, Bürgler Immobilien, Grundeigentümer Sternen, Kirchpflege Kath. Kirchgemeinde Wettingen). Zweck dieser Parkierungsanlage ist eine Entlastung des Inneren der Klosterhalbinsel von motorisiertem Verkehr und damit die Schaffung der Voraussetzung für die Aufwertung des Vorplatzes des Karrenstalls. Im Übrigen siehe Erwägungen zum Antrag 6.I.	Der Antrag ist abzulehnen.
6	—	GP, Bericht, Verkehr	Parkierung	Realisierung einer unterirdischen Parkierungsanlage eingangs KHI Text siehe w.o.: Parkierungsanlagen (unter: 4.4 Parkierung und Erschliessung)	dito, ebda.	siehe Antrag 6.e.	siehe Antrag 6.e.
6	k	GP, Bericht, Verkehr	Signalisation, Fahrverbot, Zollhausweg, Cars	Mobilitätskonzept für den Normalbetrieb (nicht nur für Grossanlässe >300) Text siehe w.o.: c. Grossanlässe (unter 3.2.1 Parkierung)	dito, ebda.	siehe Antrag 6.b.	siehe Antrag 6.b.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
6	–	Allgemein	Denkmalpflege	Wir bitten höflichst um eine Stellungnahme.	Feststellung: Im rechtsgültigen Gestaltungsplan umfasst das Teilgebiet II den Bereich der Sportanlagen. Gemäss SNV, 2001, Art. 12 gilt: ¹ Das Teilgebiet II dient der Freihaltung des Kloster-Vorgeländes ² Das Erstellen unterirdischer Bauten, z.B. Parkierungs- oder Sportanlagen, ist zulässig. Aus diesem Teilgebiet II wird in der Neufassung des Gestaltungsplans eingangs KHI aus den Sportanlagen (§ 11) nun ein Bereich ausgeschieden, für welchen «Vorrang Erschliessung» (§ 14) gilt und als «öffentliche Parkierungsanlage oberirdisch» bezeichnet wird (§ 19 ¹). Die bereits erstellte Parkierungsanlage eingangs Klosterhalbinsel ist somit u.E. nicht rechtskonform und verstösst gegen die geltenden SNV, 2001: Art. 12 ¹ und ² (!) Mit der Annahme der Neufassung der SNV würde diese nachträglich stillschweigend ins Recht gesetzt.	Das Baugesuch für die Parkierungsanlage im Eingangsbereich der Klosterhalbinsel wurde vom Gemeinderat im Rahmen eines ordentlichen Baubewilligungsverfahrens geprüft. Dabei wurde das Baugesuch auch dem Kanton zur Prüfung unterbreitet. Die kantonale Abteilung für Baubewilligungen hat dem Gesuch damals bezüglich der kantonalen Prüfbefugnisse ohne Auflagen zugestimmt. Gegen das Baugesuch erfolgten keine Einwendungen. Das Baugesuch konnte somit vom Gemeinderat bewilligt werden. Der fragliche Bereich ist als „Erschliessungsbereich“ und nicht als Bereich „Vorrang Erschliessung“ ausgeschieden. Damit wird diese Parkierungsanlage anders behandelt als die zweite grosse Parkierungsanlage (Besucherparkfelder Restaurant Sternen). Die beiden Parkierungsanlagen sind im Situationsplan/Legende aufeinander abzustimmen.	Die Planungsentwürfe sollen wie folgt angepasst werden: Anpassung des Situationsplans - Zuweisung der Parkierungsanlage (Besucherparkfelder Restaurants) zum „Erschliessungsbereich“
6	E	NP, BNO	Zweck GP	Der rechtsgültige Abs. 6 soll beibehalten werden: «Der Gestaltungsplan bezeichnet die zu erhaltenden Bauten und Anlagen, die für Neu- und Ersatzbauten vorgesehenen Bereiche und die freizuhaltenden Gebiete.»	Um Beliebigkeit und Handeln nach Bedarf auszuschliessen. Flexibilität ist hier fehl am Platz. Teiländerungen sollen rechtlich beantragt und genehmigt werden.	Die Inhalte des rechtsgültigen § 11 ⁶ BNO sind sinngemäss in dem neuen § 11 ¹⁰ BNO enthalten. Beliebigkeit wird auf der Klosterhalbinsel nach wie vor nicht möglich sein. Änderungen wie Teiländerungen der BNO oder des Gestaltungsplans sind einzig mit dem üblichen Nutzungsplanungs- bzw. Sondernutzungsplanungsverfahren möglich. Die erhöhten Anforderungen an die Qualität werden mit den § 11 BNO und § 16 SNV sichergestellt. Insgesamt wurden die Anforderungen an Vorhaben auf der Klosterhalbinsel verschärft/präzisiert und damit der Bedeutung des Ortes Rechnung getragen.	Der Antrag ist abzulehnen.
