KANTON AARGAU

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen

Empfehlungen
zur Umsetzung des Richtplankapitels S 3.1

Aarau, 28. Januar 2013

Herausgeber
Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU)
Abteilung Raumentwicklung
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
www.ag.ch

Copyright
© 2013 Kanton Aargau

Inhalt

I. Einleitung 1

1. Ausgangslage 1
2. Aufbau der Empfehlung 2
3. Das Richtplankapitel S 3.1 3
3.1 Überblick über die Festlegungen 3
3.2 Auswirkungen der Festlegungen 5

II. Begriffe und Definitionen 6

1. Kern- und Zentrumsgebiete 6
2. Standort-Definition 6
2.1 Quantitative Definition mittels Schwellenwerten 6
2.2 Räumliche Abgrenzung 7
2.2.1 Beispiele 1 8
2.2.2 Beispiele 2 9
3. Verkaufsnutzung 10
4. Nettoladenflächen und anrechenbare Nutzungen 11
4.1 Nettoladenfläche 11
4.2 Anrechenbare Nutzungen 12

III. Empfehlungen für die Nutzungsplanung 13

1. Urbane Entwicklungsräume und ländliche Zentren 15
1.1 Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen 15
1.2 Mittelgrosse Verkaufsnutzungen 18
1.3 Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen 20
2. Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums 22
2.1 Neue Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen 22
2.2 Mittelgrosse Verkaufsnutzungen 24
2.3 Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen 26
3. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) 28
4. Spezialfälle 29
4.1 Verkaufsnutzungen mit grossen Aussenanlagen 29
4.2 Verkaufsnutzungen in peripheren Gewerbe- und Industriezonen 30

IV. Empfehlungen an Bauherrschaft und Investoren 31

1. Richtplankapitel S 3.1 aus der Sicht der Bauherrschaft 31
2. Empfehlungen an die Bauherrschaft 32

V. Anhang 34

1. Grundlagen 34
2. Nachweis Kapazität des Strassennetzes 35
3. Begriffe aus dem Raumkonzept 36

I. Einleitung

1. Ausgangslage

Der Aargau ist aufgrund seiner guten Erreichbarkeit für die Ansiedlung von publikums- und verkehrsintensiven Einrichtungen sehr interessant. Entsprechend wichtig ist eine zweckmässige räumliche Zuweisung zukünftiger Vorhaben. Deshalb wurde ein Konzept erarbeitet, das einer Gesamtsicht über die möglichen zukünftigen Nutzungen in einem grösseren, zusammenhängenden Gebiet entspricht. Dieses Konzept floss im Rahmen des Richtplanpakets "Umsetzung der Agglomerationsprogramme" in den Richtplan ein und wurde am 22. Juni 2010 vom Grossen Rat beschlossen.

Die Festlegungen des am 20. September 2011 vom Grossen Rat beschlossenen Richtplankapitels S 3.1 wirken sich auf die Gemeinden aus: Sie müssen sich vermehrt mit der Thematik der verkehrsintensiven Einrichtungen und mittelgrossen Verkaufsnutzungen auseinander setzen.

Die vorliegende Empfehlung ist als Arbeitshilfe und Beitrag zur Klärung offener Fragen im Zusammenhang mit dem Richtplankapitel S 3.1 zu verstehen; sie richtet sich an die Gemeinden sowie an potenzielle Investoren und Baugesuchstellende.

Im Folgenden wird immer wieder auf das Richtplankapitel S 3.1 verwiesen. Es kann unter folgendem Link heruntergeladen werden:
www.ag.ch/raumentwicklung > Richtplanung > Richtplantext

2. Aufbau der Empfehlung

Die vorliegende Empfehlung gliedert sich in fünf Teile:

Teil I: Einleitung

Die Einleitung dient in erster Linie der Einführung; sie vermittelt einen Überblick über das Richtplankapitel S 3.1 und erläutert die Auswirkungen der Festlegungen generell.

Teil II: Begriffe

Der zweite Teil umfasst die Definition verschiedener wichtiger Begriffe, die in den Empfehlungen und im Richtplankapitel S 3.1 verwendet werden.

Teil III: Empfehlungen für die Nutzungsplanung

Der dritte Teil behandelt das Thema Nutzungsplanung und zeigt verschiedene Möglichkeiten auf, wie das Richtplankapitel S 3.1 auf kommunaler Ebene umgesetzt werden kann. Er richtet sich vorwiegend an Gemeinden.

Teil IV: Empfehlungen an Bauherrschaft und Investoren

Der vierte Teil enthält Empfehlungen für potenzielle Investoren, insbesondere auch zur Standortsuche.

Teil V: Anhang

Der Anhang gibt schliesslich einen Überblick über die verwendeten Grundlagen und enthält auch Verweise auf andere relevante Empfehlungen.

3. Das Richtplankapitel S 3.1

3.1 Überblick über die Festlegungen

Das Richtplankapitel S 3.1 hat grundsätzlich zwei Schwerpunkte: Erstens legt es die nötigen Planungsverfahren für **neue Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen** sowie für **mittelgrosse Verkaufsnutzungen** fest und zweitens enthält es eine Reihe von Anforderungen, die an entsprechende Standorte[1] gestellt werden.

Das Ziel des Richtplankapitels ist es, geeignete Gebiete für neue Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen sowie für mittelgrosse Verkaufsnutzungen im Richtplan zu ermitteln. Da in den identifizierten Gebieten die Eignung bereits nachgewiesen wurde, gelten vereinfachte Planungsverfahren. Dies verdeutlicht die Tabelle in den Richtplanerläuterungen, die das eigentliche Kernstück des gesamten Richtplankapitels darstellt.

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

Tabelle 1

Aus dem oberen Teil der Tabelle 1 geht hervor, dass die Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräume und der ländlichen Zentren im Richtplan als geeignete Gebiete für neue Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen bezeichnet wurden. Sie sind mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar und sind mit öffentlichem Verkehr der Güteklasse C erschlossen. Somit sind in diesen Gebieten keine Richtplanverfahren nötig.

In den Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums muss dagegen die Eignung für neue Standorte mit hohem Personenverkehr nachgewiesen werden; dies erfolgt im Rahmen eines Einzelverfahrens zur Richtplananpassung.

Ähnlich wie die Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräume und der ländlichen Zentren wurden auf Stufe Richtplan auch einzelne wirt-

[1] Als Standorte im Sinne des Richtplans sind Gebiete zu verstehen, die eine räumliche und verkehrliche Einheit bilden. Die genaue Definition befindet sich auf S. 6ff.

schaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) als Gebiete identifiziert, die sich zur Aufnahme von personenverkehrsintensiven Nutzungen eignen: Liegt ein neuer Standort für Nutzungen mit hohem Personenverkehr in einem ESP, mit der Vorrangnutzung PN (Nutzungen mit hohem Personenverkehr), sind in Analogie zu den Kern- und Zentrumsgebieten in urbanen Entwicklungsräumen oder ländlichen Zentren keine Richtplanverfahren erforderlich.[2]

Der untere Teil der Tabelle 1 enthält die für die Nutzungsplanung notwendigen formellen Voraussetzungen für Standorte mit hohem Personenverkehr, mit hohem Güterverkehr, für mittelgrosse und für kleine Verkaufsnutzungen.

Die Hauptaussage kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Neue Standorte mit hohem Personenverkehr und mittelgrossen Verkaufsnutzungen sind in den Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Räume sowie der ländlichen Zentren grundsätzlich ohne Nutzungsplanverfahren möglich, sofern in diesen Gebieten Verkaufsnutzungen in den Zonenvorschriften generell zugelassen sind.
- In den Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums sind – sowohl für neue Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen wie auch neu für mittelgrosse Verkaufsnutzungen – konkrete Aussagen in den Zonenvorschriften zwingend nötig, was ein Nutzungsplanverfahren auslöst.
- Neue Standorte mit hohem Güterverkehr bedürfen in jedem Fall konkreter Aussagen (Standort, Nutzung, Grösse) in den Zonenvorschriften, was ein Nutzungsplanverfahren auslöst.

Zu beachten: Das Richtplankapitel S 3.1 legt lediglich die planerischen Voraussetzungen und Verfahrensschritte (Verfahren, Anforderungen) in der Richt- und Nutzungsplanung fest. Ob ein konkretes Vorhaben bewilligungsfähig ist, wird in jedem Fall im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens geprüft. Dabei sind alle nötigen Nachweise, wie beispielsweise Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Nachweis genügender Verkehrskapazitäten (vgl. Anhang 2 S. 35) etc., zu erbringen.

[2] Die ESP sind Gegenstand des Richtplankapitels S 1.3 und aus diesem Grund in der obigen Tabelle nicht enthalten. Trotzdem besteht zwischen den Richtplankapiteln S 1.3 und S 3.1 ein (enger) thematischer Zusammenhang, sodass im Rahmen dieser Empfehlungen entsprechende Hinweise angebracht sind (vgl. S. 28).

3.2 Auswirkungen der Festlegungen

Für Gemeinden der **urbanen Entwicklungsräume** und für die **ländlichen Zentren** wirkt sich die mit dem Richtplan 2011 eingeführte Vereinfachung der Planungsverfahren direkt aus: In allen Kern- und Zentrumsgebieten kann für Vorhaben mit hohem gewerblichem Personenverkehrsaufkommen oder für mittelgrosse Verkaufsnutzungen direkt das Baubewilligungsverfahren eingeleitet werden.[3] Betroffene Gemeinden müssen sich deshalb primär mit der Frage auseinandersetzen, ob in den Gebieten mit vereinfachten Planungsverfahren oder in Teilen davon zusätzlicher Regelungsbedarf (Einschränkungen zum Beispiel betreffend Verkehr oder Nutzungen) besteht oder nicht. Einschränkende Vorschriften können die Gemeinden im Rahmen eines Nutzungsplanverfahrens erlassen.

