



Vielfalt ist zentral

## Zentrumsentwicklung Schöftland:

Richtplananpassung neuer Depot-/ Werkstattstandort Wynental- und Suhrentalbahn (WSB), neuer Wohnschwerpunkt Schöftland Zentrum

## Überarbeiteter Planungsbericht



GEMEINDERAT SCHÖFTLAND, 7. NOVEMBER 2019

## Inhaltsverzeichnis

BEILAGEN	4
ZUSAMMENFASSUNG	5
1. Ausgangslage	7
1.1 Anlass der Planung	7
1.2 Standortevaluation Depot- und Werkstättenanlagen	8
1.3 Herausforderung: Optimale Gestaltung der Entwicklung von Schöffland	9
2. Umfeld	10
2.1 Siedlung: Kantonale Entwicklung	10
2.2 Mobilität	11
2.3 Regionale Entwicklung	12
2.4 Kommunale Entwicklung	13
3. Erkenntnisse	14
3.1 Überprüfte denkbare Szenarien "im Ort" und "am Ortsrand"	14
3.2 Ergebnis	15
3.3 Erste Anhörung und Mitwirkungsergebnisse	19
3.4 Überprüfung des Gesamtkonzepts	19
3.5 Antrag Gemeinde auf Weiterführung des Verfahrens	20
4. Optimiertes Gesamtkonzept: Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/Werkstattstandort für die WSB am Ortsrand	21
4.1 Kommunale Siedlungsentwicklung und Städtebau	22
4.2 Kommunale Erschliessung / Verkehr	25
4.3 Depot-/Werkstättenanlagen Hegmatte, Betrieb WSB	26
4.4 Entwicklung "Mühleareal"	27
4.5 Gebiet "Hegmatte"	28
4.6 Kosten und Finanzierung	29
5. Planerische Umsetzung	31
5.1 Sach- und Richtplanrelevanz	31
5.2 Richtplananpassungen	31
5.3 Weitere Entwicklungsschritte	34
5.3.1 Entwicklungsschritt 2025	35
5.3.2 Entwicklungsschritt bis 2030	36
5.3.3 Entwicklungsschritt 2030 – 2045	36
5.3.4 Entwicklungsschritt ab 2045+	37
6. Räumliche Abstimmung und Interessenabwägung	38

6.1	Rahmen der Interessenabwägung	38
6.2	Betroffene Interessen (Sachbereiche)	40
6.2.1	Bereich Ortsbild	40
6.2.2	Fruchtfolgeflächen (FFF)	42
6.2.3	Siedlung und Verkehr	43
6.2.4	Bereich Hochwasser	43
6.3	Interessenabwägung 2025 mit Ausblick 2045+	44
6.4	Nachhaltigkeitsbeurteilung	47
7.	Gesamtbeurteilung, Richtplananpassungen, nächste Schritte	50
7.1	Gesamtbeurteilung	50
7.2	Was ist heute zu entscheiden	50
7.3	Richtplananpassungen	51
7.4	Weiteres Vorgehen	51

**BEILAGEN (einsehbar in der Gemeindkanzlei Schöffland und der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt)**

Beilage 1:

*Letter of Intent (LOI) "Schöffland – Zentrumsentwicklung, Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkt WSP Hegmatte und Mühleareal" vom 17. Juni 2016*

Beilage 2:

*Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" vom 4. Juli 2017*

Beilage 3:

*Kurzbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" vom 4. Juli 2017*

Beilage 4:

*Zustimmende Kenntnisnahmen Gemeinde Schöffland, AAR bus+bahn sowie Departement Bau, Verkehr und Umwelt zum Grundsatzentscheid der Steuerungsgruppe in Sachen Strategieprozess "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" vom August/September 2017*

Beilage 5:

*Stellungnahme Regionalverband Suhrental vom 17. Mai 2018*

Beilage 6:

*Planungsbericht zur ersten Anhörung "Zentrumsentwicklung Schöffland (neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn)" vom 24. Mai 2018*

## ZUSAMMENFASSUNG

Die Zentrumsgemeinde Schöffland steht vor wichtigen Entscheidungen für ihre Entwicklung in den nächsten Jahren und Jahrzehnten: Ausgelöst durch den Bedarf für eine Erweiterung und Erneuerung der Depot- und Werkstatanlagen der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) wurden verschiedenste Standorte geprüft. Dabei wurden Landschafts- und Ortsbildaspekte sowie die Anliegen betreffend Schonung des Kulturlands und bezüglich einer nachhaltigen Zentrumsentwicklung in Schöffland hoch gewichtet und den bahntechnischen und betrieblichen Anforderungen gegenübergestellt. Eine umfassende Interessenabwägung ergab, dass die Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Werkstattstandort WSB am Ortsrand" die betroffenen Interessen insgesamt am besten berücksichtigt, eine nachhaltige Lösung darstellt und auch langfristig die grössten Handlungs- und Gestaltungsspielräume schafft.

Die Konzeption sieht vor, die heutigen Anlagen aus dem sensiblen Kernbereich der Gemeinde an die Suhrentalstrasse zu verlagern und an dieser Ortsrandlage eine neue Depot- und Werkstatanlage zu realisieren. Dies ermöglicht eine zukunftssträchtige Zentrumsentwicklung in Schöffland und Verbesserungen für das national bedeutende Ortsbild. Ein Ausbau der bestehenden Anlagen mit Erweiterungen am bisherigen Standort hätte einen erheblichen Eingriff in den heutigen Siedlungskörper und das national bedeutende Ortsbild zur Folge und würde einen grossen Teil des Mühleareals für die Bahnanlagen benötigen. Das Potenzial für eine nachhaltige Entwicklung im Mühleareal wäre dadurch erheblich eingeschränkt.

Die vorliegende Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Werkstattstandort WSB" umfasst zwei zentrale Elemente:

- die für die Erweiterung des Depot-/Werkstattstandorts der WSB nötige Verlagerung aus dem sensiblen Kernbereich der Gemeinde an den Ortsrand entlang der Suhrentalstrasse;
- die dadurch mögliche qualitativ hochwertige und nachhaltige Zentrumsentwicklung in Schöffland.

Dazu sollen im kantonalen Richtplan der neue Depot-/Werkstattstandort (Kapitel M 3.3) und ein Wohnschwerpunkt "Schöffland Zentrum" für das Mühleareal (Kapitel S 1.9) festgesetzt werden.

Die Verlagerung der Depot-/Werkstatanlagen an den Ortsrand stellt sicher, dass die Aargau Verkehr AG (AVA) zeitnah die für eine zukunftsfähige Entwicklung der WSB nötigen Ausbauten tätigen und die Gemeinde Schöffland eine nachhaltige Zentrumsentwicklung mit hoher Siedlungsqualität in Angriff nehmen kann.

Bestätigt sich langfristig die Entwicklung von Schöffland als ländliches Zentrum gemäss Richtplan, ergibt sich die Möglichkeit, in der Hegmatte zwischen Depot-/Werkstatanlage und Suhre ein neues Wohngebiet in unmittelbarer Zentrumsnähe zu entwickeln. Dieses soll einstweilen als Zwischenergebnis in den Richtplan eingetragen werden (Kapitel S 1.9). Vor einer zukünftigen Einzonung der Hegmatte wäre somit zunächst ein weiterer Richtplanentscheid des Grossen Rats erforderlich, der zu gegebener Zeit gestützt auf eine sorgfältige Prüfung der angestrebten Entwicklung und des Bedarfs zu erfolgen hat.

Über die aktuelle Teiländerung der Nutzungsplanung im Gebiet Hegmatte ('Landschaftsschutzzone') kann die Gemeindeversammlung parallel zur Richtplanvorlage entscheiden. Mit dem Eintrag einer möglichen Entwicklung der Hegmatte als Zwischenergebnis im Richtplan und dem Vorschlag einer Landschaftsschutzzone für grosse Teile der Hegmatte auf Nutzungsplanungsebene wird der

Planungs- und Gestaltungsspielraum für die Gemeinde weitestmöglich geöffnet. Bevor eine bauliche Nutzung in diesem Gebiet möglich wird, werden sich die Bevölkerung und die Gemeindebehörden vertieft mit der langfristigen Entwicklung der Hegmatte und mit dem dannzumaligen, künftigen Bedarf auseinandersetzen können.

Aktuell geht es darum, mit der Gesamtkonzeption einen möglichst grossen Gestaltungsspielraum für eine künftige nachhaltige Zentrumsentwicklung zu schaffen, in dem die für den öV-Ausbau nötigen Erweiterungen an geeigneter Lage vorgenommen werden.