6	c	NP, BNO	Bauten	Der rechtsgültige Absatz 7 soll beibehalten werden: «Sofern der Gestaltungsplan keine abweichenden Festlegungen enthält, dürfen Neubauten maximal zwei Vollgeschosse aufweisen. Die übrige Baumasse sowie die Gestaltung haben sich am Charakter der bestehenden Bebauung zu orientieren.»	Es geht ja genau um den historischen Kontext, der hier erhalten werden und bestimmend sein soll.	Die Festlegung einer Vollgeschosshöhe ist für Neubauten im historischen Kontext allenfalls nachteilig, da gestützt auf § 14 ³ ABauV bei zwei Vollgeschossen eine Gebäudehöhe von lediglich 6.0 m zulässig ist. Geschosshöhen von mehr als 3.0 m wären somit nicht möglich. Ein Festlegen von Geschosshöhen, Vollgeschossen, etc. im Gestaltungsplan ist auch nicht sinnvoll, da es keine konkreten Bauprojekte gibt und die Projekte vor allem mit den denkmalpflegerischen Auflagen und Anforderungen abgestimmt werden müssen. Eine gute Integration der Neubauten ist mit den § 11 BNO und § 16 SNV jedenfalls gewährleistet.	Der Antrag ist abzulehnen.
6	o	NP, BNO	Parkierung	§ 11 ¹⁰ «Parkierung» ergänzen (vgl. rechtsgültiger Abs.3)	Ein sehr wichtiger Bestandteil der Gestaltung auf der Klosterhalbinsel, der klare Definitionen erfordert.	Die Parkierung ist Teil der Erschliessung und muss deshalb nicht speziell erwähnt werden.	Der Antrag ist abzulehnen.

Eingangs-Nr.	Antrags-Nr.	Verortung	Thema	Frage, Hinweis, Antrag	Begründung	Erwägung Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
6	6	NP, Plan	Lärm	Keine Umteilung von Lärm-ES II in Lärm-ES III vornehmen	- Eine Aufstufung auf Lärm-ES III für Wohnnutzung ist aus heutiger Sicht nicht zumutbar. - Neben dem Autobahnlärm selber, tragen die fehlkonstruierten Schallschutzwände der Autobahn durch Reflexion des Verkehrslärms auf der darunterliegenden Neuenhoferstrasse mit Autobahnaus- und -zufahrt massgeblich zur Erhöhung der Lärmbelastung auf der Klosterhalbinsel bei. - Statt einer Höherstufung, muss eine Behebung der Fehlkonstruktion zur nachhaltigen Verminderung der Lärmimmissionen angestrebt werden (am besten mit Tunnel wie in Neuenhof). - Mit einer Anpassung wird einer nachhaltigen Lösung der politische Druck entzogen.	Gegenüber dem rechtsgültigen Plan wird keine Aufstufung vorgenommen; es gibt somit auch keine Änderung gegenüber dem rechtsgültigen Plan. Die Teiländerung des Bauzonenplans zeigt auch den rechtskräftigen Bauzonenplan.	Dem Antrag ist zu entsprechen.
6	6	Allgemein	Masterplan	Fragen zum Masterplan - S. 15: Bebauung (Planzeichnung) - S. 22: Handlungsbereiche Freiraumsysteme (Planzeichnung) - «prägender Aussenraum öffentlich oder mit öffentlichem Bezug» - S. 27: 9. Brückenkopf Kanzlerrainstrasse «Strassen auflösen zugunsten differenziert gestaltetem Platzraum auf verschiedenen Niveaus. Aussenraum private Bauten einbeziehen. Erweiterter Perimeter bis Klostermauer.»	- Was ist damit genau gemeint? - Wie ist die Einzonung gewisser Bereiche unserer Liegenschaft zu verstehen? - Besteht für uns Handlungsbedarf?	Die Grafik zeigt vor allem die öffentlichen Freiräume und deren Vernetzung (siehe auch Freiraumsystem S. 20). Die Kanzlerhäuser sind ein wichtiger Teil davon. Der Raum, der sich zwischen den einzelnen Gebäuden aufspannt, ist der Ankunftsort auf der Klosterhalbinsel nach der alten Zollbrücke. Um diesem gerecht zu werden, ist bei einer allfälligen Umgestaltung des Aussenraums eine gesamtheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade und über Parzellengrenzen hinweg notwendig. Dies bedingt eine Koordination von privaten Grundeigentümern und öffentlicher Hand. Für die privaten Grundeigentümer besteht kein Handlungsbedarf.	