Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Bahnhofsgebiete

S 1.3

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft sind zu schaffen und zu erhalten. Wohn- und Arbeitsgebiete sind einander zweckmässig zuzuordnen und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend zu erschliessen.

Art. 1 und 3 RPG

Die Gemeinden zeigen auf, wie die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen oder noch zu schaffenden Kapazitäten des Verkehrsnetzes abgestimmt ist.

§ 13 Abs. 2bis BauG

Bauten und Anlagen mit intensivem Publikumsverkehr müssen ihrem Zweck entsprechend mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Bei intensivem Güterverkehr kann ein Bahnanschluss verlangt werden. Ein Vorhaben darf das Strassennetz nicht dermassen belasten, dass die zonenkonforme Nutzung von noch nicht überbauten Flächen nicht mehr gewährleistet ist, ausser der erforderliche Ausbau des kantonalen Verkehrsnetzes ist behördenverbindlich festgelegt.

§ 32 Abs. 2 und 3 BauG

Die Gemeinde stimmt bei Ein- und Umzonungen Siedlung und Verkehr aufeinander ab und legt dar, wie sie durch eine geeignete Regelung der Nutzungsart und -dichte, namentlich durch spezifischere Zonenbestimmungen für Industrie- und Gewerbezonen sowie durch eine optimale Standortwahl für Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen, auf den Verkehr Einfluss nimmt.

§ 4 Abs. 2 lit. c BauV

Der Kanton Aargau steigert die Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsattraktivität und fördert regionale Entwicklungsschwerpunkte an besonders gut geeigneten Lagen.

RP, H 3

An geeigneten Standorten werden die Voraussetzungen für wettbewerbsfähige regionale Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte mit guter Arbeitsplatzstruktur und guter Erreichbarkeit geschaffen. Diese werden auf die optimale Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote abgestimmt. Nicht in jeder Gemeinde werden solche Schwerpunkte geschaffen, sondern nur dort, wo die Rahmenbedingungen gut sind.

RP, H 3.1

Zur Vernetzung der Siedlungsräume und der Entwicklungsschwerpunkte für die Wirtschaft wird ein attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt.

RP, H 3.4

Der Regierungsrat will die Rahmenbedingungen für bereits angesiedelte Unternehmen weiter verbessern sowie weitere innovative und hochwertige Neuansiedlungen erzielen. Die Unternehmens- und Arbeitsplatzdichte soll signifikant erhöht und es sollen gezielt qualifizierte und wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden. Bau- und marktreife, gut erschlossene und genügend grosse Areale sind dabei eine entscheidende Voraussetzung, damit sich ansässige Unternehmen entwickeln, sich neue Unternehmen ansiedeln sowie Arbeitsplätze erhalten und geschaffen werden.

Entwicklungsleitbild 2025 – 2034

Stand: Juni 2026

RP, R 1 und M 3.2

Bahnhöfe von kantonaler und regionaler Bedeutung stellen Verkehrsdrehscheiben dar. Die Bedeutung ergibt sich aus dem Raumkonzept Aargau (Kernstädte, Urbane Entwicklungsräume, Ländliche Zentren) und der Funktion als öV-Drehscheibe. Als stark frequentierte, öffentliche Räume haben sie eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung. Bahnhofsgebiete (Umgebung der Bahnhofsareale) sind oft unternutzt und weisen deshalb häufig ein grosses Potenzial für die Siedlungsentwicklung nach innen auf. Aufgrund ihres speziellen Charakters sind Bahnhofsgebiete geeignet, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen.

Herausforderung

Der Kanton Aargau und seine Regionen sind dem steigenden wirtschaftlichen Standortwettbewerb ausgesetzt. Grosse, gut erreichbare und rasch verfügbare Flächen der Industrie- und Gewerbezonen sind ein wichtiger Standortvorteil zum Erhalt bereits ansässiger und zur Ansiedlung neuer, wertschöpfungsstarker Unternehmen.