- ❖ Mit der **Zentrumsentwicklung Schöftland** kann durch die Umnutzung des zentral gelegenen "Mühleareals" mit hoher Siedlungsqualität die Zentrumsfunktion von Schöftland gezielt und massvoll gestärkt werden.
- ❖ Mit der **Zentrumsentwicklung Schöftland** erhält die WSB zukunftsfähige Infrastrukturen, der öffentliche Verkehr wird gestärkt, und die Unterhalts- und Abstellanlagen werden aus dem ortsbildmässig sensiblen Zentrumsbereich an den Ortsrand entlang der Suhrentalstrasse verlagert.
- ❖ Mit der **Zentrumsentwicklung Schöftland** wird das national bedeutende Ortsbild entlastet und deutlich aufgewertet.

## 1. AUSGANGSLAGE

### 1.1 Anlass der Planung

Für das langfristige Bahnangebot im Suhren- und Wynental ist die Beschaffung von zusätzlichen Zügen durch die Aargau Verkehr AG (AVA) notwendig. Dabei werden in mehreren Schritten die heutigen 40 m-Züge durch längere 60 m-Züge ersetzt. Mit diesen Massnahmen werden die erforderlichen zusätzlichen Angebotskapazitäten von +50% gewährleistet.

Die Beschaffung von Zügen – 1. Tranche 2019, 2. Tranche 2025 und 3. Tranche um 2030 – bedingt, dass per 2025 auch die dafür benötigten Depot- und Werkstattkapazitäten bereitgestellt werden. Die heutige Werkstatt "Unterdorfstrasse" erreicht zudem gegen 2045 das Ende ihrer Lebensdauer. Auf diesen Zeitpunkt hin ist auch ein Ersatz/Ausbau dieser Werkstatt zu planen beziehungsweise zu sichern.

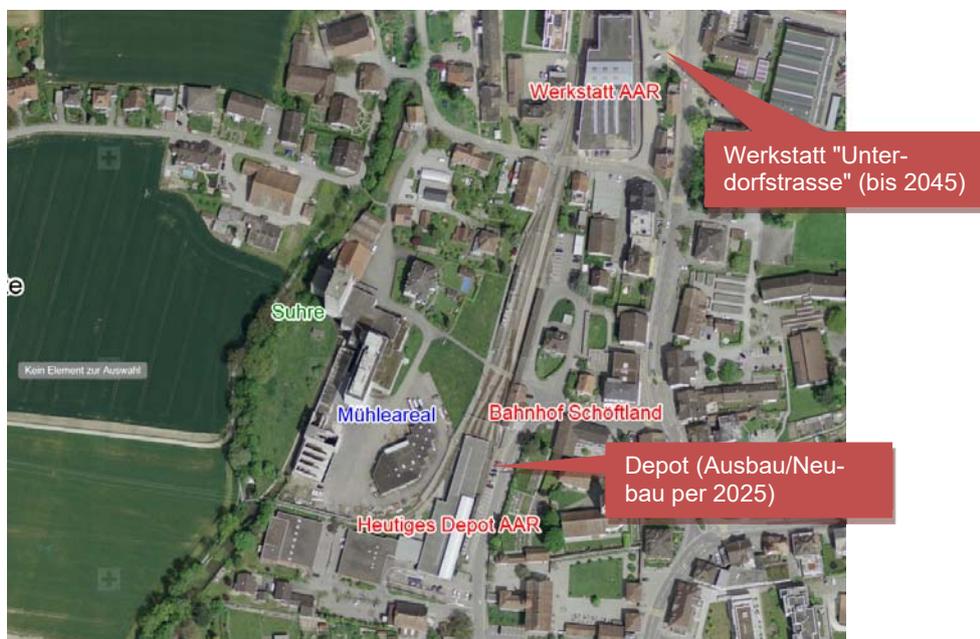


Abbildung 1: Bahninfrastrukturen im Zentrum/Ortsbild Schöftlands (map.geo.admin.ch, Norden oben)

Für die Weiterentwicklung des kurz-, mittel- und langfristigen Bahnangebots der WSB resultieren damit zwei relevante Ausbauschnitte:

- **Ausbauschritt 1 (2025+):** Ausbau/Neubau des heutigen Depots Bahnhof durch eine Depot-/Werkstattanlage (unter Beibehaltung der bereits bestehenden Werkstatt "Unterdorfstrasse") → Kapazität für alle vorgesehenen Beschaffungstranchen Rollmaterial
- **Ausbauschritt 2 (2045+):** Ausbau/Neubau der Werkstatt "Unterdorfstrasse" → ohne zusätzliche Beschaffungstranche Rollmaterial

Die Mengengerüste und Beschaffungsschritte sind im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöftland (Hegmatte/Mühleareal)" dargestellt (siehe Beilage 2).

## 1.2 Standortevaluation Depot- und Werkstattanlagen

Im Jahr 2015 hat die Aargau Verkehr AG (AVA) eine Standortevaluation für die künftig erforderlichen Depot-/Werkstattkapazitäten durchgeführt. Diese hat gezeigt, dass eine Ergänzung der Depot-/Werkstattanlagen am Linienende in der Gemeinde Schöftland insgesamt die beste Lösung darstellt.

Im Rahmen des Strategieprozesses im 2016/17 (siehe Ziffer 3 ff.) wurde der Standortfächer für den Ausbau/Neubau der Depot-/Werkstattanlagen der WSB nochmals geöffnet und **auf dem gesamten Liniennetz überprüft** und beurteilt. Insbesondere hat auch der Kanton, vertreten durch die beiden Abteilungen Raumentwicklung (ARE) und Verkehr (AVK), die verschiedenen Standorte integral mittels Kriterien hinsichtlich Raum und Umwelt sowie in Bezug auf betriebliche und bahntechnische Anforderungen auf ihre Eignung geprüft. Untersucht wurden dabei sämtliche Flächen entlang der Bahnlinie, welche hinsichtlich Grösse und Lage die nötigen Bedingungen erfüllen.

Insgesamt hat sich bestätigt, dass **keine Alternativen zu Schöftland** bestehen, welche die raumplanerischen, betrieblichen und bahntechnischen Anforderungen gleichermassen gewährleisten. Hinzu kommt, dass alle möglichen Standorte Fruchtfolgeflächen umfassten und keine bereits überbauten Areale oder freie Bauzonen, Brachen oder Umnutzungsgebiete bestanden, die den Anforderungen entsprachen. Diese künftig nötigen Anlagen gelten damit in Schöftland als **standortgebunden** (vgl. Anhang 4 in der Beilage 2 "Schlussbericht Zentrumsentwicklung Schöftland").

*Die Ergebnisse der Standortevaluation sind im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöftland (Hegmatte/Mühleareal)" dokumentiert (siehe Beilage 2).*

Die wesentlichen Erkenntnisse ergeben sich wie folgt:

- Standorte in Zentrumsgebieten (Aarau, Oberentfelden, Menziken) stellen gemäss kantonaler Richtplanung potentielle Schlüssel- und Handlungsgebiete im Sinne der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen dar. Depot-/Werkstattanlagen an diesen Standorten stehen im Zielkonflikt mit der gewünschten gesamträumlichen Entwicklung des Kantons, weshalb diese Gebiete auch aus raumplanerischer Sicht ungeeignet sind.
- Die landwirtschaftlichen Nutzflächen entlang des Bahntrasses stellen gute bis sehr gute Fruchtfolgeflächen (FFF) dar; sämtliche Standorte (ausserhalb Siedlungsgebiet) beanspruchen FFF.
- Aus Sicht Raum und Umwelt verbleiben einzelne potentielle Flächen; diese sind jedoch aus betrieblichen und bahntechnischen Aspekten ungeeignet.
- Aus betrieblicher und bahntechnischer Sicht liegt der bestmögliche Depot-/ Werkstattstandort am Linienende (Zugbereitstellung am Morgen, Depoteinfahrt am Abend, Austausch von Zügen im Störfall). Alternativen entlang der Linie sind somit jeweils schlechter geeignet.
- Die heutige Werkstatt "Unterdorf" in Schöftland bleibt voraussichtlich noch bis 2045 (ergänzend) in Betrieb. Damit die alten und neuen Betriebsgebäude effizient genutzt werden können, ist eine räumliche Konzentration am Standort in Schöftland optimal.