Für Gemeinden der **ländlichen Entwicklungsräume** gilt: Neue Verkaufsnutzungen, deren Nettoladenfläche 500 m^2 übersteigt, brauchen eine konkrete Grundlage in der Nutzungsplanung; sie gelten als mittelgrosse Verkaufsnutzungen. Die Gemeinden können im Rahmen eines Nutzungsplanverfahrens Gebiete für mittelgrosse Verkaufsnutzungen ausscheiden und entsprechende Vorschriften in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) erlassen, sofern gewisse Nachweise erbracht werden.[4]

Aufgrund der Neuerungen des kantonalen Richtplans 2011 wird allen Gemeinden empfohlen, ihre Nutzungsplanungen frühzeitig zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Weiter haben die Gemeinden zu beachten, dass der Richtplan ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräume die maximal zulässige Nettoladenfläche zwar auf 500 m^2 beschränkt, diese kantonale Vorgabe aber nicht grundeigentümerverbindlich ist. Den Gemeinden wird daher empfohlen, die entsprechenden Bestimmungen in die BNO aufzunehmen.

[3] Massgebend ist das publikumsorientierte, gewerbliche Personenverkehrsaufkommen. Für die Wohnnutzung und für arbeitsplatzintensive Nutzungen gelten diese Richtplanfestsetzungen nicht.
[4] Vgl. S. 24

II. Begriffe und Definitionen

1. Kern- und Zentrumsgebiete

Als Kern- und Zentrumsgebiete gelten die in der Nutzungsplanung festgelegten Kern-, Altstadt- und Zentrumszonen sowie Zonen an entsprechender Lage und mit entsprechender Nutzungseignung. Sie sind mit allen Verkehrsträgern gut erreichbar und mit öffentlichem Verkehr der Güteklasse C erschlossen.

2. Standort-Definition

Die Definition des Standortbegriffs umfasst zwei Komponenten: eine quantitative Komponente über die Festlegung von Schwellenwerten und eine qualitative Komponente zur räumlichen Abgrenzung. Der Begriff Standort wird ausschliesslich im Richtplan verwendet und dient dazu, die erforderlichen Verfahren im Richtplan und in der Nutzungsplanung festzulegen.

2.1 Quantitative Definition mittels Schwellenwerten

Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen

Die Schwellenwerte für Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen sind im Richtplankapitel S 3.1 Planungsgrundsatz A festgelegt. Sie betragen:

- Personenverkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Personenwagenfahrten pro Tag (je 750 Zu- und Wegfahrten)
- mehr als 3'000 m^2 Nettoladenfläche
- mehr als 300 Parkfelder

Wird an einem Standort einer dieser Schwellenwerte überschritten, gilt er als Standort mit hohem Personenverkehrsaufkommen[5].

Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen

Der Schwellenwert für Standorte mittelgrosser Verkaufsnutzungen werden im Richtplankapitel S 3.1 Beschluss 3.2 festgelegt. Weist ein Standort eine Nettoladenfläche zwischen 500 und 3'000 m^2 auf, gilt er als Standort für mittelgrosse Verkaufsnutzungen.

Kleine Verkaufsnutzungen

Verkaufsnutzungen, deren Nettoladenfläche 500 m^2 nicht übersteigt, die weniger als 300 Parkplätze aufweisen und weniger als 1'500 Fahrten pro Tag verursachen gelten als kleine Verkaufsnutzungen.

[5] Die Schwellenwerte beziehen sich auf publikumsorientierte, gewerbliche Nutzungen. Für die Wohnnutzung und für arbeitsplatzintensive Nutzungen gelten diese Festsetzungen nicht.

Standorte mit hohem Güterverkehrsaufkommen

Der Schwellenwert für Standorte mit hohem Güterverkehrsaufkommen wird im Richtplankapitel S 3.1 Planungsgrundsatz A festgelegt. Er beträgt:

- 200 Fahrten (je 100 Zu- und Wegfahrten) von Last- und Lieferwagen[6] pro Tag.

Wird dieser Schwellenwert an einem Standort überschritten, gilt er als Standort mit hohem Güterverkehrsaufkommen.

2.2 Räumliche Abgrenzung

Die Definition der räumlichen Abgrenzung basiert auf den Festlegungen des Richtplankapitels S 3.1 Planungsgrundsatz C:

"Als Standort für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen gilt ein Gebiet mit allen Anlagen, die eine räumliche und verkehrliche Einheit bilden und über denselben Anschluss an eine Kantonsstrasse oder eine Gemeinde-Sammelstrasse erschlossen sind. Ein Standort kann eine oder mehrere Parzellen umfassen. Dies wird aufgrund der Erschliessungssituation im Einzelfall festgelegt" und gilt gemäss Beschluss 3.3 auch für mittelgrosse Verkaufsnutzungen.

Aus planerischer Sicht wird grundsätzlich zwischen Situationen ausserhalb und innerhalb bestehender Ortskerne unterschieden:

Ausserhalb von Ortskernen und am Rande des Siedlungsgebiets

Gebiete ausserhalb der Ortskerne oder am Rand des Siedlungsgebiets weisen in der Regel keine bestehenden Verkaufsnutzungen auf. Die Standortdefinition ist allgemein anwendbar und die Beurteilung, ob ein Standort gemäss Richtplan vorliegt oder nicht, entsprechend eindeutig (vgl. S. 8).

Innerhalb bestehender Ortskerne und im weitgehend überbauten Gebiet

Innerhalb bestehender Ortskerne und im weitgehend überbauten Gebiet sind meist bereits (mittelgrosse) Verkaufsnutzungen ansässig. Aus diesem Grund ist die Beurteilung, ob Standorte gemäss Richtplan vorliegen, nicht in jedem Fall einfach.

Eindeutig ist der Umgang mit bestehenden (Verkaufs-) Nutzungen und bei der Neuansiedlung neuer mittelgrosser Verkaufsnutzungen oder neuer Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen:

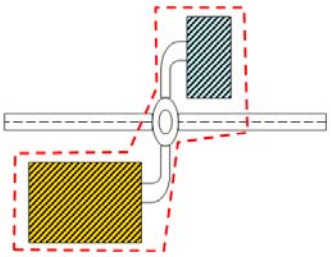
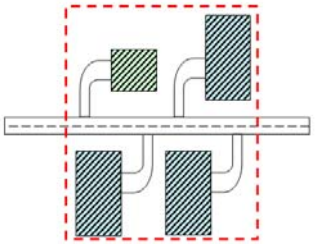
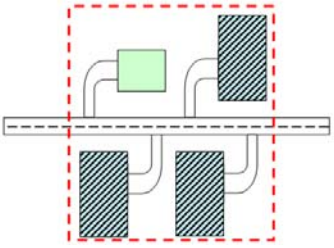
- bestehende Nutzungen fallen nicht unter den Standortbegriff, selbst wenn eine räumliche und verkehrliche Einheit vorliegt,
- neue mittelgrosse Verkaufsnutzungen und neue Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen gelten in jedem Fall als Standort gemäss Richtplan.

Nicht eindeutig sind Fälle zu beurteilen, in denen ein Ausbau der existierenden Nutzungen erfolgt. Deshalb wird die Beurteilung im Einzelfall vorgenommen (vgl. S. 9).

[6] Lieferwagen sind Fahrzeuge der Kategorie B, die dem gewerblichen Transport von Gütern dienen.

2.2.1 Beispiele 1

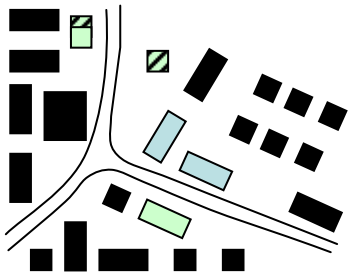
Neubau ausserhalb von Kern- und Zentrumszonen und am Rande des Siedlungsgebiets
Es ist in jedem Fall eine Einzelbeurteilung erforderlich. Nachstehend einige Beispiele:

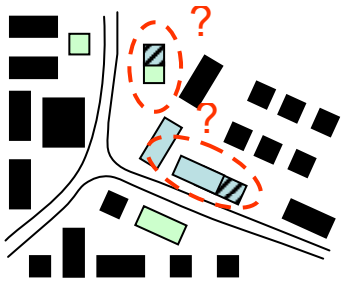
Beispiele	Beschreibung/Beurteilung	Speziell zu beachten
	Ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete lassen sich neue Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und neue kleine oder mittelgrosse Verkaufsnutzungen nieder. Das Gebiet stellt eine räumliche und verkehrliche Einheit dar und gilt entsprechend als ein (1) Standort gemäss Richtplankapitel S 3.1.	In einem Gebiet, das als ein Standort gilt, sind alle Einzelvorhaben gesamthaft in ihrer Summe zu beurteilen. Wenn die Summe der Nettoladenflächen (oder der Fahrten/Parkplätze) den entsprechenden Schwellenwert überschreiten, gelten sie als Standorte mit hohem Verkehrsaufkommen. Indizien für eine räumliche und verkehrliche Einheit sind beispielsweise: gemeinsame Erschliessung und Parkierungsanlagen, die räumliche Nähe an sich oder auch identische Nutzungszonen im Nutzungsplan (Zonenplan). Als Standort gemäss Richtplan kann auch ein Gebiet gelten, wenn sich neue Verkaufsnutzungen an bereits Bestehenden angliedern.
	Ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete lassen sich neue Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und neue kleine oder mittelgrosse Verkaufsnutzungen nieder. Das Gebiet stellt eine räumliche und verkehrliche Einheit dar und gilt entsprechend als ein (1) Standort gemäss Richtplankapitel S 3.1.	
	In einem Gebiet ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete lassen sich neue mittelgrosse Verkaufsnutzungen neben einer bestehenden kleinen Verkaufsnutzung nieder. Das Gebiet stellt eine räumliche und verkehrliche Einheit dar und gilt entsprechend als ein (1) Standort gemäss Richtplankapitel S 3.1.	

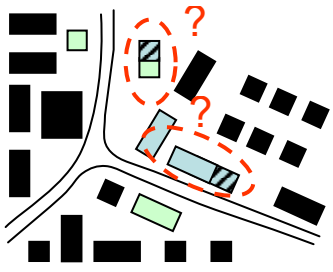
2.2.2 Beispiele 2

Ausbau bestehender Verkaufsnutzungen innerhalb bestehender Ortskerne und im weitgehend überbauten Gebiet

Es ist in jedem Fall eine Einzelbeurteilung erforderlich. Nachstehend einige Beispiele:

<table>
<tr><th>Beispiele</th><th>Beschreibung/Beurteilung</th><th>Speziell zu beachten</th></tr>
<tr><td>  </td><td>Neue kleine Verkaufsnutzung oder Ausbau einer bestehenden kleinen Verkaufsnutzung mit total weniger als 500 m^2 Nettoladenfläche.

