

Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen

S 3.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein. Für die im öffentlichen Interesse liegenden Bauten sind sachgerechte Standorte zu bestimmen.

Art. 3 Abs. 3 d. und Abs. 4 RPG

Die Bewilligung von Einkaufszentren und Fachmärkten mit einer Verkaufsfläche von mehr als 7'500m², von Parkhäusern und -plätzen für mehr als 500 Motorwagen und von Vergnügungsparks für eine Kapazität von mehr als 4'000 Besuchern pro Tag setzt eine Umweltverträglichkeitsprüfung voraus.

Art. 10a USG
UVPV, Anhang, Nr. 80.5,
Nr. 11.4, Nr. 60.6

Die Gemeinden zeigen auf, wie die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen oder noch zu schaffenden Kapazitäten des Verkehrsnetzes abgestimmt ist. Sie legen dar, wie sie durch eine geeignete Regelung der Nutzungsart und -dichte, namentlich durch spezifischere Zonenbestimmungen für Industrie- und Gewerbezone, sowie durch eine optimale Standortwahl für Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen auf den Verkehr Einfluss nehmen.

§ 13 Abs. 2^{bis} BauG,
§ 54a Abs. 1 BauG,
§ 1 Abs. 2 lit. c ABauV

Bauten und Anlagen mit intensivem Publikums- oder Kundenverkehr müssen ihrem Zweck entsprechend mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden.

§ 32 Abs. 2 BauG

Die Gemeinden sorgen für eine möglichst ausgewogene Entwicklung von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und dezentraler Versorgung in Dorf, Stadt und in den Quartierzentren.

Die Zentren in ihrer unterschiedlichen Grösse und Funktion werden auf der historisch gewachsenen Struktur weiterentwickelt. Sie sind Standorte der übergeordneten Versorgung und der Verkehrsverknüpfung.

Eine angemessene Verteilung von Versorgungseinrichtungen wird angestrebt. Zentren, Ortskerne und Quartierzentren sollen so entwickelt werden, dass sie Standorte von Versorgungseinrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf ihrer Bevölkerung bleiben.

RP, H 3.4

Standorte, Nutzungsstruktur und Verkehrsaufkommen von publikums- und verkehrintensiven Einrichtungen werden mit den Erschliessungskapazitäten abgestimmt.

RP, H 4.2

Abstimmung der Verkehrsentwicklung mit der Wirtschafts-, Raum- und Siedlungsentwicklung (mobilitätAARGAU, Strategien 3.2, 3.3)

Die Verkehrsplanung orientiert sich an den Zielen der Wirtschafts-, Siedlungs- und Raumentwicklung. Standorteignung und die langfristige Gebietsentwicklung müssen bei publikums- und verkehrintensiven Einrichtungen sichergestellt sein.

Voraussetzungen für eine Ansiedlung sind genügende Kapazität im übergeordneten Strassennetz, flüssiger Verkehrsablauf und eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr.

Herausforderung

Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen haben grosse Auswirkungen auf die Verkehrsströme, die Umwelt und die Grundversorgungsstruktur.

Standorte mittelgrosser Verkaufsnutzungen ausserhalb der bestehenden Siedlungsstruktur gefährden die Grundversorgung der Bevölkerung in den gewachsenen Zentren, belasten das Verkehrsnetz auf bereits stark belasteten Abschnitten zusätzlich und bewirken eine einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr.

Stand / Übersicht

Es wird unterschieden zwischen:

- Standorten für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen, für:
 - grosse Verkaufsgeschäfte, Einkaufszentren und Fachmärkte,
 - stark verkehrserzeugende Dienstleistungsbetriebe,
 - publikumsintensive Sport- und Freizeitanlagen,
 - Anlagen mit vergleichbaren verkehrlichen Auswirkungen.

Massgebend für die Bemessung ist das Personenverkehrsaufkommen, das durch einen gewerblichen Zweck ausgelöst wird und nicht das Personenverkehrsaufkommen eines Wohngebiets.

- Standorten für Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen,
 - zum Beispiel produktionsferne Lagerhaltung, Grosshandel, Transport- und Verkehrsbetriebe.

Massgebend für die Bemessung ist das Güterverkehrsaufkommen, das durch eine gewerbliche Nutzung, deren Hauptzweck nicht der Produktion und Verarbeitung von Gütern und Dienstleistungen gewidmet ist, ausgelöst wird.

Für die Bemessung ist das Verkehrsaufkommen aller Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen in einem Gebiet massgeblich, das räumlich und verkehrlich eine Einheit bildet und über denselben Anschluss an eine Kantonsstrasse oder eine Gemeinde-Sammelstrasse (Strassentyp gemäss ABauV § 44a) erschlossen ist. Das Gebiet muss im Einzelfall festgelegt werden.

Die Definition der Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen trägt dem Trend zu kombinierten Freizeit- und Einkaufszentren (zum Beispiel Einkauf kombiniert mit Multiplexkinos, Restaurants, Hotels, Sport- und Wellnesszentren usw.) Rechnung und kann auch die weitere Marktdynamik im Detailhandel und bei den Freizeit- und Erholungsaktivitäten aufnehmen.