### **1.3 Herausforderung: Optimale Gestaltung der Entwicklung von Schöffland**

Wichtige Zielsetzungen der kantonalen Raumentwicklung (vgl. Ziffer 2.1 unten) treffen in der Gemeinde Schöffland exemplarisch aufeinander: Einerseits ist die Gemeinde Schöffland als "Ländliches Zentrum" im Raumkonzept festgesetzt und soll deshalb – aber insbesondere auch gestützt auf das regionale Entwicklungskonzept (Ziff. 2.3 unten) und die kommunale Entwicklungsstrategie (Ziff. 2.4 unten) – gezielt weiterentwickelt werden. Andererseits befinden sich der Linienendpunkt der WSB und seit jeher der Standort von Depot-/Werkstättenanlagen der WSB im Zentrum von Schöffland. Die nun zusätzlich benötigten Flächen dienen dem Ausbau dieser Anlagen, die aufgrund der notwendigen Rollmaterialbeschaffung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs dringend ergänzt werden müssen. Sowohl für den öV-Ausbau wie die Zentrumsentwicklung bestehen hohe öffentliche Interessen. Bei einem Ausbau der Depot-/Werkstättenanlagen im Zentrum würden sich diese Interessen in der vorliegenden Situation im Ortskern konkurrenzieren.

**Diese wichtigen öffentlichen Interessen sollen gewinnbringend aufeinander abgestimmt werden. Die grösste Herausforderung besteht somit darin, die Zentrumsentwicklung von Schöffland mit dem ausgewiesenen Bedarf nach einem erweiterten Depot-/Werkstattstandort der Wynental- und Suhrentalbahn in einer zukunftstauglichen, nachhaltigen Gesamtplanung zu verbinden.**

## 2. UMFELD

### 2.1 Siedlung: Kantonale Entwicklung

Die Bevölkerung des Kantons Aargau wächst. Im Zeitraum 2012 – 2040 ist eine Zunahme von gegen 188'000 Einwohnerinnen und Einwohnern auf rund 816'000 Personen im 2040 prognostiziert. Hinzu kommt eine proportional zum Bevölkerungswachstum verlaufende Arbeitsplatzentwicklung. Dieses Wachstum bildet die Ausgangslage der kantonalen Richtplanung (genehmigt vom Bundesrat am 23. August 2017): Die **künftige Siedlungsentwicklung** soll primär in dafür geeigneten Räumen erfolgen (Raumtypen nach Raumkonzept; Kantonaler Richtplankapitel R 1). Ergänzend werden mit "Wohnschwerpunkten (WSP)" und "wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP)" Akzente auf Standorte gesetzt, an welchen ein verträgliches Wachstum möglich und eine sehr gute Erschliessung gleichermassen sichergestellt sind.

Die drei Raumtypen "Kernstädte", "Urbaner Entwicklungsraum" und "Ländliche Zentren" ( $\frac{1}{4}$  der Gemeinden) gemäss Raumkonzept (Richtplankapitel R 1) sollen aufgrund der guten infrastrukturellen Erschliessung und Ausstattung sowie des Versorgungsangebots rund  $\frac{3}{4}$  dieses prognostizierten Bevölkerungszuwachses aufnehmen. Dabei liegt der Fokus vorab auf einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen sowie ergänzend auf einer gezielten, räumlich fokussierten und kompakten Siedlungsgebietserweiterung. Der Verbrauch von Kulturland ist dabei möglichst gering zu halten und die Landschaften sind zu schonen.

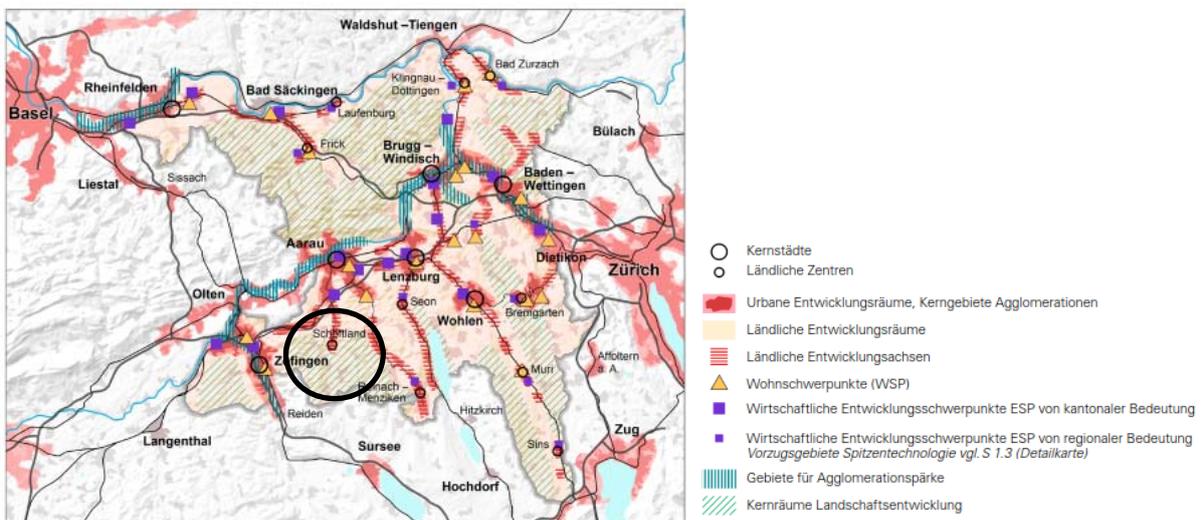


Abbildung 2: Raumkonzept Kanton AG (Richtplankapitel R 1, Norden oben)

Schöftland ist im Raumkonzept als ländliches Zentrum aufgeführt. Diesen ländlichen Zentren kommen verschiedene Aufgaben und Funktionen zu. In diesen konzentrieren sich regionale Einrichtungen und die grundlegende Infrastruktur für den ländlichen Raum. Sie sind treibende Kraft der regionalen Entwicklung, Kultur und Versorgung. Ihre strategische Ausrichtung bestimmt die wirtschaftliche Position der umgebenden Region massgeblich. Um ihren Aufgaben gerecht zu werden, sind sie verkehrlich gut anzubinden. Besondere Aufmerksamkeit ist dem altersgerechten Wohnraum, der Zentrumsbildung sowie dem häuslichen Umgang mit dem Boden zu schenken.

Die Gemeinde Schöffland ist unbestritten das Zentrum im Suhrental (Raumtyp nach Raumkonzept R 1). Trotz einer Bevölkerungszahl von zurzeit lediglich knapp 4'250 Einwohnerinnen und Einwohnern (E) und rund 1'700 Beschäftigten (Verhältnis Beschäftigte zu E rund 0.4) nimmt die Gemeinde seit jeher verschiedenste Zentrumsfunktionen ein. In Schöffland sind alle Güter des täglichen Bedarfs erhältlich, aber auch diverse Infrastrukturen und Dienstleistungen verfügbar (beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen, Schulen sowie Sportanlagen mit Schwimmbad samt Vereinen). Das ländlich geprägte Umgebungsgebiet von Schöffland (ländliche Wohndörfer) mit weiteren knapp 10'000 E (funktionaler Bezugsraum) ist stark mit dem Ländlichen Zentrum verflochten und beispielsweise mit entsprechenden Busverbindungen darauf ausgerichtet (alle Gemeinden < 1'400 E, Verhältnis Beschäftigte zu E knapp 0.30). Schöffland bildet den Endpunkt der direkten Bahnverbindung nach Aarau und einen wichtigen Umsteigeort von der Bahn auf das Postauto. Zudem weist die Gemeinde Schöffland ein Ortsbild von nationaler Bedeutung auf, das wesentlich vom Schloss und der Kirche mit der umgebenden Gartenanlage und weiteren ortsbildprägenden Gebäuden gebildet wird.

## 2.2 Mobilität

Gemäss der am 13. Dezember 2016 vom Grossen Rat beschlossenen Strategie mobilitätAARGAU wird im Aargau bis 2030 mit einer höheren Zuwachsrate für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gerechnet als schweizweit (> 20%). Auch aufgrund der demografischen Alterung nehmen die Mobilitätsbedürfnisse zu und verändern sich gleichzeitig. Ziel muss ein **funktionierendes Gesamtverkehrssystem** sein, das die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt. Gemäss Strategie soll das Verkehrsangebot gezielt auf die im Raumkonzept definierten Raumtypen und Akzente (WSP, ESP) sowie zu Gunsten verträglicher Verkehrsmittel ausgebaut werden. Im Aargau ist entsprechend ein **Ausbau des regionalen Bahnangebots** vorgesehen. Die Beschaffung von neuen 60 m-Zügen durch die Aargau Verkehr AG (AVA) ist notwendig, damit die heutige Transportkapazität auf dem Schienennetz im Wynen- und Suhrental um +50% gesteigert werden kann. Dies erfordert gleichzeitig mehr Abstellanlagen und Ergänzungen der Werkstatanlagen, da die bisherigen Infrastrukturen auf eine geringere Anzahl an 40 m-Kompositionen ausgerichtet sind.