Trotz Neubau/Ausbau handelt es sich (weiterhin) um kleine Verkaufsnutzungen; solche Fälle gelten nicht als Standorte gemäss Richtplan.</td><td rowspan="2">Werden in einer Gebäudehülle mehrere Verkaufsnutzungen mit je 500 m^2 Nettoladenfläche zugelassen, handelt es sich um einen Standort für mittelgrosse Verkaufsnutzungen.</td></tr>
<tr><td>  </td><td>Durch den Ausbau einer kleinen Verkaufsnutzung entsteht eine mittelgrosse Verkaufsnutzung. Oder eine mittelgrosse Verkaufsnutzung wird erweitert.

Die Beurteilung, ob diese Beispiele unter den Standortbegriff fallen, muss im Einzelfall vorgenommen werden.</td></tr>
<tr><td>  </td><td>Durch den Ausbau einer mittelgrossen Verkaufsnutzung entsteht eine Nutzung mit hohem Verkehrsaufkommen.

Die Beurteilung, ob diese Beispiele unter den Standortbegriff fallen, muss im Einzelfall vorgenommen werden.</td><td>Für eine Beurteilung im Einzelfall sind insbesondere die Erschliessung, die Parkplatzsituation, die Lage und die bereits vorhandene Nutzung entscheidend.
Faustregel: Ausbauten im Umfang der Besitzstandsgarantie nach § 68 BauG fallen nicht unter den Standortbegriff gemäss Richtplan; Ausbauten, die darüber hinausgehen, dagegen schon.
Die Faustregel wird für alle Schwellenwerte angewendet.</td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
</table>

3. Verkaufsnutzung

Die Unterscheidung, ob eine Nutzung dem Verkauf oder allgemein dem Gewerbe zuzuordnen ist, ist nicht immer eindeutig. Insbesondere bei Nutzungen, die keine Waren direkt im Laden verkaufen oder in denen der Kunde die Ware nicht direkt mitnimmt, stellt sich die Frage, ob es sich um Verkaufsnutzungen handelt oder nicht. Hintergrund ist, dass diese Nutzungen oft über grosse Ausstellungsflächen und Showrooms verfügen, die im Falle einer Verkaufsnutzung zur Nettoladenfläche anzurechnen sind (vgl. Definition Nettoladenfläche S. 11).

Verkaufsnutzungen liegen dann vor, wenn die Besucher der Betriebe und deren Ausstellungsflächen/Showrooms auch die direkten Kunden dieser Betriebe darstellen. Anhand von zwei Beispielen lässt sich dies verdeutlichen:

Möbelmarkt:
In Möbelmärkten kann eine Privatperson verschiedene Möbel besichtigen, vergleichen und direkt beim Möbelmarkt bestellen. Anschliessend werden die bestellten Möbel oft an einem anderen Standort produziert und dieser Privatperson gegen Rechnung geliefert. Die Besuchenden der Ausstellung, die Bestellenden der Ware und die belieferten Kunden sind dabei die selben Personen. Gleichzeitig werden in der Regel auch Möbel direkt angeboten (Mitnahmemarkt). Zudem werden oft Gegenstände in unterschiedlicher, wechselnder räumlicher Verteilung zum Verkauf angeboten, die direkt ausgewählt und gekauft werden können (zum Beispiel Kissen, allgemeine Wohnbedarfartikel). Möbelmärkte gelten deshalb mit der gesamten Ausstellungsfläche als klassische Verkaufsnutzungen.

Reine Bauhandlungen:
In Ausstellungen von reinen Grosshandelsunternehmen zum Beispiel für Bauhandel, Platten, Bodenbeläge, Nasszelleneinrichtungen usw. kann eine Privatperson zwar verschiedene Artikel zum Innenausbau eines Hauses besichtigen und vergleichen, die Bestellung erfolgt jedoch in der Regel nicht durch die Privatperson, sondern über eine Firma (Sanitär-Unternehmen, Bodenleger-Geschäft etc.), welche die Rechnung begleicht und die Ware einbaut. Beim Besuchenden der Ausstellung handelt es sich somit nicht um einen Kunden; die Privatperson bestellt nicht direkt, wird nicht direkt beliefert und bezahlt auch nicht die in der Bauhandlung bezogene Ware. Ein direkter Verkauf von Waren findet in der Regel nicht oder nur in beschränktem Ausmass (maximal 500 m^2) statt. Solche Fälle gelten nicht als Verkaufsnutzungen, sondern als Grosshandel (oder Zwischenhandel unter Geschäften).

4. Nettoladenflächen und anrechenbare Nutzungen

Die Definition der Nettoladenfläche und der anrechenbaren Nutzungen stützt sich auf die VSS-Norm SN-640 281. Eigentlicher Zweck dieser Norm ist die Ermittlung der Anzahl Parkfelder für verschiedene Nutzungen. Neben den dafür notwendigen Verfahren und Methoden enthält sie jedoch auch verschiedene Definitionen, die im Zusammenhang mit der Thematik verkehrsintensiver Anlagen relevant sind und auf die sich das Richtplankapitel S 3.1 bezieht. Einerseits liefert die VSS-Norm SN-640 281 die Definition der Nettoladenflächen, andererseits geht aus der Norm auch hervor, welche Nutzungen in die Beurteilung der Standorte für hohe Personenverkehrsaufkommen und mittelgrossen Verkaufsnutzungen anzurechnen sind.

4.1 Nettoladenfläche

Die Definition der Nettoladenfläche wird dem Begriff Verkaufsfläche der VSS-Norm SN-640 281 gleichgesetzt. Als anrechenbare Flächen gelten somit alle dem Kunden zugänglichen Flächen inklusive Flächen für Gestelle, Auslagen, usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw.

Dem Kunden zugängliche unüberdachte Verkaufsflächen, auch wenn sie nur dem saisonalen Verkauf dienen sowie Ausstellungsräume für Möbel, Motorfahrzeuge und andere Waren, die aussergewöhnlich viel Platz beanspruchen, werden in der Regel der Nettoladenfläche angerechnet.
Nicht zur Nettoladenfläche zählen Verkaufsflächen von Gärtnereien, die gleichzeitig als Produktionsflächen (Aufzucht von Pflanzen) verwendet werden.

Zu beachten: Die Definition der Nettoladenfläche wird im Richtplan behördenverbindlich festgelegt. Sie gilt entsprechend für alle Gemeinden des Kantons Aargau. Zudem führt die Definition der Nettoladenfläche dazu, dass Betriebe mit grossflächigen Aussenanlagen wie beispielsweise Autogaragen oft als mittelgrosse Verkaufsnutzungen gelten. Auf die Problematik im Umgang mit diesen Betrieben im Rahmen der Nutzungsplanung wird speziell eingegangen (vgl. S. 29).

4.2 Anrechenbare Nutzungen

Für die Beurteilung der quantitativen Abgrenzung von Standorten für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen (vgl. S. 6) werden folgende Nutzungen für die Bestimmung der Schwellenwerte angerechnet:

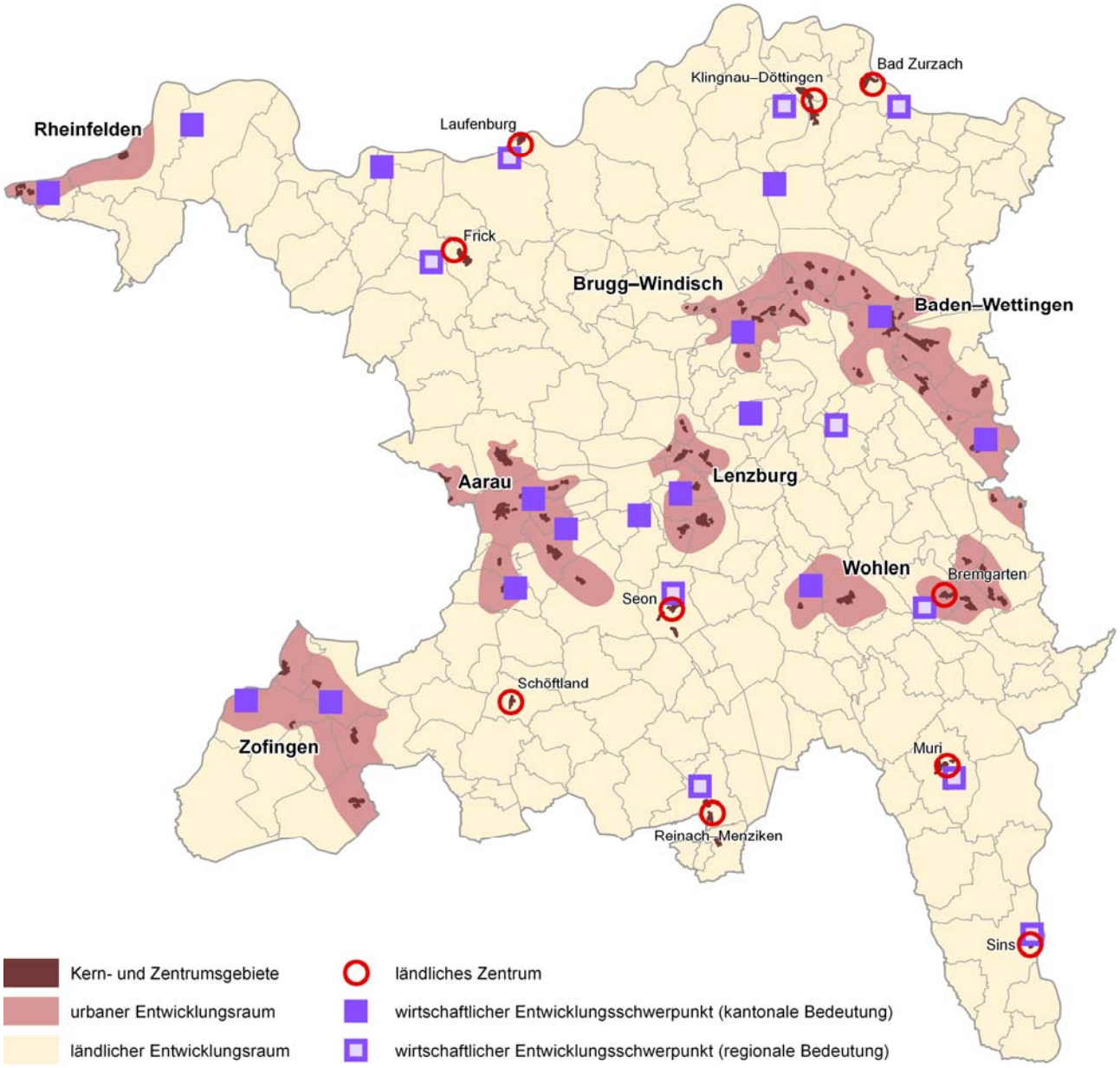
Nutzung	**Anrechenbar für**	
	mittelgrosse Verkaufsnutzungen?	Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen?
Verkaufsgeschäfte	ja	ja
Dienstleistungsbetriebe	nein	ja
Gastrobetriebe	nein	ja
Kleinspital, Klinik, Alters- und Pflegeheim	nein	ja
Unterhaltung, Kultur, Religion	nein	ja
Schulen, Aus- und Weiterbildung	nein	ja
Sport- und Freizeiteinrichtungen	nein	ja
Wohnen	nein	nein