Die Planungsvorgabe möglicher Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen im Richtplan erzeugt Planungssicherheit für die öffentliche Hand und die Investoren.

Die Gemeinden bezeichnen in der Nutzungsplanung die Zonen für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen und legen die dazugehörigen Zonenbestimmungen fest.

Neue Nutzungen mit hohem Personenverkehr brauchen:

- keine Festsetzung des Standorts im Richtplan, wenn sie in den Kern- und Zentrumsgebieten urbaner Entwicklungsräume und ländlicher Zentren oder in ESP mit entsprechender Vorrangnutzung (siehe Richtplan, Kapitel S 1.3) liegen,
- eine Festsetzung des Standorts im Richtplan in den übrigen Gebieten, wenn die Nettoladenfläche oder die Anzahl Parkfelder oder die Anzahl Fahrten die Schwellenwerte des Richtplans übersteigt (3'000m² oder 300 Parkfelder oder 1'500 Fahrten pro Tag),
- eine besondere Grundlage in der kommunalen Nutzungsplanung in allen Gebieten mit Ausnahme der Kern- und Zentrumsgebiete urbaner Entwicklungsräume und ländlicher Zentren, wenn die Nettoladenfläche 500m² überschreitet.

Neue Nutzungen mit hohem Güterverkehr brauchen:

- eine besondere Grundlage in der kommunalen Nutzungsplanung in allen Gebieten, wenn die Anzahl Fahrten von Lastwagen und Lieferwagen 200 Fahrten pro Tag überschreitet.

Die Kern- und Zentrumsgebiete urbaner Entwicklungsräume und ländlicher Zentren sind grundsätzlich geeignet und mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar. Sie sind mit öffentlichem Verkehr der Güteklasse C erschlossen (Erläuterung siehe Kapitel M 3.1).

Richtplan	Kern- und Zentrumsgebiete in urbanen Entwicklungsräumen oder ländlichen Zentren	Übrige Gebiete
Standorte mit hohem Personenverkehr	Kein Richtplanverfahren erforderlich	Richtplanverfahren notwendig (Standortfestsetzung im Einzelfall)
Standorte mit hohem Güterverkehr	Kein Richtplanverfahren erforderlich	
Nutzungsplan		
Standorte mit hohem Personenverkehr	Grundzonierung genügt	Konkrete Aussage in Zonenvorschrift erforderlich
Standorte mit hohem Güterverkehr	Konkrete Aussage in Zonenvorschrift erforderlich	
Mittelgrosse Verkaufsnutzungen	Grundzonierung genügt	Konkrete Aussage in Zonenvorschrift erforderlich
Kleine Verkaufsnutzungen	Grundzonierung genügt	

Die Standorte werden anhand der im Richtplan festgesetzten Standortkriterien geprüft.

Die gesetzlich festgelegte kantonale Besitzstandsgarantie für bestehende Bauten inklusive angemessene Erweiterungen und zeitgemässe Erneuerungen (§ 68 BauG) gilt uneingeschränkt.

Zur Festlegung des Planungsverfahrens dienen die Anzahl Fahrten oder Parkfelder oder die Nettoladenfläche¹. Das entsprechende Planungsverfahren wird ausgelöst, sobald ein massgeblicher Parameter den verfahrensbestimmenden Schwellenwert übersteigt.

Die Schwellenwerte bestimmen das Planungsverfahren. Sie legen nicht fest, ob ein Vorhaben zulässig ist oder nicht. Dies muss im entsprechenden Verfahren geklärt werden. Damit wird in geeigneten Gebieten das Verfahren vereinfacht. In den sensiblen Gebieten soll frühzeitig über die Richt- oder Nutzungsplanverfahren Rechtssicherheit entstehen. Im Baubewilligungsverfahren ist die Baureife gemäss § 32 Abs.3 BauG in jedem Fall noch zu prüfen.

Es werden vorgängig zum Planungsverfahren keinerlei andere Verpflichtungen an die Schwellenwerte geknüpft (zum Beispiel öV-Erschliessung, Nutzungsbeschränkung, Parkfelderbewirtschaftung).

Durch die breite Auslegung der möglichen Nutzungsarten bleibt die Flexibilität der Nutzung bei veränderter Nachfrage gewahrt.

¹ Der Begriff "Nettoladenfläche" wird dem im Anhang der UVPV und in der VSS-Norm SN 640.281 verwendeten Begriff "Verkaufsfläche" gleichgesetzt. Die Anzahl Fahrten bemisst sich am im Durchschnitt über die Betriebstage erzeugten MIV-Aufkommen (VSS-Norm SN 640.281, 6.3, S.6).