Abbildung 3: Verkehrsmittelanteilsziele am Gesamtverkehr je Raumtyp (mobilitätAARGAU)

Mit der neuen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU ist die Bedeutung einer flächeneffizienten Mobilitätsabwicklung gestärkt worden. Die Mobilitätsstrategie setzt gezielt räumliche Akzente und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen nach Raumkonzept. Die multifunktionale Bedeutung von Schöffland als Ländliches Zentrum wird deutlich bekräftigt.

Schöffland ist wichtiger Linienendpunkt der Wynental- und Suhrentalbahn der AVA. Gemäss Richtplankapitel M 3.3 bildet dieses Regionalzugverkehrsangebot im Aargau das Rückgrat der öV-Erschliessung. Als strategische Stossrichtungen sollen das Bahnangebot nachfragebezogen entwickelt/verdichtet sowie gute Voraussetzungen für den gezielten Ausbau der kombinierten Mobilität geschaffen werden (Vororientierung Aarau-Schöffland, Doppelspurabschnitte im Suhrental). Unmittelbar im Bahnhof-/Zentrumsbereich von Schöffland bestehen diverse Infrastrukturen des Bahnbetriebs, insbesondere ein Depot beim "Mühleareal" sowie eine Werkstatt bei der "Unterdorfstrasse". Ein Neubau des Endbahnhofs steht vor der Realisierung und die öV-Drehscheibe Schöffland ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation.

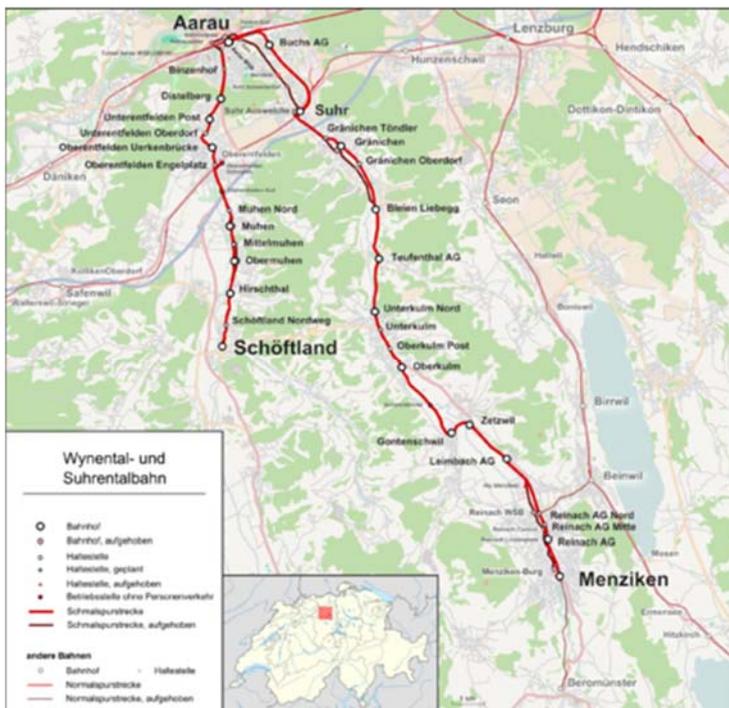


Abbildung 4: Liniennetz der Wynental- und Suhrentalbahn (AVA, Norden oben)

### 2.3 Regionale Entwicklung

Die regional-strategischen Planungsinstrumente des Regionalverbands Suhrental (RVS) bilden das Regionale Entwicklungskonzept (REK) Suhrental/Ruedertal vom August 2012 und die Entwicklungsstrategie vom Mai 2017.

Gemäss REK muss die regionale Versorgung unbedingt erhalten bleiben; dies schwerpunktmässig in Schöffland. Ein attraktives Regionalzentrum Schöffland mit guter Erreichbarkeit (u.a. hohe Fahrplandichte und zeitgemässes Rollmaterial beim Bahnnetz) gilt es, planerisch umsichtig mit einer

spürbaren Erweiterung der Wohn- und Arbeitsplatzmöglichkeiten samt genügend breitem Spektrum unterschiedlicher Wohnmöglichkeiten zu verbinden. Subsidiär bestehen zudem Verbindungen nach Aarau, Zofingen und Sursee.

In der Entwicklungsstrategie sind weitere Ziele und Massnahmen aus regionaler Sicht festgelegt. Die Strategie postuliert einen haushälterischen Umgang mit den Landreserven, um damit die Entwicklung der Region positiv zu beeinflussen. Die Steigerung der Wohnattraktivität ist insbesondere auch unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung zu fördern (gesamtkantonale Wachstumsprognose, Alterung in der Region). Der Fuss- und Veloverkehr ist besonders bedeutungsvoll gemäss Entwicklungsstrategie.

## 2.4 Kommunale Entwicklung



Abbildung 5: Ausschnitt aus der Räumlichen Entwicklungsstrategie (Gemeinde Schöffland)

Der Gemeinderat hat als Grundlage für die Gesamtrevision der Nutzungsplanung ein Zielkonzept erarbeitet und am 7. März 2016 verabschiedet. Diese räumliche Strategie zeigt die längerfristige, zukunftsweisende Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft innerhalb der nächsten 20 bis 25 Jahre auf. Folgende übergeordnete Planungsziele werden darin beschrieben:

- Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung der Gemeinde.
- Stärkung der Standortqualität zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit der Gemeinde im regionalen und kantonalen Kontext.
- Erhöhung der Lebensqualität der Gemeinde (Ortsbild von nationaler Bedeutung).
- Der Landschaftsraum und die Gewässer sind als attraktive Erholungsräume weiterzuentwickeln und aufzuwerten.

Die Gemeinde Schöffland strebt gemäss Gesamtrevision der Nutzungsplanung konsequent eine Zentrumsentwicklung inkl. Umnutzung des heutigen "Mühleareals" an. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden jedoch massgeblich von der unmittelbar anstehenden Infrastrukturentwicklung der Bahn beeinflusst (siehe Ziffer 3 ff.).

### 3. ERKENNTNISSE

Die voranstehend erläuterten Grundgedanken für eine zukunftsorientierte Zentrumsentwicklung Schöffland mit einem neuen Depot-/Werkstattstandort wurden in den Jahren 2016 und 2017 in einem **partnerschaftlichen Strategieprozess** durch die Gemeinde Schöffland, die Aargau Verkehr AG (AVA; bis 2018 AAR bus+bahn) und den Kanton Aargau (vertreten durch die Abteilungen Raumentwicklung [ARE] und Verkehr [AVK]) zu einem abgestimmten und vom Regionalverband Suhrental unterstützten Gesamtkonzept entwickelt (vgl. Beilagen 1 – 6). Sie haben einen Strategieprozess eingeleitet, **um die Entwicklungsvorstellungen im Ländlichen Zentrum Schöffland in einer integralen Gesamtschau zu untersuchen, zu klären und aufeinander abzustimmen.**

#### 3.1 Überprüfte denkbare Szenarien "im Ort" und "am Ortsrand"

Die grundlegenden Zielsetzungen sowie der Rahmen des Strategieprozesses wurden 2016 in einem "Letter of Intent (LOI)" zwischen den Partnern festgehalten (siehe Beilage 1). Oberstes Ergebnisziel war es, bis Mitte 2017 einen gemeinsam getragenen Grundsatzentscheid zum weiter zu verfolgenden Szenario zu erreichen. In einer Vorphase wurden Standorte entlang der ganzen Bahnlinie der WSB geprüft (vgl. Anhang 4 in der Beilage 2 "Schlussbericht Zentrumsentwicklung Schöffland"). Es zeigte sich, dass alle Standorte mit klaren Nachteilen verbunden waren: Sämtliche geprüften Standorte konnten die bahntechnischen und betrieblichen Anforderungen nicht einhalten und hätten einen grossen Bedarf nach Fruchtfolgeflächen aufgewiesen. Schliesslich ergab sich, dass nur ein Standort am Endpunkt des Bahnnetzes in Schöffland eine valable Lösung darstellt. Für den Standort Endpunkt Schöffland wurden zwei Szenarien einander gegenübergestellt:

- **Szenario 1: "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort"** mit Erweiterung und Neubau der Depot-/Werkstattanlagen am heutigen Standort im Kernbereich der Gemeinde Schöffland.
- **Szenario 2: "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand"** mit Verlagerung der Bahninfrastrukturen und Freispielen der zentrumsnahen Areale rund um den Bahnhof.