Tabelle 2

Zu beachten: Bei Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen sind im Richtplan drei Schwellenwerte (Nettoladenfläche, Anzahl Parkplätze, Anzahl Fahrten) festgelegt. Verfügt eine Nutzung (zum Beispiel ein Theater) über keine Nettoladenfläche, ist entweder die Anzahl Parkplätze oder Anzahl Fahrten für die quantitative Beurteilung zu verwenden.

III. Empfehlungen für die Nutzungsplanung

Die Ausführungen sind entsprechend der Differenzierung der Gemeinden aufgrund ihrer Lage gemäss Richtplankapitel S 3.1 strukturiert:



Gemeinden im urbanen Entwicklungsraum/ländliche Zentren (Seite 15 ff.)

Abschnitt 1 enthält Empfehlungen zur Umsetzung in einem eher urbanen Kontext. Er richtet sich lediglich an die entsprechenden Gemeinden.

Gemeinden im ländlichen Entwicklungsraum (Seite 22 ff.)

Abschnitt 2 erläutert die Möglichkeiten zur Umsetzung in der Nutzungsplanung im eher ländlichen Raum oder ausserhalb der Zentren. Er ist auf Gemeinden ausgerichtet, die im ländlichen Entwicklungsraum liegen.

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (Seite 28)

Abschnitt 3 befasst sich mit der Situation in den wirtschaftlichen ESP. Er richtet sich lediglich an Gemeinden, die einen ESP aufweisen (vgl. Richtplankapitel S 1.3 Beschluss 1.3).

Spezialfälle (Seite 29)

Im Abschnitt 4 werden verschiedene Spezialfälle (Autogaragen, Tankstellenshops) behandelt, die in jeder Gemeinde vorliegen können.

Zu beachten: Wo die Muster-Bau- und Nutzungsordnung (M-BNO)[7] Paragrafen zu Standorten für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und mittelgrosse Verkaufsnutzungen enthält, wird im Folgenden darauf hingewiesen.

[7] www.ag.ch/raumentwicklung > Regionale & kommunale Planung > Nutzungsplanung > Dokumente und Arbeitshilfen

1. Urbane Entwicklungsräume und ländliche Zentren

1.1 Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen

Ausgangslage

In den Kern- und Zentrumsgebieten von Gemeinden, die zu den urbanen Entwicklungsräumen oder zu den ländlichen Zentren zählen, wirkt sich die Vereinfachung der Verfahren betreffend Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen direkt aus: Die Prüfung einer Verkaufsnutzung mit 5'000 m^2 Nettoladenfläche erfolgt beispielsweise direkt im Baubewilligungsverfahren[8], sofern der Verkauf durch die Zonenvorschriften nicht explizit ausgeschlossen oder eingeschränkt wird. Verfügt eine Gemeinde über keine einschränkenden Regelungen zu Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens alle notwendigen Nachweise erbracht, hat der Baugesuchsteller grundsätzlich ein Anrecht auf eine Baubewilligung.

Zu beachten: Diese Ausgangslage gilt nur in den **Kern- und Zentrumsgebieten** der urbanen Entwicklungsräume und der ländlichen Zentren. In Gebieten ausserhalb gelten die gleichen Festlegungen wie in den Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums (S. 22 ff.).

Empfehlung

Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums und ländliche Zentren müssen sich frühzeitig, im Rahmen einer Überprüfung der Nutzungsplanung, mit der Frage auseinandersetzen, ob sich alle Kern- und Zentrumsgebiete eignen, um Nutzungen mit hohem Personenverkehr anzusiedeln oder nicht. Dadurch lassen sich negative Auswirkungen wie beispielsweise nicht angestrebte Nutzungen oder der Erlass von Planungszonen vermeiden. Die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) oder eines Kapazitätsnachweises nach § 46 BauV kann einen Beitrag leisten, um allfällige Verkehrsprobleme im Voraus zu erkennen, soweit ein KGV nicht ohnehin zwingend erforderlich ist (§ 54a Abs. 2 Baugesetz [BauG]). Ergibt die Überprüfung, dass in einzelnen Kern- und Zentrumsgebieten Handlungsbedarf besteht, sollte die Nutzungsplanung entsprechend angepasst werden, indem diese Gebiete im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnet, und in der BNO einschränkende Vorschriften verankert werden.

[8] Die nötigen Nachweise (Verkehrskapazitäten [vgl. Anhang S. 35], Einordnung in die Umgebung, etc.) sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen. Bei UVP-pflichtigen Vorhaben ist das UVP-Verfahren durchzuführen.

Umsetzung in der BNO

Was die Umsetzung in der BNO anbelangt, ist primär entscheidend, ob Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen

a) in allen Kern- und Zentrumsgebieten zugelassen oder
b) in gewissen Kern- und Zentrumsgebieten eingeschränkt werden sollen.

a) Generelles Zulassen

Werden in den Kern- und Zentrumsgebieten urbaner Entwicklungsräume und ländlicher Zentren Nutzungen mit hohem Personenverkehr generell zugelassen, ist gemäss Richtplan keine Anpassung der BNO nötig und eine Umsetzung erübrigt sich.

Zu beachten: Im Interesse der Rechtssicherheit empfiehlt es sich dennoch, Vorschriften in der BNO zu erlassen, aus denen hervorgeht, was in den Kern- und Zentrumsgebieten zugelassen ist:

§.. Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen

[1]Innerhalb der Kernzone/Altstadtzone sind Nutzungen mit hohem Personenverkehr gemäss VSS-Norm SN-640 281 zulässig.

b) Einschränkung

Um Nutzungen mit hohem Personenverkehr gezielt in einzelnen Gebieten einzuschränken, enthält die Muster Bau- und Nutzungsordnung (M-BNO)[9] eine Bestimmung.

Zu beachten: Regelungen in der BNO, die einem klar definierten Gebiet generell eine Obergrenze für Nettoladenflächen zuweisen, haben einerseits den Nachteil, dass der Kontrollaufwand für die Gemeinden relativ gross ist, andererseits bergen sie in der Praxis gewisse Risiken. Zwei Fälle erscheinen realistisch:

1. Die Obergrenze ist erreicht, kleine Ausbauten sind nicht mehr möglich.
   Wird in einem Gebiet in der BNO eine Obergrenze an Nettoladenfläche festgeschrieben, bedürfen nach Erreichen dieser Obergrenze selbst kleine Ausbauten bestehender Betriebe einer Änderung der Nutzungsplanung.

2. Ein sehr grosses Vorhaben beansprucht einen grossen Teil der Gesamtfläche für sich selbst.
   Beispiel: In sechs Parzellen des Kern- und Zentrumsgebiets einer Gemeinde lässt die BNO insgesamt 20'000 m^2 Nettoladenflächen für Verkaufsnutzungen zu. Eine Grundeigentümerschaft plant und realisiert auf einer Parzelle als Erste ein sehr grosses Vorhaben im Umfang von 19'000 m^2 und konsumiert praktisch die gesamte zulässige Nettoladenfläche. Für die anderen Grundeigentümerschaften kann das bedeuten, dass die Baureife gemäss § 32 Abs. 3 BauG nicht (mehr) gegeben ist.

[9] www.ag.ch/raumentwicklung > Regionale & kommunale Planung > Nutzungsplanung > Dokumente und Arbeitshilfen > Muster Bau- und Nutzungsordnung

Aus diesem Grund empfiehlt sich, insbesondere bei grösseren Arealen, die Nutzung proportional auf die Grundstücksfläche aufzuteilen, und den Austausch via Dienstbarkeitsverträge zuzulassen. Die M-BNO enthält eine entsprechende Bestimmung.

1.2 Mittelgrosse Verkaufsnutzungen

Die Ausgangslage für mittelgrosse Verkaufsnutzungen entspricht in Zentren des urbanen Entwicklungsraums sowie in den ländlichen Zentren weitgehend derjenigen von Standorten mit hohem Personenverkehr (vgl. S. 15 ff.).

Ausgangslage

In den Kern- und Zentrumsgebieten von Gemeinden, die zu den urbanen Entwicklungsräumen oder zu den ländlichen Zentren zählen, wirkt sich die Vereinfachung der Verfahren betreffend mittelgrossen Verkaufsnutzungen direkt aus. Sofern die Zonenvorschriften diese Nutzung nicht explizit ausschliessen, kann die Prüfung, Bewilligung und Realisierung einer mittelgrossen Verkaufsnutzung mit bis zu 3'000 m^2 Nettoladenfläche direkt im Baubewilligungsverfahren erfolgen.[10]
Verfügt eine Gemeinde über keine einschränkenden Regelungen zu mittelgrossen Verkaufsnutzungen und werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens alle notwendigen Nachweise erbracht, hat der Baugesuchsteller grundsätzlich ein Anrecht auf eine Baubewilligung.