BESCHLÜSSE**Planungsgrundsätze für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen**

- A. Zur Festlegung des Planungsverfahrens werden Schwellenwerte definiert. Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen sind:
- a) Standorte mit einem hohen Personenverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Tag (750 Zu- und 750 Wegfahrten) oder mehr als 300 Parkfeldern oder mehr als 3'000m² Nettoladenfläche,
 - b) Standorte mit einem hohen Güterverkehrsaufkommen von mehr als 200 Fahrten (100 Zu- und 100 Wegfahrten) von Lastwagen (schwere Nutzfahrzeuge) und Lieferwagen pro Tag.
- B. Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen werden nach folgenden Kriterien beurteilt:
- a) angemessene Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr ohne Wohngebiete übermässig zu belasten; Nachweis genügender Strassen- beziehungsweise Knotenkapazität,
 - b) gute, dem Zweck entsprechende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr,
 - c) für Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen:
Bezug zu gewachsenen Zentren oder Bahnhofsgebieten und städtebauliche Einbindung,
 - d) für Standorte mit hohem Güterverkehrsaufkommen:
Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die Schiene, Industriegleisanschluss für den Güterverkehr oder die Möglichkeit für einen neuen Gleisanschluss (abhängig vom Transportvolumen und von der Schienenkapazität).
- Der Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV gibt Aufschluss über die qualitative Bewertung der einzelnen Kriterien. Er dokumentiert nachvollziehbar die Interessenabwägung.
- C. Als Standort für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen im Richtplan gilt ein Gebiet mit allen Anlagen, welche eine räumliche und verkehrliche Einheit bilden und über denselben Anschluss an eine Kantonsstrasse oder eine Gemeinde-Sammelstrasse erschlossen sind. Ein Standort kann eine oder mehrere Parzellen umfassen. Dies wird aufgrund der Erschliessungssituation im Einzelfall festgelegt.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen**1. Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr: Festsetzungen**

- 1.1 Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr oder Erweiterungen bestehender Standorte mit Nutzungen von gleichem Ausmass sind in Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren und in wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) mit der entsprechenden Vorrangnutzung und genügender regionaler und kommunaler Verkehrserschliessung zugelassen. Die Gemeinden überprüfen diesbezüglich ihre Nutzungsplanungen und passen sie nötigenfalls an. Sie können dabei Nutzungen mit hohem Personenverkehr auch einschränken oder ausschliessen.

Als Kern- und Zentrumsgebiete gelten die in der Nutzungsplanung festgelegten Kern-, Altstadt- und Zentrumszonen sowie Zonen an entsprechender Lage und mit entsprechender Nutzungseignung.

Richtplan-Gesamtkarte

1.2 Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat weitere, regional abgestimmte Einzelstandorte gemäss den Standortkriterien in Planungsgrundsatz B. zur Festsetzung im kantonalen Richtplan.

Folgende Einzelstandorte sind festgesetzt (von der Unterteilung der Nettoladenflächen in solche für Fachmärkte und Einkaufszentren kann im Rahmen der Nutzungsplanung abgewichen werden):

Gemeinde(n)	Lagebezeichnung	Plan- quadrat	Nettoladenfläche oder Personenwagenfahrten/Tag oder Parkfelder
Buchs	Wynecenter	F6	Einkaufszentren: max. 21'000 m ²
Hunzenschwil	"Rüteli" (beim Pilz)	G6	Fachmärkte: max. 10'000 m ²
Oberentfelden	Schinhuettweg	F6	7'500 m ²
Oftringen	Autobahnanschluss	D8	Fachmärkte: max. 50'000 m ² Einkaufszentren: max. 5'000 m ²
Rothrist	Bifang Ost	C 7/8	Fachmärkte: max. 45'000 m ²
Spreitenbach	Wille	K5	Fachmärkte: max. 25'000 m ² Einkaufszentren: max. 2'000 m ²
Suhr	Pfister	F6	Fachmärkte: max. 40'000 m ² , davon max. 6'000 m ² für Einkaufszentren
Unterentfelden	Schinhuettweg	F6	18'500 m ²
Wettingen	Jura-/Tägerhardstrasse	J4	Einkaufszentren: max. 7'000 m ² Fachmärkte: über 10'000 m ²
Würenlingen	Kuhgässli	I3	Fachmärkte: max. 10'000 m ² Einkaufszentren: max. 5'000 m ²

2. Standorte mit hohem Güterverkehr: Festsetzungen

2.1 Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bedürfen einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung.

3. Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen: Festsetzungen

3.1 Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen sind Standorte mit einer Nettoladenfläche für Güter zwischen 500 m² und 3'000 m².

3.2 Neue Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen oder entsprechende Erweiterungen von bestehenden Verkaufsnutzungen ausserhalb von Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume oder der ländlichen Zentren bedürfen einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung.

3.3 Es gelten die Standortkriterien für Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen gemäss Planungsgrundsatz B. a) bis c) sowie Planungsgrundsatz C. Zusätzlich ist der Bedarf für Verkaufsnutzungen in die Interessenabwägung einzubeziehen. Die Grundversorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs innerhalb der Ortszentren darf nicht gefährdet werden.