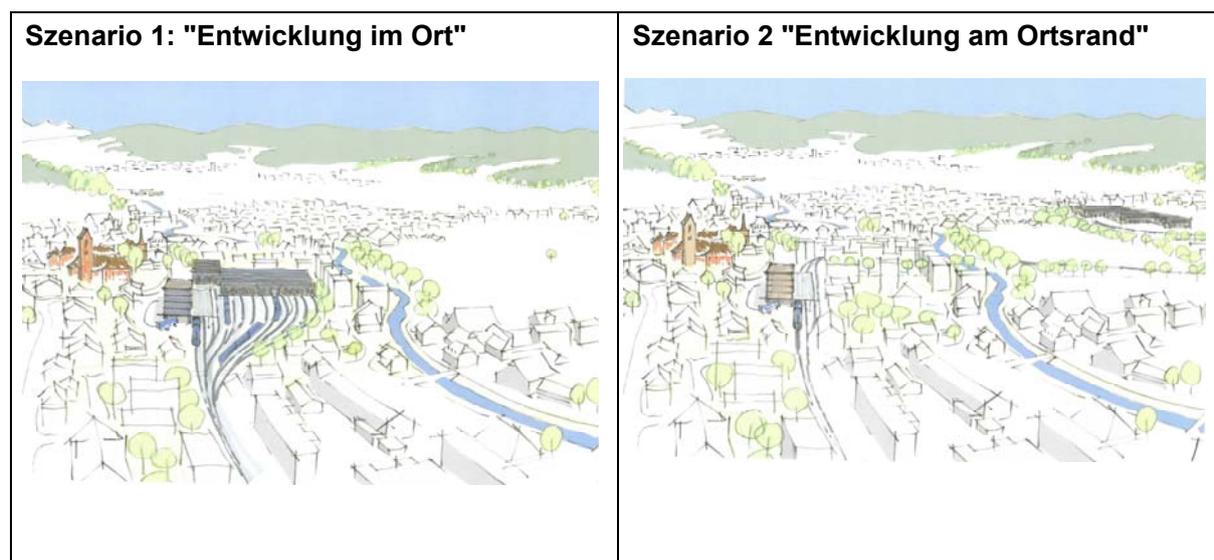


Abbildung 6: Illustration Szenarien "Entwicklung Depot/Werkstatt im Ort" - "Depot/Werkstatt am Ortsrand" (StadtWerke, Blick Richtung Süden)

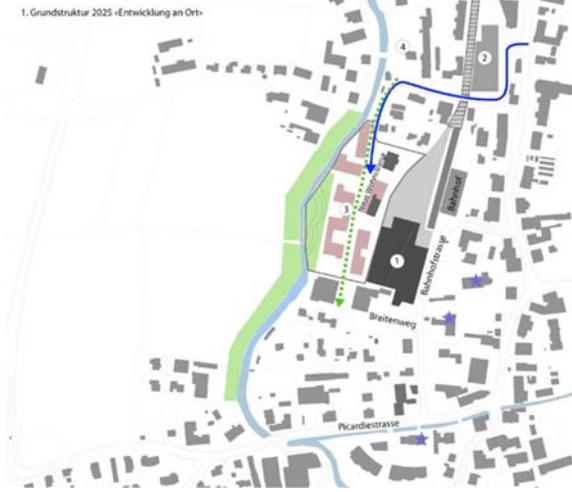
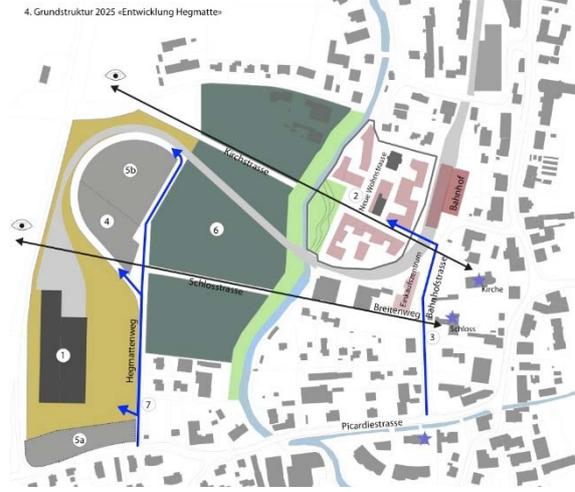
Szenario "Entwicklung im Ort"	Szenario "Entwicklung am Ortsrand"
 <p>1. Grundstruktur 2025 «Entwicklung an Ort»</p>	 <p>4. Grundstruktur 2025 «Entwicklung Hegmatte»</p>
<p>1 Depot-/Werkstattanlagen (Ausbau)  2 Doppelspurausbau, Werkstatt "Unterdorf"  3 reduziertes "Mühleareal"  4 Unterdorfstrasse (Erschliessung Mühleareal)</p>	<p>1 Depot-/Werkstattanlagen (Neubau)  2 Zentrumsentwicklung "Mühleareal"  3 Bahnhofstrasse (Erschliessung "Mühleareal")  4 möglicher neuer Standort Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr  5 Potential Arbeitszonen (5a = "Kopfbau", 5b = "Gleisbogen")  6 Potential Siedlungsentwicklung (langfristig)</p>

Abbildung 7: Plandarstellungen Szenarien "Entwicklung Depot/Werkstatt im Ort" - "Depot/Werkstatt am Ortsrand" (inkl. möglicher Langfristentwicklungen)

Die Szenarien wurden integral bezüglich ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Potentiale untersucht. Gleichzeitig galt es, deren Machbarkeit in technischer, verfahrens- und bewilligungsrechtlicher und insbesondere finanzieller Hinsicht zu prüfen. Dies vorbehaltlich einer (neutralen) Bestätigung der Standortevaluation AVA (siehe Ziffer 1.2).

Als Grundlage für die weiteren Schritte war und ist deshalb eine gemeinsame Klärung der Entwicklungsrichtung unter Einbezug der umliegenden Areale nötig. Damit können anschliessend die weiteren kommunalen Planungen konkretisiert und gegenseitig aufeinander abgestimmt angegangen werden (siehe Ziffer 4 ff.).

### 3.2 Ergebnis

Die Überprüfung und der Vergleich der beiden Entwicklungsszenarien zeigt, dass das Szenario "Depot/Werkstatt am Ortsrand mit Zentrumsentwicklung Schöftland" grosse Vorteile aufweist und die betroffenen Interessen im Rahmen einer gesamthaften Prüfung und Würdigung klar am besten berücksichtigt. Das Szenario "Entwicklung Depot/Werkstatt im Ort" ist dagegen keine echte Alternative, verunmöglicht eine sinnvolle Zentrumsentwicklung, schiebt die Raumprobleme der AVA vor sich her und könnte höchstens als befristet und beschränkt taugliches Übergangs-Szenario ohne langfristige Erweiterungsmöglichkeiten erhalten, falls eine gewinnbringende Gesamtplanung zugunsten der Gemeinde Schöftland nicht zustande kommt.

Am 8. Juni 2017 hat die Steuerungsgruppe gestützt auf die im gemeinsamen Strategieprozess gewonnenen Erkenntnisse einstimmig den Grundsatzentscheid gefällt, das Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" weiterzuverfolgen, welches die Entwicklung "Zentrumsentwicklung Schöftland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" gemündet hat. Das Zielbild skizziert einen in eine Gesamtplanung integrierten neuen Standort der Depot-/Werkstattanlagen, womit insbesondere der gewachsene Schwerpunkt des Orts hochwertig ergänzt werden kann.