Zu beachten: Die beschriebene Ausgangslage gilt nur in den **Kern- und Zentrumsgebieten** der urbanen Entwicklungsräume und ländlichen Zentren. In Gebieten ausserhalb gelten die gleichen Festlegungen wie in den Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums (S. 22 ff.).

Empfehlung

Gemeinden des urbanen Entwicklungsraums und ländliche Zentren sollten sich primär mit der Frage auseinandersetzen, ob sich alle Kern- und Zentrumsgebiete eignen, um mittelgrosse Verkaufsnutzungen anzusiedeln oder nicht. Unerwünschte Nutzungen und negative Auswirkungen aufgrund der vereinfachten Verfahren oder der Erlass von Planungszonen lassen sich durch eine vorzeitige Überprüfung der Nutzungsplanung vermeiden. Die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) oder eines Kapazitätsnachweises nach § 46 BauV kann einen Beitrag leisten, um allfällige Verkehrsprobleme im Voraus zu erkennen, soweit ein KGV nicht ohnehin zwingend erforderlich ist (§ 54a Abs. 2 BauG). Ergibt die Überprüfung, dass in einzelnen Kern- und Zentrumsgebieten Handlungsbedarf besteht, sollte die Nutzungsplanung entsprechend angepasst werden, indem diese Gebiete im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnet und in der BNO einschränkende Vorschriften verankert werden.

[10] Die nötigen Nachweise (Verkehrskapazitäten [vgl. Anhang S. 35], Einordnung in die Umgebung etc.) sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erbringen).

Umsetzung in der BNO

Was die Umsetzung in der BNO anbelangt, ist primär entscheidend, ob mittelgrosse Verkaufsnutzungen

a) in allen Kern- und Zentrumsgebieten zugelassen oder
b) in gewissen Kern- und Zentrumsgebieten eingeschränkt werden sollen.

Für beide Fälle wird im Folgenden auf Möglichkeiten für die Umsetzung in die BNO eingegangen.

a) Generelles Zulassen

Werden in den Kern- und Zentrumsgebieten urbaner Entwicklungsräume und ländlicher Zentren mittelgrosse Verkaufsnutzungen generell zugelassen, ist gemäss Richtplan keine Anpassung der BNO nötig und eine Umsetzung erübrigt sich.

Zu beachten: Im Interesse der Rechtssicherheit empfiehlt es sich dennoch, möglichst konkrete Vorschriften in der BNO zu erlassen, aus denen eindeutig hervorgeht, ob, wo und in welchem Ausmass mittelgrosse Verkaufsnutzungen zugelassen sind.

b) Einschränkung

Um Nutzungen mittelgrosser Verkaufsnutzungen in einzelnen Gebieten einzuschränken, enthält die M-BNO eine Bestimmung.

1.3 Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen

Ausgangslage

Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bedürfen in jedem Fall einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung. Sie müssen im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnet werden und in der BNO sind entsprechende Vorschriften aufzunehmen. Im Rahmen der Vorprüfung ist der Nachweis zu erbringen, dass sich der geplante Standort zur Aufnahme einer Nutzung mit hohem Güterverkehr eignet. Die Anforderungen an diesen Nachweis sind im Planungsgrundsatz B des Richtplankapitels S 3.1 festgelegt; sie umfassen insbesondere:

- ausreichende Kapazität des Strassennetzes
- Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die Schiene

Fehlt eine konkrete Grundlage in der Nutzungsplanung, gilt für bereits ansässige Betriebe, die unter den Begriff "Standorte mit hohem Güterverkehr" fallen, die Besitzstandsgarantie; sie können gemäss § 68 BauG unterhalten, erneuert und massvoll erweitert werden.

Empfehlung

In einem ersten Schritt gilt es abzuklären, ob bereits Betriebe ansässig sind, die unter den Begriff "Nutzungen mit hohem Güterverkehr" fallen. Es ist sinnvoll, in diese Abklärung auch Betriebe und Nutzungen miteinzubeziehen, die knapp unterhalb des massgebenden Schwellenwerts von 200 Fahrten von Last- und Lieferwagen pro Tag liegen, diesen aber im Falle eines Ausbaus überschreiten könnten.

Falls bereits Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen bestehen, muss die Gemeinde klären, ob diesen Betrieben am bestehenden Standort Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen oder nicht. Wenn ja, ist der Standort in einem Nutzungsplanverfahren im Nutzungsplan (Zonenplan) zu bezeichnen und eine entsprechende Vorschrift in die BNO aufzunehmen. Wenn nein, sollten Betroffene über ihre im Rahmen der gesetzlichen Besitzstandsgarantie begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten informiert werden.

Sind keine Nutzungen mit hohem Güterverkehr ansässig, gilt es im Grundsatz zu entscheiden, ob geeignete Gebiete für solche Nutzungen bestehen und ob die Grundlagen in der Nutzungsplanung dafür geschaffen werden sollen oder nicht. Um allfällige Verkehrsprobleme im Voraus zu erkennen, lohnt sich die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) oder eines Kapazitätsnachweises nach § 46 BauV, soweit ein KGV nicht ohnehin zwingend erforderlich ist (§ 54a Abs. 2 BauG). Besteht in einer Gemeinde der konkrete Bedarf nach Standorten mit hohem Güterverkehr, gilt es die nötigen Nachweise zu erbringen und die Grundlagen in der Nutzungsplanung zu schaffen. Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung ist diese Thematik in jedem Fall zu behandeln.

Umsetzung in der BNO

Um Nutzungen mit hohem Güterverkehr gezielt in einzelnen Gebieten zuzulassen, enthält die M-BNO eine Bestimmung.

Zu beachten: Regelungen in der BNO, die einem klar definierten Gebiet generell eine Obergrenze an Fahrten zuweisen, haben einerseits den Nachteil, dass der Kontrollaufwand für die Gemeinden relativ gross ist, andererseits bergen sie in der Praxis gewisse Risiken. Zwei Fälle erscheinen realistisch:

1. Die Obergrenze wird erreicht, kleine Ausbauten sind nicht mehr möglich.
   Ist in einem Gebiet in der BNO eine Obergrenze für Last- und Lieferwagenfahrten festgeschrieben und erreicht, bedürfen Ausbauten, die zusätzliche Fahrten generieren, einer Änderung der Nutzungsplanung, selbst wenn die zusätzliche Anzahl Fahrten minim ist.

2. Ein sehr grosses Vorhaben beansprucht das Gesamtkontingent zu grossen Teilen für sich selbst.
   Beispiel: In einem Gebiet, das aus sechs ungefähr gleichgrossen Parzellen besteht, lässt die BNO Lager- und Verkehrsbetriebe zu, die 600 Fahrten pro Tag verursachen. Eine Grundeigentümerschaft plant und realisiert auf seiner Parzelle als Erster ein sehr grosses Vorhaben, das 570 Fahrten generiert und praktisch das gesamte Kontingent konsumiert. Für die anderen Grundeigentümerschaften kann das bedeuten, dass die Baureife gemäss § 32 Abs. 3 BauG nicht (mehr) gegeben ist.

Folgende Vorschrift, mit der die zulässigen Nutzungen auf die gesamte Fläche verteilt werden, stellt einen Lösungsansatz zur Vermeidung des zweiten Problems dar:

[1,2,3....] .....

[X]Für das im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnete Gebiet "Ortsbezeichnung" gilt ein Gesamtkontingent an Last- und Lieferwagenfahrten von maximal 600 Fahrten pro Tag, das proportional zur anrechenbaren Grundstücksfläche auf die einzelnen Teilareale verteilt wird. Durch Dienstbarkeitsverträge können Teilkontingente innerhalb des Gebiets "Ortsbezeichnung" verschoben werden, wenn keine öffentlichen Interessen entgegenstehen.

2. Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums

Allgemeine Empfehlung

Allen Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums wird im Interesse der Rechtssicherheit dringend empfohlen, eine Bestimmung in die BNO aufnehmen, dass in Zonen mit Verkaufsnutzung die zulässige Nettoladenfläche maximal 500 m^2 beträgt.

§.. (Zonenvorschrift mit Verkaufsnutzung)

[1] ……

[X] Für Verkaufsnutzungen beträgt die zulässige Nettoladenfläche pro Ladengeschäft im Maximum 500 m^2.

Zu beachten: Der Richtplan ist nicht grundeigentumsverbindlich. In einer Zone, in der die BNO den Verkauf grundsätzlich zulässt und keine Aussagen zur zulässigen Nettoladenflächen enthält, gilt beispielsweise eine mittelgrosse Verkaufsnutzung als zonenkonform. Die Gemeindebehörde steht somit vor dem Dilemma, dass sie ein entsprechendes Baugesuch aus Sicht des Richtplans nicht bewilligen könnte, aus Sicht der BNO jedoch bewilligen müsste. Als einziger Ausweg bleibt der **Erlass einer Planungszone** nach § 29 BauG, um eine konkrete Grundlage für mittelgrosse Verkaufsnutzungen in der Nutzungsplanung zu schaffen oder diese explizit auszuschliessen.

2.1 Neue Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen

Ausgangslage

Im Gegensatz zu den Kern- und Zentrumsgebieten in den urbanen Entwicklungsräumen oder ländlichen Zentren, sowie den ESP mit entsprechender Vorrangnutzung ist in Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums keine Vereinfachung der Planungsverfahren für Nutzungen mit hohem Personenverkehr möglich. Zur Ansiedlung neuer Nutzungen mit hohem Personenverkehr sind deshalb drei Verfahren nötig:

1. Richtplanverfahren
2. Nutzungsplanverfahren
3. Baubewilligungsverfahren

Richtplanverfahren

Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen in Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums müssen in einem Richtplanverfahren als Einzelstandorte im Richtplankapitel S 3.1 Beschluss 1.2 vom Grossen Rat festgesetzt werden. Im Rahmen dieses Verfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass sich der geplante Einzelstandort zur Aufnahme einer Nutzung mit hohem Personenverkehr eignet. Die Anforderungen an diesen Nachweis sind im Planungsgrundsatz B des Richtplankapitels S 3.1 festgelegt; sie umfassen:

- angemessene Erschliessung mit motorisiertem Individualverkehr, ohne Wohngebiete übermässig zu belasten
- genügend Strassen- beziehungsweise Knotenkapazität
- gute, dem Zweck entsprechende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr
- Bezug zu gewachsenen Zentren oder Bahnhofsgebieten
- städtebauliche Einbindung

Das Richtplanverfahren wird durch einen Beschluss des grossen Rats abgeschlossen; es dauert in der Regel rund ein Jahr.