Viele für die wirtschaftliche Entwicklung attraktive Flächen in Arbeitszonen werden aus verschiedenen Gründen (fehlende Verfügbarkeit und Baureife) nicht oder nicht optimal genutzt.

Die vorhandenen Flächen in den Arbeitszonen werden zunehmend durch Nutzungen beansprucht, die zum Beispiel:
- den Boden nicht haushälterisch nutzen, aufgrund der Nutzung und Lage viel Verkehr erzeugen, wenig Arbeitsplätze schaffen oder geringe Wertschöpfung bringen (zum Beispiel grosse, ebenerdige Verteilzentren),
- die Grundversorgungsfunktion der umliegenden Zentren, Ortskerne und Quartierzentren für deren Bevölkerung beeinträchtigen oder die angestrebte weitere Entwicklung bestehender und neuer Nutzungen erschweren.

Nur bei guter überkommunaler Zusammenarbeit können Chancen einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie für Industrie- und Gewerbebetriebe genutzt werden.

Insgesamt sollen durch die Bezeichnung und die optimierte Nutzung von Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten gute Rahmenbedingungen für die zukünftige Wirtschaftsentwicklung geschaffen werden.

Bahnhofsgebiete

Bahnhofsgebiete sind oft auch als multifunktionale Räume für unterschiedliche Nutzungen wie Wohnen, Arbeiten oder Versorgung geeignet. Durch diese vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten bei gleichzeitig hohen verkehrstechnischen, städtebaulichen und sozialräumlichen Anforderungen bedürfen Bahnhofsgebiete einer gut abgestimmten und vorausschauenden Planung.

Für die Neugestaltung und Entwicklung von Bahnhofsgebieten fällt der Gemeinde die Schlüsselrolle zu. Es liegt an den Gemeinden, eine entsprechende Planung zur Aufwertung der Bahnhofsgebiete abgestimmt mit den Transportunternehmen, der Eigentümerschaft etc. in Gang zu setzen.

Stand / Übersicht

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sind entwicklungsfähige Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten. In der Regel liegen ESP in Kernstädten, Urbanen Entwicklungsräumen und Ländlichen Entwicklungsachsen. RP, R 1

Mit der Festsetzung von ESP im kantonalen Richtplan werden günstige Rahmenbedingungen geschaffen, um:
- die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung behördenverbindlich aufeinander abzustimmen,
- die wirtschaftliche Entwicklung auf die geeigneten Standorte zu lenken und regional abzustimmen,
- das Synergiepotenzial bei der Flächen- und Infrastrukturnutzung auszuschöpfen,
- grössere Flächen an ausgewählten Standorten vorzusehen, um Betriebe mit grossem Flächenbedarf ansiedeln zu können.

Für Neuansiedlungen in ESP steht Siedlungsgebiet zur Verfügung. RP, S 1.2

Ausgehend von der Raumwirkung, insbesondere hinsichtlich des Flächenbedarfs, der Verkehrserzeugung (Publikumsverkehr oder Last-/Lieferwagen) und der notwendigen öV- und MIV-Erschliessung sowie der Immissionen, werden vier verschiedene Nutzungsarten unterschieden:

- **Produzierende und verarbeitende Nutzungen (PVN)**
  zum Beispiel Maschinenindustrie und Baugewerbe

- **Arbeitsplatzintensive Nutzungen (APN)**
  zum Beispiel Dienstleistungen, Büros, Verwaltungseinheiten
  (ohne Nutzungen mit hohem Güterverkehr und hohem Flächenbedarf)

- **Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN)**
  zum Beispiel produktionsferne Lagerhaltung, Grosshandel,
  Transport- und Verkehrsbetriebe

- **Nutzungen mit hohem Personenverkehr (PN)**
  - grosse Verkaufsgeschäfte, Einkaufszentren und Fachmärkte
  - stark verkehrserzeugende Dienstleistungsbetriebe
  - publikumsintensive Sport- und Freizeitanlagen
  - Anlagen mit vergleichbaren verkehrlichen Auswirkungen

Die Eignung der ESP für die vier Nutzungsarten hängt von den Standortqualitäten ab (Erschliessung, räumliche Lage, Grösse, Überbauungsgrad, Nutzungsstruktur und Entwicklungspotenzial).