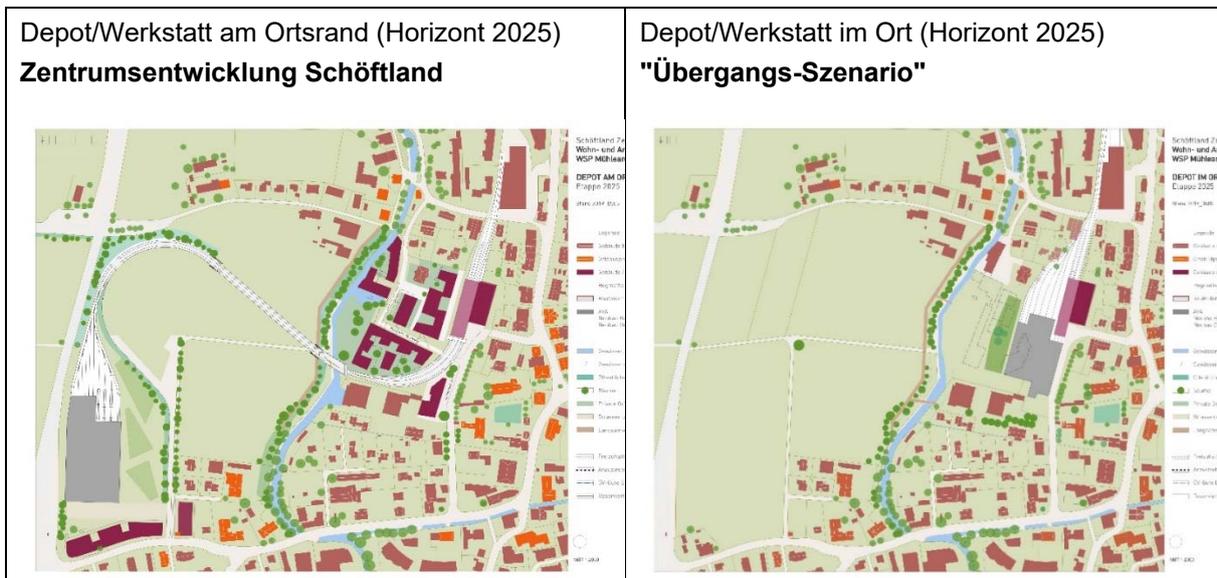


Abbildung 8: Gegenüberstellung "Depot/Werkstatt am Ortsrand" - "Entwicklung Depot/Werkstatt im Ort" zum Zeitpunkt 2025 (StadtWerke, Norden oben)

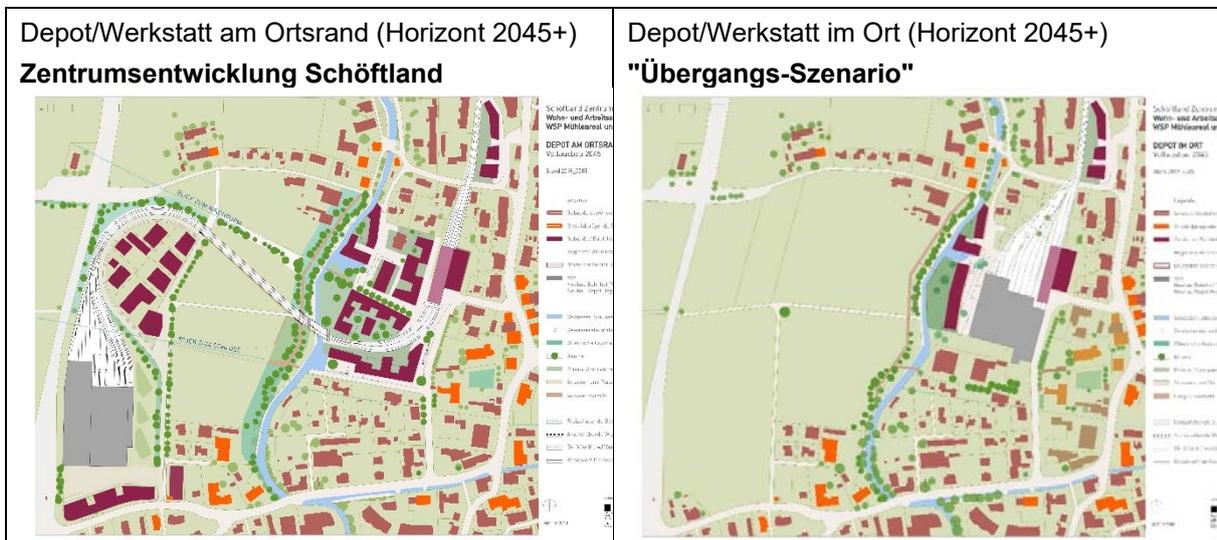


Abbildung 9: Gegenüberstellung "Depot/Werkstatt am Ortsrand" - "Entwicklung Depot/Werkstatt im Ort" im Zeithorizont 2045+ (StadtWerke, Norden oben)

Folgenden Überlegungen sprechen klar für den Grundsatzentscheid, das Szenario " **Depot/Werkstatt am Ortsrand mit Zentrumsentwicklung Schöftland**" weiter zu verfolgen und damit eine zukunftsorientierte Gesamtplanung sicher zu stellen:

- Per 2025 sind die betrieblichen und bahntechnischen Anforderungen grundsätzlich noch mit beiden Szenarien erfüllbar. Die Siedlungsentwicklung im Zentrum ist für diesen Zeitraum in beiden Szenarien (beschränkt) möglich, **das Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" bietet jedoch deutlich mehr Gestaltungsspielraum und Potentiale für kurz-, mittel- und langfristige, qualitativ hochwertige Entwicklungen**; insbesondere auch hinsichtlich der Revitalisierung und Aufwertung des national bedeutsamen Ortsbilds. Es weist aber auch grössere Bewilligungshürden auf.
- In der Langfristperspektive zeigt sich das grosse Potential des Szenarios "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand". Es sichert die späteren Ausbauschritte der Bahn für die kommenden Generationen und schafft grosse Potentiale für eine Weiterentwicklung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöftland gemäss den Zielen des Raumkonzepts mitunter als Wohnschwerpunkt. Die spätestens dannzumal notwendigen Bahnausbauten am heutigen Standort (Szenario "Entwicklung im Ort") wären mit einer qualitätsvollen Zentrumsentwicklung nicht mehr zu vereinbaren. Entweder müsste eine grössere Reservefläche im Mühleareal weiterhin über Jahre frei gelassen werden oder dann wäre eine spätere Erweiterung der Bahninfrastruktur an einem anderen Ort erforderlich, was aufgrund der Aufspaltung der Anlagen betrieblich sehr teuer wäre und unter Umständen bereits getätigte hohe Investitionen lange vor ihrer Amortisation unbrauchbar machen würde.
- Die unabhängige Nachhaltigkeitsbeurteilung durch das Naturama (siehe Ziffer 6.4) verdeutlicht, dass nur mit dem Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" den Entwicklungsanforderungen an ein Ländliches Zentrum gemäss Raumkonzept hinreichend Rechnung getragen wird. Die Prüfung gemäss den für ein Ländliches Zentrum relevanten Nachhaltigkeitsindikatoren ergibt für eine "Entwicklung am Ortsrand" deutlich bessere Resultate.
- **Zentrumsfunktionen von Schöftland bewusst stärken:** Die Gemeinde Schöftland übernimmt als Ländliches Zentrum bereits heute wichtige Zentrumsfunktionen für die Region. Diese sollen langfristig erhalten und weiter gestärkt werden. Die Verlagerung und der Ausbau des Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand schafft Raum für die gemäss kantonalem Richtplan erwünschte qualitätsvolle Zentrumsentwicklung und als langfristige Option für die allfällige Entwicklung eines Wohnschwerpunkts (Richtplan Kapitel S 1.9). Bereits mittelfristig kann eine Umnutzung und Aufwertung des zentral gelegenen "Mühleareals" zielgerichtet angegangen werden.

Die Gesamtkonzeption ermöglicht bei Bedarf eine mittel- bis langfristig differenzierte Entwicklung der Hegmatte. Durch den Ersatzbau der heutigen Werkstatt "Unterdorfstrasse" im Gebiet "Hegmatte" oder eine mögliche Verlagerung von Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr in den neuen "Gleisbogen" könnten langfristig weitere strategisch bedeutsame Flächen im Zentrum freigespielt werden. Dies kommt insgesamt nicht nur der Gemeinde für eine qualitätsvolle Zentrumsentwicklung, sondern auch der Stärkung der gesamten Region Suhrental zugute und liegt im Interesse des Kantons.

- **Wynental- und Suhrentalbahn zukunftsfähig machen:** Die Gemeinde Schöftland ist Linienendpunkt der Wynental- und Suhrentalbahn. Im Zentrumsbereich – direkt neben Schloss und Kirche im Ortsbild von nationaler Bedeutung – bestehen der Endbahnhof (Neubau steht unmittelbar bevor), ein Depot (beim "Mühleareal") und eine Werkstatt (bei der "Unterdorfstrasse").

Zur kurzfristigen Steigerung der Transportkapazitäten um +50% wird neues Rollmaterial beschafft (60 m-Züge ersetzen die bisherigen 40 m-Züge). Entsprechend müssen die Depot-/Werkstattkapazitäten erweitert werden, was eine Richtplananpassung in Kapitel M 3.3 bedingt.