Nutzungsplanverfahren

Nach erfolgter Festsetzung des Einzelstandorts im Richtplan muss dieser anschliessend in der Nutzungsplanung umgesetzt werden. Das bedeutet, dass die Gemeinde im Rahmen eines Nutzungsplanverfahrens den Standort im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnet und konkrete Vorschriften in die BNO aufnimmt.
Die Nutzungsplanung wird durch den Regierungsrat genehmigt. Will dieser die Genehmigung nicht vorbehaltlos erteilen, erfolgt die Genehmigung durch den Grossen Rat. Die Genehmigungsbehörde kann Nutzungspläne auch zur Änderung an die Gemeinde zurückweisen (§ 27 BauG). Es ist mit einer Verfahrensdauer von rund einem Jahr zu rechnen, wobei es möglich ist, dass einzelne Arbeitsschritte parallel mit dem Richtplanverfahren erfolgen können.

Empfehlung

Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums, die beabsichtigen, Standorte mit hohem Personenverkehrsaufkommen auszuscheiden, wird empfohlen, frühzeitig den Kontakt mit den kantonalen Fachstellen der Abteilung Raumentwicklung des Departements BVU aufzunehmen, um das Vorgehen zu klären und um mögliche Hindernisse in einer frühen Phase der Planung zu erkennen. Anlaufstelle sind die zuständigen Kreisplaner der Abteilung Raumentwicklung.

Umsetzung in der BNO

Um Nutzungen mit hohem Personenverkehr in Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums zuzulassen, enthält die M-BNO eine Bestimmung.

2.2 Mittelgrosse Verkaufsnutzungen

Ausgangslage

Bei den mittelgrossen Verkaufsnutzungen (500 bis 3'000 m^2 Nettoladenfläche) handelt es sich klassischerweise um Läden zur Deckung des Bedarfs an Gütern für den täglichen und periodischen Bedarf (Lebensmittel und Haushaltartikel).

Neue mittelgrosse Verkaufsnutzungen gelten als neue Standorte im Sinne des Richtplans (vgl. Standortdefinition S. 6 ff.) und bedürfen einer konkreten Grundlage in der Nutzungsplanung. Das heisst: Sie müssen in einem Nutzungsplanverfahren im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnet werden und in der BNO sind entsprechende Vorschriften aufzunehmen.
Die geforderten Nachweise gemäss Richtplankapitel S 3.1 Beschluss 3.3 und Planungsgrundsatz B Punkte a) bis c) sind im Rahmen der Vorprüfung zu erbringen. Sie umfassen:

- angemessene Erschliessung mit motorisiertem Individualverkehr, ohne Wohngebiete übermässig zu belasten
- genügend Strassen- beziehungsweise Knotenkapazität
- gute, dem Zweck entsprechende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr
- Bezug zu gewachsenen Zentren oder Bahnhofsgebieten
- städtebauliche Einbindung
- Einbezug des Bedarfs für Verkaufsnutzungen in die Interessenabwägung
- Aufrechterhaltung der Grundversorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs innerhalb der Ortszentren

Bereits ansässige kleine und mittelgrosse Verkaufsnutzungen gelten nicht als neue Standorte gemäss Richtplan und bedürfen keiner Grundlage in der Nutzungsplanung.
Ohne Grundlage in der Nutzungsplanung sind möglich:

- neue kleine Verkaufnutzungen
- Erweiterungen an kleinen Verkaufnutzungen bis 500 m^2 Nettoladenfläche
- Erweiterungen an mittelgrossen Verkaufsnutzungen im Rahmen der Besitzstandgarantie

Grössere Erweiterungen hingegen gelten als Standorte gemäss Richtplan und erfordern eine konkrete Grundlage in der Nutzungsplanung (vgl. Faustregel S. 9)

Empfehlung

Bestehen in einer Gemeinde bereits mittelgrosse Verkaufsnutzungen, empfiehlt es sich im Sinne der Rechtssicherheit, konkrete Vorgaben dazu in der Nutzungsplanung zu erlassen und zwar unabhängig davon, ob bestehende Verkaufsnutzungen inklusive geplanter Erweiterungen als neue Standorte im Sinne des Richtplans gelten oder nicht (vgl. S. 22, Allgemeine Empfehlung).

Ergeben Abklärungen der Gemeinde zudem, dass ein zusätzlicher Bedarf an neuen mittelgrossen Verkaufsnutzungen besteht, ist in einem ersten Schritt die räumliche Abgrenzung der geplanten neuen Standorte vorzunehmen. Anschliessend gilt es, in der Nutzungsplanung die entsprechend nötigen Grundlagen zu schaffen. Im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens sind dabei die geforderten Nachweise zu erbringen.

Zu beachten: Es wird empfohlen, die Vor- und Nachteile neuer Standorte für mittelgrosse Verkaufsnutzungen und deren Auswirkungen umfassend zu analysieren, denn die Erstansiedlung einer mittelgrossen Verkaufsnutzung kann unter Umständen die bestehende Grundversorgungsstruktur beeinträchtigen und das Verkehrsnetz stark belasten. Auch bei nachgewiesenem Bedarf nach einer mittelgrossen Verkaufsnutzung sind Einschränkungen möglich, indem zum Beispiel mittelgrosse Verkaufsnutzungen mit konkreten Nettoladenflächen (zum Beispiel von 1'000 oder 1'500 m^2) zugelassen werden statt generell mit 3'000 m^2.

Umsetzung in der BNO

Um mittelgrosse Verkaufsnutzungen in Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums zuzulassen, enthält die M-BNO eine Bestimmung.

2.3 Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen

Ausgangslage

Neue Standorte für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bedürfen in jedem Fall einer ausdrücklichen Bezeichnung (Nutzung, Grösse usw.) in der Nutzungsplanung. Sie müssen im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnet werden und in der BNO sind entsprechende Vorschriften aufzunehmen. Im Rahmen der Vorprüfung ist der Nachweis zu erbringen, dass sich der geplante Standort zur Aufnahme einer Nutzung mit hohem Güterverkehr eignet. Die Anforderungen an diesen Nachweis sind im Planungsgrundsatz B des Richtplankapitels S 3.1 festgelegt, sie umfassen insbesondere:

- genügend Strassen- beziehungsweise Knotenkapazität
- Verlagerungspotenzial von der Strasse auf die Schiene

Fehlt eine konkrete Grundlage in der Nutzungsplanung, gilt für bereits ansässige Betriebe, die unter den Begriff "Standorte mit hohem Güterverkehr" fallen, die Besitzstandsgarantie; sie können gemäss § 68 BauG unterhalten, erneuert und massvoll erweitert werden.

Empfehlung

In einem ersten Schritt gilt es abzuklären, ob bereits Betriebe ansässig sind, die unter den Begriff "Nutzungen mit hohem Güterverkehr" fallen. Es ist sinnvoll, in diese Abklärung auch Betriebe und Nutzungen miteinzubeziehen, die knapp unterhalb des massgebenden Schwellenwerts von 200 Fahrten von Last- und Lieferwagen pro Tag liegen, diesen aber im Falle eines Ausbaus überschreiten könnten.

Falls bereits Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen bestehen, muss die Gemeinde klären, ob diesen Betrieben am bestehenden Standort Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden sollen oder nicht. Wenn ja, ist der Standort in einem Nutzungsplanverfahren im Nutzungsplan (Zonenplan) zu bezeichnen und eine entsprechende Vorschrift in die BNO aufzunehmen. Wenn nein, sollten Betroffene über ihre im Rahmen der gesetzlichen Besitzstandsgarantie begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten informiert werden.

Sind keine Nutzungen mit hohem Güterverkehr ansässig, gilt es im Grundsatz zu entscheiden, ob geeignete Gebiete für solche Nutzungen bestehen und ob die Grundlagen in der Nutzungsplanung dafür geschaffen werden sollen oder nicht. Um allfällige Verkehrsprobleme im Voraus zu erkennen, lohnt sich die Erarbeitung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) oder eines Kapazitätsnachweises nach § 46 BauV, soweit ein KGV nicht ohnehin zwingend erforderlich ist (§ 54a Abs. 2 BauG). Besteht in einer Gemeinde der konkrete Bedarf nach Standorten mit hohem Güterverkehr, gilt es die nötigen Nachweise zu erbringen und die Grundlagen in der Nutzungsplanung zu schaffen. Im Rahmen der Gesamtrevision der Nutzungsplanung ist diese Thematik in jedem Fall zu behandeln.

Umsetzung in der BNO

Um Nutzungen mit hohem Güterverkehr gezielt in einzelnen Gebieten zuzulassen, enthält die M-BNO eine Bestimmung.

Zu beachten: Regelungen in der BNO, die einem klar definierten Gebiet generell eine Obergrenze an Fahrten zuweisen, haben einerseits den Nachteil, dass der Kontrollaufwand für die Gemeinden relativ gross ist, andererseits bergen sie in der Praxis gewisse Risiken. Zwei Fälle erscheinen realistisch:

3. Die Obergrenze wird erreicht, kleine Ausbauten sind nicht mehr möglich.
   Ist in einem Gebiet in der BNO eine Obergrenze für Last- und Lieferwagenfahrten festgeschrieben und erreicht, bedürfen Ausbauten, die zusätzliche Fahrten generieren, einer Änderung der Nutzungsplanung, selbst wenn die zusätzliche Anzahl Fahrten minim ist.

4. Ein sehr grosses Vorhaben beansprucht das Gesamtkontingent zu grossen Teilen für sich selbst.
   Beispiel: In einem Gebiet, das aus sechs ungefähr gleichgrossen Parzellen besteht, lässt die BNO Lager- und Verkehrsbetriebe zu, die 600 Fahrten pro Tag verursachen. Eine Grundeigentümerschaft plant und realisiert auf seiner Parzelle als Erster ein sehr grosses Vorhaben, das 570 Fahrten generiert und praktisch das gesamte Kontingent konsumiert. Für die anderen Grundeigentümerschaften kann das bedeuten, dass die Baureife gemäss § 32 Abs. 3 BauG nicht (mehr) gegeben ist.