Generell gelten folgende Eignungsgrundsätze je Nutzungsart:
- Grundsätzlich eignen sich alle ESP für produzierende und verarbeitende Nutzungen.
- Arbeitsplatzintensive Nutzungen sind vorwiegend in ESP der Kernstädte, des Urbanen Entwicklungsraums oder der Ländlichen Zentren mit guter Eisenbahn-Erschliessung anzusiedeln (mindestens ÖV-Güteklasse C).

– Nutzungen mit hohem Güterverkehr sind vorwiegend in ESP mit gutem Anschluss ans Kantonsstrassennetz, ohne Ortszentrums- oder Wohngebietsdurchfahrten in der Standortgemeinde und minimierter Belastung auf den Zu- und Wegfahrtsachsen beziehungsweise mit Gleisanschluss anzusiedeln (abhängig vom Transportvolumen und von der Schienenkapazität).
– Nutzungen mit hohem Personenverkehr sind in ESP der Kern- und Zentrumsgebiete der Kernstädte, des Urbanen Entwicklungsraums und der Ländlichen Zentren sowie in Bahnhofsgebieten anzusiedeln. Sie sind auf die Erschliessbarkeit und die Kapazitäten des übergeordneten Verkehrssystems abzustimmen (in der Regel mindestens ÖV-Güteklasse B).
– Flächenreserven in bestehenden unter- oder zwischengenutzten Industrie- und Gewerbeanlagen der ESP sind bei der Eignungsprüfung zu berücksichtigen.

Auf Basis der Standortkriterien und Eignungsgrundsätze wurden in Zusammenarbeit zwischen regionalen Planungsverbänden, Standortgemeinden und Kanton je ESP die künftig schwerpunktmässig anzustrebenden Nutzungsarten, die Vorrangnutzungen, festgelegt. Weicht die tatsächliche Entwicklung stark von der vorgesehenen Vorrangnutzung ab, kann dies insbesondere zu einer ungenügenden Abstimmung von Siedlung und Verkehr und folglich zu Erschliessungsproblemen führen.

Für Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen (Personenverkehr und Güterverkehr) sind ausserdem die Vorgaben im Richtplankapitel S 3.1 zu beachten.

Wohnnutzungen in untergeordnetem Mass sind in den zentrumsnahen (in der Regel öV-Güteklasse B) ESP-Standorten Aarau, Baden, Brugg-Windisch, Lenzburg/Niederlenz, oder Zofingen/Oftringen/Aarburg/Strengelbach möglich, sofern dies die Standortgemeinden in ihrer städtebaulichen Entwicklung und die jeweilige Region in ihrer wirtschaftlichen und räumlichen Entwicklung vorsehen. Dabei sind die Bestimmungen der Richtplankapitel S 1.2 und S 1.9 zu beachten.