Gemäss der vorgenommenen umfassenden Standortevaluation sind diese Kapazitäten standortgebunden in Schöffland vorzusehen (vgl. Ziffer 1.2). Die heute bestehenden Standorte von Depot und Werkstatt bieten höchstens noch beschränkt und befristet Raum für bekannte und insbesondere künftige Ausbauten. Sie weisen erhebliche Konflikte mit nationalen Ortsbildanliegen auf. Sie schränken die Entwicklung regional und kommunal wichtiger Zentrumsfunktionen ein. Mit dem neuen Depot-/Werkstattstandort am Ortsrand im Gebiet "Hegmatte" werden die gesamten Unterhalts- und Abstellanlagen aus dem sensiblen Zentrumsbereich an die Suhrentalstrasse verlagert. Das Zentrum wird damit von den Betriebsanlagen und dem damit verbundenen Rangierbetrieb entlastet. Die Bahn erhält kurz-, mittel- und langfristig die nötige Flexibilität für einen optimalen Ausbau und Betrieb, was der gesamten Region zu Gute kommt. Das Zentrum gewinnt einen bedeutenden Entwicklungs- und Gestaltungsspielraum.

- **National bedeutendes Ortsbild entlasten:** Das Zentrum von Schöffland mit dem markanten Schloss und der Kirche ist im "Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)" als national bedeutend eingestuft. Die unmittelbar angrenzend liegenden heutigen Infrastrukturbauten der Bahn aber auch die verschiedenen Industriebauten des "Mühleareals" beeinträchtigen das Ortsbild massgeblich. Der Ausbau von Werkstatt- und Depotanlagen "im Ort" mit einem damit nötigen Doppelspurausbau würde den sensiblen ISOS-Kernbereich in noch grösserem Ausmass, für noch längere Zeit und noch weniger abänderbar beeinträchtigen.

Demgegenüber bietet die "Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand" die (einmalige) Möglichkeit einer qualitätsvollen Zentrumsentwicklung. Mit der Verlagerung der Depot- und Werkstatanlagen, der Abstellgleise oder langfristig optional von Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr und der Umnutzung des "Mühleareals" werden grosse Flächen und Entwicklungsmöglichkeiten im Zentrum freigespielt. Damit entsteht ein grosses Potential für eine zukunftsorientierte Innenentwicklung, für eine qualitätsvolle Ergänzung des Ortsbilds sowie für eine weitere Aufwertung und Stärkung des Zentrums.

Das Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" wäre keine echte Alternative, schiebt die Raumprobleme ohne langfristige Erweiterungsmöglichkeit vor sich her und könnte höchstens als beschränkt und befristet taugliches Übergangs-Szenario erhalten, falls eine gewinnbringende Gesamtplanung zugunsten der Gemeinde Schöffland nicht zustande kommt. Vielmehr besteht mit dem Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" für die Gemeinde Schöffland die Gefahr, dass das national bedeutende Ortsbild mit historisch wichtigen Bauzeugen **leidet, die Lebensqualität nicht verbessert wird und für die Zukunft kaum mehr Entwicklungspotenziale und Gestaltungsspielräume vorhanden sind.**

Obenstehende Aspekte und die umfassende raumplanerische Interessenabwägung gemäss Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" (Beilage 2) haben nach eingehender Prüfung der Varianten und Szenarien zu einer klar positiven Positionierung für das Szenario "am Ortsrand" durch die am Planungsprozess beteiligten Stellen ergeben (siehe Beilage 4).

*Der Strategieprozess an sich, die in diesem Rahmen erarbeiteten (fachlichen) Grundlagen, die Resultate und Erkenntnisse sind im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" ausführlich dargestellt (siehe Beilage 2). Einen Kurzüberblick bietet der zusammenfassende Bericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" (siehe Beilage 3).*

### 3.3 Erste Anhörung und Mitwirkungsergebnisse

Mit Protokollauszug des Gemeinderatsbeschlusses vom 4. Dezember 2017 beantragte der Gemeinderat Schöffland – gestützt auf den durchgeführten Strategieprozess und mit Verweis auf die Unterstützung des Antrags durch die AAR bus+bahn sowie den Regionalverband Suhrental – die Anpassung des kantonalen Richtplans zur behördenverbindlichen Festsetzung der Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland".

Entsprechend dem Antrag der Gemeinde Schöffland führte der Kanton Aargau vom 29. Juni bis 28. September 2018 die **erste Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung zur Anpassung des kantonalen Richtplans** durch. Im Rahmen dieses Verfahrens wurden, sowohl von Privatpersonen als auch von Parteien und Verbänden, verschiedene Vorbehalte gegen die Gesamtkonzeption vorgebracht. Hauptkritikpunkte waren der mangelnde Einbezug der Bevölkerung im bisherigen Verfahren auf kommunaler Ebene, der Verlust von Landwirtschaftsland beziehungsweise Fruchtfolgeflächen und Landschaftswerten durch die vorgesehene Siedlungsgebietserweiterung auf die Hegmatte sowie eine allgemeine Wachstumskritik im Zusammenhang mit dem geplanten Wohnschwerpunkt (aktuelle Leerstände und noch vorhanden Baulandreserven). Vielfach wurde das Szenario einer Entwicklung des Depot-/Werkstattstandorts "im Ort" einer Verlagerung von Depot/Werkstatt an die Suhrentalstrasse vorgezogen. Zudem seien nicht bereits jetzt Präjudizien für die langfristige Entwicklung der Hegmatte zu schaffen.

Die Kritikpunkte mündeten auf kommunaler Ebene zudem in eine Initiative "Nein zur Überbauung der Hegmatte" und eine entsprechende Teilrückweisung der Gesamtrevision der Bau- und Nutzungsordnung an der Gemeindeversammlung vom 19. November 2018 zur Schaffung einer Landschaftsschutzzone Hegmatte.

### 3.4 Überprüfung des Gesamtkonzepts

In der Folge wurde die Gesamtkonzeption für die Zentrumsentwicklung Schöffland überprüft und unter bestmöglicher Berücksichtigung der in der Mitwirkung und Anhörung vorgebrachten Aspekte überarbeitet.

Der Grundgedanke der Gesamtkonzeption – **die für die Erweiterung des Depot-/ Werkstattstandorts nötige Verlagerung aus dem Kernbereich der Gemeinde an die Suhrentalstrasse ermöglicht eine zukunftsorientierte Zentrumsentwicklung** – konnte dabei aufrechterhalten werden.

**Mit der Anpassung, dass ein künftiger Wohnschwerpunkt Schöffland Zentrum (WSP nach Richtplan Kapitel S 1.9) auf der Hegmatte als Zwischenergebnis und nicht bereits als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen wird, wird verdeutlicht, dass grosse Teile der Hegmatte langfristig weiterhin als Landwirtschaftsraum genutzt werden können.** Über eine allfällige Entwicklung als Wohnschwerpunkt soll erst nach in einem breit abgestützten Planungsprozess

zu gegebenem Zeitpunkt vom Grossen Rat (Richtplan) und von der Gemeindeversammlung (Nutzungsplanung) entschieden werden. Eine über die Bahnanlagen hinausgehende Entwicklung in der "Hegmatte" setzt zunächst die Ausscheidung von zusätzlichem Siedlungsgebiet im Richtplan und dann eine Einzonung im Rahmen der Nutzungsplanung voraus. Die Inanspruchnahme von Fruchtfolgefächern ist bei entsprechendem Ergebnis der Interessenabwägung möglich (Richtplan Kapitel L 3.1).

Durch diese formale Etappierung auch auf Richtplan-Ebene wird die Langfristigkeit einer möglichen Entwicklung aufgezeigt und signalisiert, dass eine bauliche Nutzung der Hegmatte mit weiteren Wohn- und Gewerbebauten erst spruchreif ist, wenn der entsprechende Bedarf gegeben ist und vom Grossen Rat sowie von der Gemeindeversammlung bejaht wird. So wird die vorgebrachte Wachstumskritik ernst genommen und verbindlich berücksichtigt. Zudem reduziert sich der aktuelle Verlust an Fruchtfolgefächern wesentlich. Trotzdem ist mit der Verlagerung von Depot-/Werkstatt an den Ortsrand sichergestellt, dass die AVA zeitnah die für den regionalen öffentlichen Verkehr nötigen Ausbauten tätigen und die Gemeinde Schöftland eine qualitätsvolle Zentrumsentwicklung in Angriff nehmen kann. Die für sämtliche weiteren Entwicklungsschritte im Zusammenhang mit dem Wohnschwerpunkt noch erforderlichen Nutzungsplanungen sind – abgestimmt mit den Vorgaben des Richtplans – auf kommunaler Ebene zu erarbeiten.