Folgende Vorschrift, mit der die zulässigen Nutzungen auf die gesamte Fläche verteilt werden, stellt einen Lösungsansatz zur Vermeidung des zweiten Problems dar:

[1,2,3....] …….

[X]Für das im Nutzungsplan (Zonenplan) bezeichnete Gebiet "Ortsbezeichnung" gilt ein Gesamtkontingent an Last- und Lieferwagenfahrten von maximal 600 Fahrten pro Tag, das proportional zur anrechenbaren Grundstücksfläche auf die einzelnen Teilareale verteilt wird. Durch Dienstbarkeitsverträge können Teilkontingente innerhalb des Gebiets "Ortsbezeichnung" verschoben werden, wenn keine öffentlichen Interessen entgegenstehen.

3. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Ausgangslage

Wirtschaftliche ESP sind Arbeitsplatzgebiete von übergeordneter Bedeutung; sie liegen in der Regel in Industrie- und Gewerbezonen[11]. An der Umsetzung dieser Gebiete gemäss Richtplan (Kapitel S 1.3 Planungsgrundsatz D und Beschlüsse 4.1/4.2), also an ihrer planerischen Vorbereitung und Entwicklung, besteht ein kantonales oder regionales Interesse. Die Gemeinden sind angehalten, im Rahmen der Nutzungsplanung in diesen Gebieten Zonen auszuscheiden und Bauvorschriften zu erlassen, die der Vorrangnutzung der jeweiligen ESP entsprechen. Nutzungen mit hohem Personenverkehr (PN) oder Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenverbrauch (GFN) sind also gezielt zu ermöglichen.

Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen

Wirtschaftliche ESP mit der Vorrangnutzung PN wurden auf Richtplanstufe bereits als geeignet zur Aufnahme von Nutzungen mit hohem Personenverkehr identifiziert. Für neue entsprechende Nutzungen in diesen ESP sind demnach keine Richtplanverfahren nötig.

Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen

Wirtschaftliche ESP mit der Vorrangnutzung GFN bedürfen in jedem Fall einer konkreten Grundlage in der Nutzungsplanung.

Empfehlungen

Gemeinden, die einen oder mehrere wirtschaftliche ESP aufweisen, wird empfohlen, die betroffenen Gebiete hinsichtlich bestehender und zukünftig beabsichtigter Nutzungen zu analysieren und abzugrenzen sowie die geltenden Vorschriften zu überprüfen und – soweit notwendig – auf die Vorrangnutzung auszurichten.
Plant eine Gemeinde im Perimeter eines wirtschaftlichen ESP vom Richtplan abweichende Vorrangnutzungen, empfiehlt sich der frühzeitige Einbezug des zuständigen Kreisplaners der Abteilung Raumentwicklung.

Umsetzung in der BNO

Mit folgendem Paragraf können in einem ESP Nutzungen mit Personenverkehrsaufkommen zugelassen werden:

Ein Musterparagraf

§… Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen

[1]Innerhalb des Gebiets ESP-xy sind Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen zulässig.

Um Nutzungen mit hohem Güterverkehr gezielt in einzelnen Gebieten zuzulassen, enthält die M-BNO eine Bestimmung.

[11] vgl. Richtplankapitel S 1.3

4. Spezialfälle

4.1 Verkaufsnutzungen mit grossen Aussenanlagen

Betriebe wie beispielsweise Autogaragen verfügen oftmals über grosse Ausstellungsflächen, die extensiv genutzt werden und gleichzeitig für Kunden zugänglich sind. Dadurch gelten sie per Definition als Nettoladenfläche (vgl. S. 11).
Erweiterungen bei Betrieben ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräumen und der ländlichen Zentren, die den Rahmen der Besitzstandsgarantie sprengen, lösen ein Nutzungsplanverfahren oder gar ein Richtplanverfahren aus, selbst wenn sie nur geringen Mehrverkehr verursachen.
In solchen Fällen haben die Gemeinden die Möglichkeit, auf die Situation angepasste (Spezialfall-) Standorte zu bezeichnen. Die Idee beziehungsweise der Vorteil solcher Spezialstandorte ist, dass durch gezielte Nutzungseinschränkungen in der BNO der im Rahmen der Planung erforderlichen Nachweise (vgl. S. 24) leichter erbracht werden kann als für einen Standort ohne entsprechende Einschränkung.

Möglichkeiten zur Ausscheidung von (Spezialfall-) Standorten:

Die Nutzungseinschränkung kann beispielsweise über die genaue Definition der zulässigen Nutzung erfolgen oder auch über die Beschränkung der zulässigen Parkfelder respektive Anzahl Fahrten.

1. Einschränkung über die Art der Nutzung:

> **§... (Zulassung in den übrigen Gebieten/Spezialfall)**
>
> [x] Innerhalb des im Nutzungsplan (Zonenplan) gekennzeichneten Gebiets "Ortsbezeichnung" ist ein Aussenlagerverkauf von Motorfahrzeugen bis 1'000 m^2 Nettoladenfläche zulässig.

2. Einschränkung über die Fahrtenzahl oder die Anzahl Parkplätze:

> **§... (Zulassung in den übrigen Gebieten/Spezialfall)**
>
> [x] Innerhalb des im Nutzungsplan (Zonenplan) gekennzeichneten Gebiets "Ortsbezeichnung" ist eine Verkaufsnutzung bis 1'000 m^2 Nettoladenfläche zulässig. Die maximale Anzahl Personenwagenfahrten beträgt 200 pro Tag (oder die maximale Anzahl Parkplätze beträgt 10).

Zu beachten: Wird auf eine Einschränkung verzichtet, sind im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens die Nachweise für die höchst mögliche Nutzungsintensität, in der Regel Verkauf von Gütern des täglichen Bedarfs, zu erbringen.

4.2 Verkaufsnutzungen in peripheren Gewerbe- und Industriezonen

Lässt die BNO den Verkauf in Gewerbe- und Industriezonen grundsätzlich zu oder schliesst ihn nicht explizit aus, so können sich in diesen Zonen Verkaufsnutzungen bis 500 m^2 Nettoladenfläche ansiedeln. Um beispielsweise die bestehenden Nutzungen im Zentrum zu unterstützen und zu erhalten, kann eine Gemeinde in diesen speziell peripheren Zonen den Verkauf ganz oder teilweise ausschliessen, indem sie entsprechende Vorschriften in der BNO erlässt.

§... (Einschränkung von Verkaufsnutzungen des täglichen Bedarfs in peripheren Gebieten)

[x] Innerhalb des im Nutzungsplan (Zonenplan) gekennzeichneten Gebiets "Ortsbezeichnung" sind Verkaufsnutzungen für Güter des täglichen und periodischen Bedarfs nicht zulässig.

IV. Empfehlungen an Bauherrschaft und Investoren

Dieser Teil richtet sich insbesondere an potenzielle Bauherrschaften und Investoren, die beabsichtigen, ein Vorhaben zu realisieren.

1. Richtplankapitel S 3.1 aus der Sicht der Bauherrschaft

Auf Stufe des Richtplans wurden Gebiete definiert, die sich grundsätzlich zur Aufnahme von Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen und von mittelgrossen Verkaufsnutzungen eignen. Zudem werden vor allem Gemeinden, die ausserhalb der urbanen Entwicklungsräume liegen und kein ländliches Zentrum sind, aufgefordert, ihre Nutzungsplanungen zu überprüfen und im Bedarfsfall weitere Gebiete, die sich für die entsprechenden Nutzungen eignen, zu bezeichnen. Als direkte Folge davon werden in etlichen Gemeinden Gebiete zur Aufnahme von mittelgrossen Verkaufsnutzungen planerisch vorbereitet. Ebenso, aber in geringerem Ausmass, gilt dies auch für Gebiete für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen.

Aus Sicht der Bauherrschaft bedeutet dies:

Es bestehen Gebiete, in denen konkrete Vorhaben als zonenkonform gelten und ausser einem Baubewilligungsverfahren keine weiteren Planungsverfahren nötig sind.

Wenn Investoren sich im Rahmen der Standortwahl für ein solches Gebiet entscheidet, beschränkt sich das gesamte Verfahren auf ein Baugesuchsverfahren, was sich insbesondere auf die Dauer des Gesamtverfahrens positiv auswirkt.

Zu beachten: Das Richtplankapitel S 3.1 legt lediglich die planerischen Voraussetzungen und Verfahrensschritte (Verfahren, Anforderungen) in der Richt- und Nutzungsplanung fest. Ob ein konkretes Vorhaben bewilligungsfähig ist, wird in jedem Fall im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens geprüft. Dabei sind alle nötigen Nachweise, wie beispielsweise eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), ein Nachweis genügender Verkehrskapazitäten (vgl. S. 35) usw. zu erbringen.

2. Empfehlungen an die Bauherrschaft

Potenziellen Bauherrschaften und Investoren von Vorhaben zu Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen oder von mittelgrossen Verkaufsnutzungen wird empfohlen, Projekte in den planungsrechtlich vorbereiteten Gebieten zu planen.