§ 68 BauG

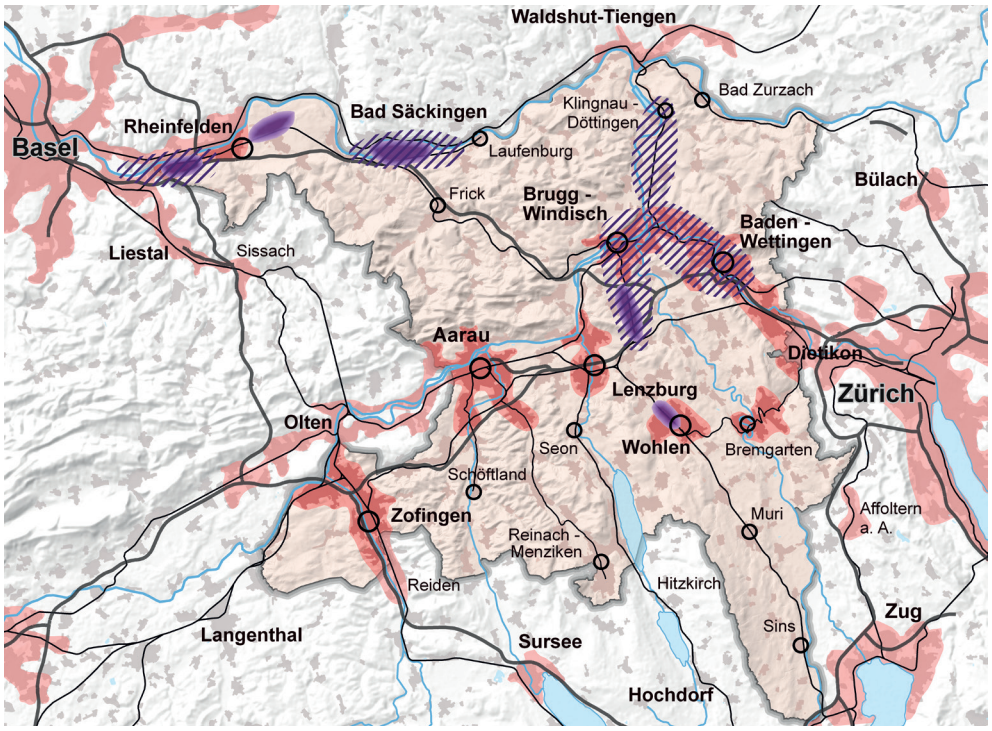
Die Nutzungsplanung kann weitere, bereits bestehende Nutzungen berücksichtigen. Für bestehende Nutzungen gilt die kantonale Besitzstandsgarantie.

Vorzugsgebiete Spitzentechnologie

Für innovative und wertschöpfungsintensive Ansiedlungen soll ein international wettbewerbsfähiges Mindestangebot an zusammenhängenden und baureifen Flächen in der Grössenordnung ab jeweils ca. 5 ha in bestehenden, verkehrsgünstig gelegenen Industrie- und Gewerbezonen im Kanton Aargau entwickelt werden.

Im übergeordneten Massstab soll die Bildung und Weiterentwicklung von erkennbaren, volkswirtschaftlich wichtigen, regionalen Branchenschwerpunkten und -netzwerken unterstützt werden. Zur Illustration der räumlichen Lage dieser funktionalen Räume dient die folgende Informationskarte.

Vorzugsgebiete Spitzentechnologie



- Kernstädte
- Ländliche Zentren
- Urbane Entwicklungsräume, Kerngebiete Agglomerationen
- Grössere Ansiedlungen in Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten von kantonaler Bedeutung
- Vorzugsgebiete Spitzentechnologie

Bahnhofsgebiete

Beispiele in Baden, Aarau, Lenzburg, Zofingen, Brugg-Windisch und Frick zeigen zukunftsweisende Umnutzungen von Bahnhofsgebieten auf. Daneben gibt es weiteres Flächenpotenzial an anderen Bahnhofstandorten mit kantonaler oder regionaler Bedeutung (z.B. Berikon-Widen, Bremgarten, Killwangen-Spreitenbach, Stein, Turgi, Wohlen, Muri, Rothrist, Wildegg).

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

A. Arbeitsplatzgebiete mit übergeordneter Funktion, die entsprechend der Vorrangnutzung planerisch abgestimmt sind, werden als Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung festgesetzt.

Arbeitsplatzgebiete mit kommunaler Bedeutung werden durch die Gemeinden mit der erforderlichen Abstimmung im Einzelfall weiterentwickelt.