Die Suche nach diesen Gebieten erfolgt in zwei Schritten:

Spezifizieren des Vorhabens (vgl. Definitionen S. 6)

Um ein vorbereitetes Gebiet zu finden, ist es notwendig zu klären, zu welcher Nutzungskategorie das konkrete Vorhaben gehört:

- Nutzung mit hohem Personenverkehrsaufkommen: Nettoladenfläche > 3'000 m^2 oder Anzahl Parkplätze > 300 oder Personenwagenfahrten pro Tag > 1'500
- mittelgrosse Verkaufsnutzung: Nettoladenfläche > 500 m^2 und ≤ 3'000 m^2
- kleine Verkaufsnutzung: Nettoladenfläche ≤ 500 m^2
- Nutzung mit hohem Güterverkehr: LKW- oder Lieferwagen-Fahrten pro Tag > 200

Gebiete identifizieren

Für Nutzungen mit hohem Personenverkehr sind planungsrechtlich vorbereitete Gebiete insbesondere zu finden:

- in den Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume und der ländlichen Zentren
- in den Entwicklungsschwerpunkten mit der Vorrangnutzung Nutzung mit hohem Personenverkehr (PN), die im Richtplankapitel S 1.3 Beschluss 1.3 festgelegt sind

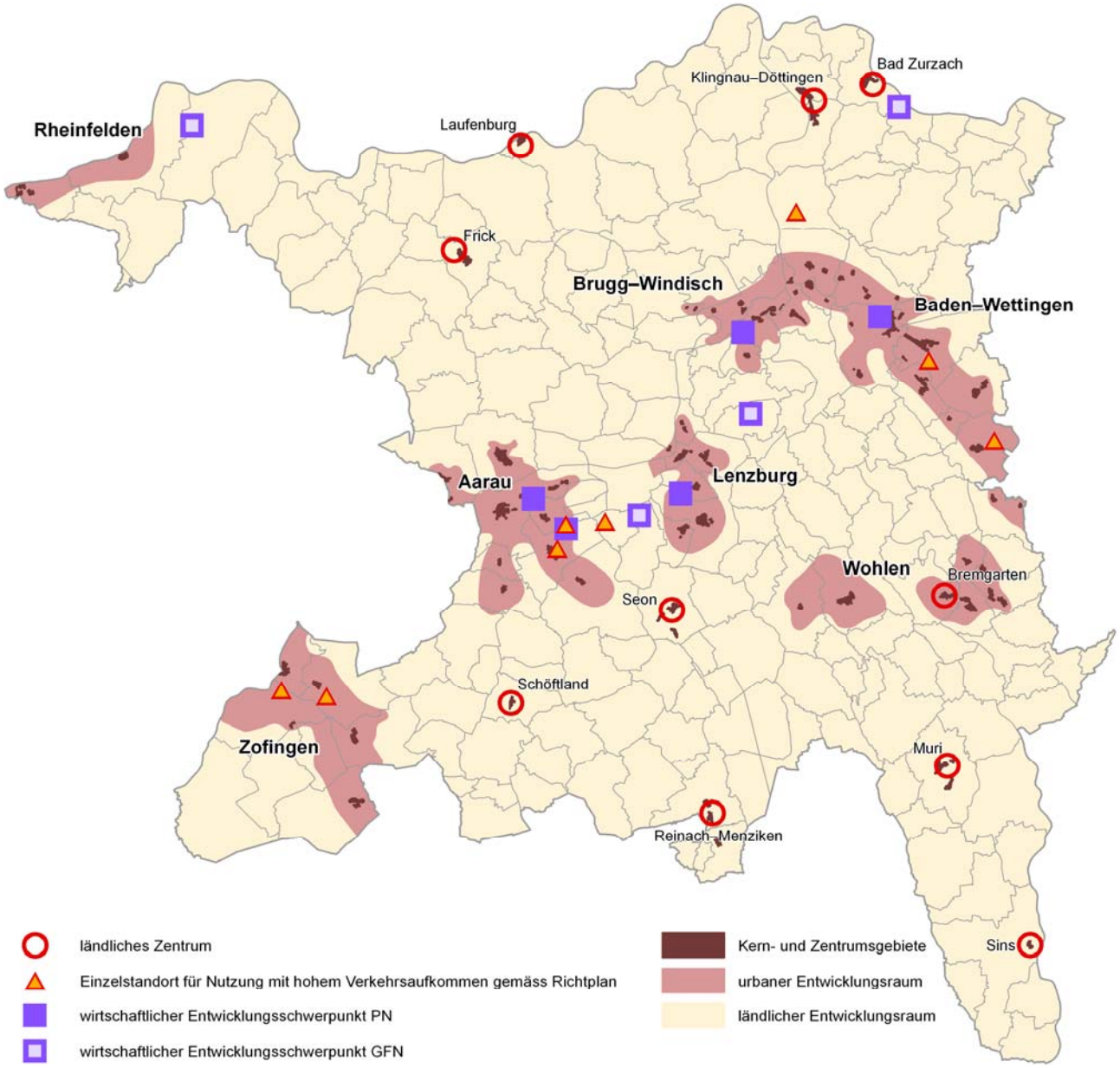
Für mittelgrosse Verkaufsnutzungen sind planungsrechtlich vorbereitete Gebiete insbesondere zu finden:

- in den Kern- und Zentrumsgebieten der urbanen Entwicklungsräume und der ländlichen Zentren
- in den Entwicklungsschwerpunkten mit der Vorrangnutzung Nutzung mit hohem Personenverkehr (PN), die im Richtplankapitel S 1.3 Beschluss 1.3 festgelegt sind
- in allen übrigen Gemeinden, die in der Nutzungsplanung Gebiete für mittelgrosse Verkaufsnutzungen bezeichnet haben

Für Nutzungen mit hohem Güterverkehrsaufkommen sind planungsrechtlich vorbereitete Gebiete insbesondere zu finden:

- in den Entwicklungsschwerpunkten mit der Vorrangnutzung Nutzung mit hohem Güterverkehr (GFN), die im Richtplankapitel S 1.3 Beschluss 1.3 festgelegt sind
- in allen übrigen Gemeinden, die in der Nutzungsplanung Gebiete für Nutzungen mit hohem Güterverkehr bezeichnet haben

Kleine Verkaufsnutzungen sind allgemein in Zonen möglich, in denen der Verkauf zugelassen ist. Spezielle planerische Grundlagen sind in diesen Gebieten nicht nötig.



V. Anhang

1. Grundlagen

Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG)

- Art. 1 Abs. 2 lit. b - d: Ziele des RPG
- Art. 2 Abs. 1–3: Planungspflicht
- Art. 3 Abs. 3 lit. d: Sicherstellung der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen
- Art. 47 Verordnung über die Raumplanung (RPV): Berichterstattung gegenüber kantonalen Genehmigungsbehörden

Verordnung über die Raumplanung (RPV)

- Art. 2 und 3: Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten und Interessenabwägung

Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG)

- §§ 8 und 9: Inhalt und Verfahren der Richtplanung
- § 13: Grundsätze der Planungspflicht
- § 15: Nutzungsplanung
- § 32: Baureife

Bauverordnung (BauV)

- § 4 Abs. 2 lit. c: Abstimmung Siedlung und Verkehr bei der Standortwahl von Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen
- § 46 BauV: Baureife (Nachweis der Kapazität des Strassennetzes)
- § 54a BauG, § 2 BauV: Kommunaler Gesamtplan Verkehr
- § 56 BauG, § 43 BauV: Parkfelderanzahl und Gestaltung

Kantonaler Richtplan

- R 1: Raumkonzept Aargau
- S 1.3: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgebiete
- S 3.1: Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen.

Normen

- VSS-Norm SN 640 281 Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen (PW)

Empfehlungen

- Muster Bau- und Nutzungsordnung (M-BNO), BVU/ARE, 2011
- Empfehlung zum Kapazitätsnachweis nach § 46 BauV, BVU/AVK, 2011
- Arbeitshilfe für Planungsberichte nach Art. 47 RPV, BVU/ARE, 2007

2. Nachweis Kapazität des Strassennetzes

Der Nachweis, dass für ein Vorhaben ausreichende Verkehrskapazitäten zur Verfügung stehen, ist von zentraler Bedeutung. Die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat hierzu Empfehlungen ausgearbeitet. Diese stehen unter folgendem Link (Download) zur Verfügung:

www.ag.ch/verkehr > Siedlung und Verkehr > Kommunaler Gesamtplan Verkehr > Kapazitätsnachweis

KANTON AARGAU

Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

Kapazitätsnachweis
§ 46 BauV

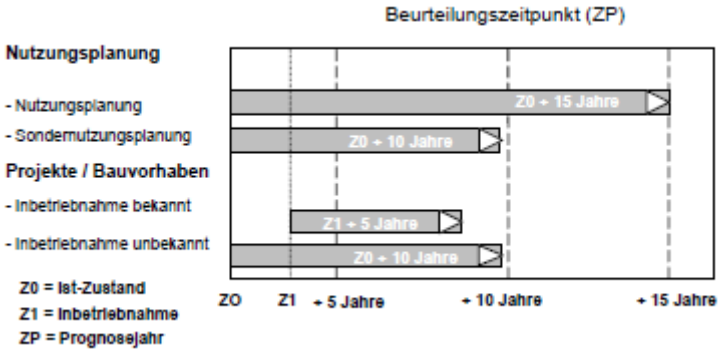
Empfehlungen

Aarau, August 2011

Zu beachten: Für *Planungen* ist auch ein Nachweis über die Verkehrserzeugung zu erbringen, wenn die ermittelte Anzahl Fahrten tiefer als 1'500 pro Tag ausfällt!

Für Fragen im Zusammenhang mit dem Kapazitätsnachweis kann auch die Abteilung Verkehr, Sektion Verkehrsplanung, kontaktiert werden.

Je nach Zeitpunkt der Realisierung des Vorhabens ist eine entsprechende Verkehrsprognose im Kapazitätsnachweis zu berücksichtigen:



3. Begriffe aus dem Raumkonzept

Die folgenden Begriffe sind im kantonalen Richtplan (Kapitel R 1) verbindlich festgelegt.

Urbane Entwicklungsräume

Urbane Entwicklungsräume umfassen neben den Kernstädten ihre unmittelbare, dicht besiedelte Nachbarschaft. Sie sind Teil der Agglomerationen.

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung sind Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten in urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Entwicklungsachsen.

Ländliche Zentren

Ländliche Zentren bilden Stützpunkte regionaler Einrichtungen. Dies sind: Bad Zurzach, Bremgarten, Frick, Klingnau-Döttingen, Laufenburg, Muri, Reinach-Menziken, Schöftland, Seon und Sins.

Ländliche Entwicklungsräume

Ländliche Entwicklungsräume zeichnen sich durch eine hohe Lebensqualität aus. Sie dienen dem ländlichen Wohnen und Arbeiten, der Freizeit und Erholung.
Die Gemeinden des ländlichen Entwicklungsraums werden im Richtplankapitel S 3.1 als "übriges Gebiet" bezeichnet. Darunter wird verstanden, dass diese Gemeinden ausserhalb der Kern- und Zentrumsgebiete der urbanen Entwicklungsräume liegen, kein ländliches Zentrum darstellen und keine wirtschaftlichen ESP aufweisen.