B. Die Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte haben je nach Eignung die folgenden Vorrangnutzungen:
- produzierende und verarbeitende Nutzungen (PVN);
- arbeitsplatzintensive Nutzungen (APN);
- Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN);
- Nutzungen mit hohem Personenverkehr (PN).

C. Die Standortgemeinden sorgen in der Nutzungsplanung und mit weiteren geeigneten Instrumenten regional abgestimmt für die planerische, organisatorische und infrastrukturelle Entwicklung dieser Schwerpunkte. Die Gemeinden berücksichtigen die Vorrangnutzungen, die Qualitäts- und Erschliessungsanforderungen gemäss Richtplankapitel S 1.1 sowie M 1.1 und prüfen den Einbezug der Wohnnutzung an den zentrumsnahen Standorten von Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte: Festsetzung

Richtplan-Gesamtkarte
RP, R 1

1.1 Als Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler (Nr. 1–16) und regionaler (Nr. 17–26) Bedeutung werden folgende ESP-Standorte mit ihren Vorrangnutzungen festgesetzt.

ESP von kantonaler Bedeutung

Nr.	Standort	Substandort	Vorrangnutzung[1] PVN	APN	GFN	PN
1	Aarau/Buchs	Bahnhof (inklusive Kaserne)	X	X		X
		Rohrerstrasse West (ohne Zeughaus)	X			
		Rohrerstrasse Ost/Pulverhausweg	X		(X)	
		Torfeld Süd-West (westlich WSB)	X	X		
		Torfeld Süd-Ost (östlich WSB)	X			
2	Baden	Baden Nord	X	X		X
		Dättwil	X	X		
3	Eigenamt (Birr, Brunegg, Hausen, Lupfig, Mägenwil)	Eigenamt	X		X	
4	Brugg-Windisch	Brugg-Windisch Vision Mitte		X		X
		Brugg-Windisch West	X			
5	Buchs/Suhr	Wynenfeld i. e. S.	X		X	
6	Oberentfelden	Chilefeld	X		(X)	
		Ausserfeld/Oberentfelden-Süd	X		(X)	
7	Kaiseraugst/ Rheinfelden	Rinau/Gstalte/Pfaffenacher/Hirsrüti	X			
		Weiherfeld West	X			

ESP von kantonaler Bedeutung

Nr.	Standort	Substandort	Vorrangnutzung[1] PVN	APN	GFN	PN
8	Lenzburg/Niederlenz	Bahnhof	X	X		X
		Aabach Nord/Hammermatte	X	X		
		Lenzhard	X	X		
9	Rheinfelden-Ost/ Möhlin	Industrie Möhlin	X		X	
		Saline/Chleigrüt	X			
		Bahnhof Möhlin		X		
10	Rothrist	Grund/Bifang/Oberwilerfeld/Dietiwart	X			
		Bahnhof Rothrist		X		
11	Schafisheim/ Hunzenschwil	Schoren	X	(X)	X	
12	Sisslerfeld (Eiken, Münchwilen, Sisseln, Stein)	Eiken-Rüti	X		(X)	
		Nase/Sandacher/Sisslerfeld i. e. S.	X			
13	Spreitenbach	Industriegebiet Süd	X	X		
14	Wohlen/Villmergen	Hopferen/Allmend	X	X		
15	Unteres Aaretal/PSI (Würenlingen, Villigen, Untersiggenthal)	PSI	X	X		
		Hard/Siggenthal-Station	X	X		
16	Zofingen/Oftringen/ Aarburg/Strengelbach	Oftringen/Alte Strasse/Bernstrasse	X	(X)		
		Bahnhof Aarburg-Oftringen	X	X		
		Bleichi	X			
		Bahnhof Zofingen		X		
		Wirtshüsli/Challerenhag	X			

ESP von regionaler Bedeutung

Nr.	Standort	Substandort	Vorrangnutzung[1] PVN	APN	GFN	PN
17	Böttstein	Böttstein-Kleindöttingen	X			
18	Bremgarten	Oberi Ebni	X	(X)		
19	Frick	Frick-Nord	X	X		
20	Laufenburg/Kaisten	Laufenburg	X	X		
		Kaisten	X			
21	Mellingen	Mellingen	X			
22	Muri	Allmend	X			
23	Reinach	Reinach/Leimbach	X	(X)		
24	Seon	Seon-Birren	X	(X)		
25	Sins	Lätten	X			
26	Zurzach/Mellikon	Bad Zurzach/Rekingen/Mellikon	X		X	

[1] PN: Festgesetzte Standorte (Richtplankapitel S 3.1 und S 3.2) bleiben auch ohne Vorrangnutzung vorbehalten.
(X): bedingt wegen fehlender Bahn-Haltestelle oder Strassenkapazität

1.2 Die Vorrangnutzungen zeigen das kantonale Interesse an den zukünftigen Nutzungen der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte.

1.3 Innerhalb der Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte mit festgesetzter Vorrangnutzung PN sind keine weiteren Richtplanverfahren für Standortfestsetzungen erforderlich.

1.4 In den Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten kann in der Nutzungsplanung von den Vorrangnutzungen abgewichen werden, soweit die Eignung für andere, regional abgestimmte Nutzungen nachgewiesen wird und die kantonalen Interessen berücksichtigt werden.

1.5 In den Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten ist der Flächenbedarf des regionalen Kleingewerbes zu beachten. Die Gemeinden bezeichnen in der Nutzungsplanung die hierfür geeigneten Zonen.

2. Vorzugsgebiete Spitzentechnologie und grössere Ansiedlungen

2.1 Die folgenden, national ausgeprägten Spezialisierungen und Vernetzungen sind von übergeordneter Bedeutung und werden unterstützt:
- Standort PSI für Wissen und Forschung mit dem Unteren Aaretal vorab für Forschung und Entwicklung;
- Standorte Sisslerfeld, Kaisten und Kaiseraugst im Unteren Fricktal vorab für Chemie und Pharma;
- Standorte Eigenamt, Brugg-Windisch und Baden vorab für Technologie.

Die Nutzung der Bauzonen ist auf diese Entwicklungsziele abzustimmen.

2.2 Für Grossprojekte (Flächenbedarf über 5 ha) sind in folgenden Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten grosse zusammenhängende Flächen mit geeigneten Instrumenten durch die Standortgemeinden baureif und verfügbar zu machen:
- Eigenamt (Birr, Brunegg, Hausen, Lupfig, Mägenwil);
- Kaiseraugst;
- Rheinfelden-Ost/Möhlin;
- Sisslerfeld (Eiken, Sisseln, Münchwilen, Stein);
- Wohlen/Villmergen.

3. Bahnhofsgebiete

3.1 An einer Aufwertung der Bahnhofsgebiete und deren vielfältiger Nutzung (Dienstleistungen, publikumsintensive Betriebe, Wohnen, Verkehrsdrehscheibe) besteht ein kantonales Interesse.

3.2 Der Regierungsrat kann die Gemeinden in der gesamtheitlichen Planung der Bahnhofsgebiete von kantonaler und regionaler Bedeutung unterstützen. Dabei sind folgende Kriterien zu beachten:
- Bahnhofsgebiete sind städtebaulich als Orientierungspunkte zu konzipieren. Sie sollen entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet entwickelt werden.
- Die Verkehrswege sind im Bahnhofsgebiet so zu verknüpfen, dass möglichst übersichtliche, kurze und sichere Zugangs- und Umsteigewege entstehen.

4. Umsetzung

4.1 Die Standortgemeinden legen unter Beachtung der Kapazitäten des Verkehrsnetzes Art, Ausmass und Lage der Nutzungen in der Nutzungsplanung fest.

4.2 Die Nutzungen sind regional auf die Kapazitäten der übergeordneten Verkehrserschliessung abzustimmen.