### **3.5 Antrag Gemeinde auf Weiterführung des Verfahrens**

Da die Zielsetzungen der Gesamtkonzeption somit auch unter Berücksichtigung der wesentlichen Vorbehalte aus der ersten Mitwirkung umgesetzt werden können, entschied sich der Gemeinderat auf **Weiterführung des Richtplanverfahrens** und stellte mit Auszug aus dem Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 18. März 2019 einen entsprechenden Antrag an den Kanton.

Parallel zur zweiten, Auflage der überarbeiteten Richtplanvorlage legt der Gemeinderat eine Vorlage zur vorgesehenen Teiländerung der Nutzungsplanung im Gebiet Hegmatte ("Landschaftsschutzzone") vor, womit die Gemeinde über die Gestaltung grosser Teile der Hegmatte bestimmen kann. Die Vorschläge zur Richtplananpassung und zur Teiländerung der Nutzungsplanung sind inhaltlich aufeinander abgestimmt.

#### 4. OPTIMIERTES GESAMTKONZEPT: ZENTRUMSENTWICKLUNG SCHÖFTLAND MIT NEUEM DEPOT-/ WERKSTATTSTANDORT FÜR DIE WSB AM ORTSRAND

Die im Rahmen der ersten Anhörung/Mitwirkung vorgebrachten Aspekte (vgl. Ziffer 3.3) wurden aufgenommen und so weit wie möglich in der vorliegenden Überarbeitung und Optimierung der Planung berücksichtigt. Der Grundgedanke der Gesamtkonzeption – die für die Erweiterung des Depot-/ Werkstattstandorts nötige Verlagerung aus dem Kernbereich der Gemeinde an die Suhrentalstrasse ermöglicht eine zukunftsorientierte Zentrumsentwicklung – konnte dabei aufrechterhalten werden. So entstand in der Abstimmung von Siedlung, Freiraum und Verkehr **das vorliegende sachbereichsübergreifende (Zentrums-)Entwicklungsprojekt mit überkommunalem Nutzen, das Qualitäten, Handlungs- und Gestaltungsspielraum (auch für künftige Generationen) schafft.**



Abbildung 10: Illustration "Zentrumsentwicklung Schöftland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand", möglicher Zustand 2025 (StadtWerke, Blick Richtung Süden)



Abbildung 11: Illustration "Zentrumsentwicklung Schöftland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand", möglicher Zustand 2045+ (StadtWerke, Blick Richtung Süden)

#### 4.1 Kommunale Siedlungsentwicklung und Städtebau

##### **Perspektive Zeithorizont 2025**

Die Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöftland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand", Zeithorizont 2025, weist folgende Grundstruktur und Eckwerte auf:

- **Neue Depot-/Werkstattanlage WSB:** Das bestehende Depot im Ortskern wird rückgebaut und durch eine neue Depot-/Werkstattanlage an der Suhrentalstrasse am Ortsrand ersetzt. Bei der neuen Depot-/Werkstattanlage werden gleichzeitig Flächenreserven für spätere Ausbauschritte sowie den Ersatz der Werkstatt "Unterdorf" (ab 2045) freigehalten. Aus siedlungsplanerischer Sicht wird damit **unter Abwägung aller betroffenen Interessen Handlungs- und Gestaltungsspielraum für eine nachhaltige Zentrumsentwicklung Schöftland und gleichzeitig für eine zukunftsbezogene Bahninfrastruktur geschaffen.** Das Ländliche Zentrum Schöftland kann sich vorab unmittelbar im Zentrum ("Mühleareal" / Zentrum) und mittel- bis längerfristig je nach Bedarf angrenzend an das Zentrum ins Gebiet "Hegmatte" im Sinne eines Wohnschwerpunktes nach Richtplan Kapitel S 1.9 (Wohnschwerpunkt Schöftland Zentrum) entwickeln.
- **"Mühleareal":** Das "Mühleareal" sowie das heutige Depot im Ortskern werden durch die Verlagerung der Depot-/Werkstattanlagen der WSB an den Ortsrand frei für zentrumsstützende Nutzungen. Dieser Zentrumsbereich wird nach den qualitätssichernden Bedingungen eines Wohn-

schwerpunkts entsprechend Richtplankapitel S 1.9 und des Ortsbilds mit Blick auf eine hochwertige Siedlungsqualität entwickelt (von Gewerbezone sowie Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zu Zentrumsentwicklungszone). Für die Erschliessung wird ein Bahnübergang vorgesehen. Das Areal soll im Vergleich zu heute durchlässiger und durchgrünter werden und auf dem Hintergrund des national bedeutenden Ortsbilds lockerer und sorgfältiger baulich genutzt werden.

- Das **Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr** bleibt am heutigen Standort im Ortskern bestehen. Entsprechende Bereiche des Gleisbogens könnten jedoch als möglicher Ersatzstandort für Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr planerisch vorgesehen werden.
- Die **Erschliessung des "Mühleareals"** erfolgt neu über die Bahnhofstrasse an die Picardiestrasse. Die Unterdorfstrasse wird dadurch entlastet.
- Der **mittlere Bereich des Gebiets "Hegmatte"** bleibt weiterhin landwirtschaftlich nutzbares Kulturland. Die Gemeindeversammlung entscheidet im Rahmen einer Teilrevision des Nutzungsplans parallel zur Richtplanvorlage über eine Landschaftsschutzzone für dieses Gebiet. Bei Bedarf kann das Gebiet in einer späteren Phase und nach vorgängiger Festsetzung im Richtplan als WSP für zentrumsnahes Wohnen weiter entwickelt werden.



Abbildung 12: "Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand", Stand 2025 (StadtWerke, Norden oben)

### Perspektive Zeithorizont 2045+

Die Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand" bietet für den Zeithorizont 2045+ folgende Entwicklungsperspektiven:

- Das **Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr** könnte bei Bedarf in eine neue Arbeitszone beim "Gleisbogen" verlegt werden. Diese Arbeitszone bedingt im kantonalen Richtplan eine Anpassung des Siedlungsgebiets sowie eine Teiländerung des kommunalen Nutzungsplans. Der Breiweg wird bis an die Suhre verlängert und ermöglicht eine neue Achse, die "Schlossstrasse". Diese Achse verbindet das Entwicklungsgebiet "Hegmatte" als neue Sicht- und Erschliessungsachse mit dem Ortskern. Mit einer neuen Brücke über die Suhre wird der Fuss- und Veloverkehr direkt an das Zentrum (Schloss, Kirche, Bahnhof) angeschlossen. Vor dem Schloss und der Kirche am neuen Bahnhofplatz Süd könnte ein neues Einkaufs- und attraktives Begegnungszentrum entstehen.
- Die **Werkstatt "Unterdorf"** hat ihre Lebensdauer erreicht und kann im Gebiet "Hegmatte" in die 2025 neu erstellten Depot-/Werkstattanlagen integriert werden. Im zentral gelegenen Gebiet "Unterdorf" ergeben sich damit neue Innenentwicklungspotentiale zur Stärkung des Ländlichen Zentrums und zur Revitalisierung des Ortsbilds. Im Gebiet "Hegmatte" bestehen noch Ausbaureserven für bahnbetriebliche Entwicklungsschritte nach 2045.
- Im **Gebiet "Hegmatte"** zwischen einer neuen Arbeitszone und der Suhre kann sich bei Bedarf (nach vorgängiger Festsetzung im Richtplan) sukzessive ein neues, diversifiziertes Wohnquartier entwickeln. Entlang der Suhre sind allenfalls einzelne Bauten auch für Dienstleistungsnutzungen denkbar. Die Westseite der Suhre kann im Rahmen dieser Quartierentwicklung synchron als Grünraum und Naherholungsort ausgeweitet werden. Die zweite neue Achse, die Kirchstrasse, kann den nördlichen Teil des Gebiets "Hegmatte" über das neu gestaltete "Mühleareal" ebenfalls mit dem Ortskern verbinden. Entlang dieser Achse kann ein Grünraum geschaffen werden, der einen Vernetzungskorridor von der Suhre über die Unterführung der Umfahrung in die Landschaft bildet. Die konkrete Ausgestaltung wird von der Gemeindeversammlung im Rahmen der Teiländerung der Nutzungsplanung festgelegt werden können.

*Detaillierte Beschriebe und Flächennachweise finden sich im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöftland (Hegmatte/Mühleareal)" (siehe Beilage 2).*

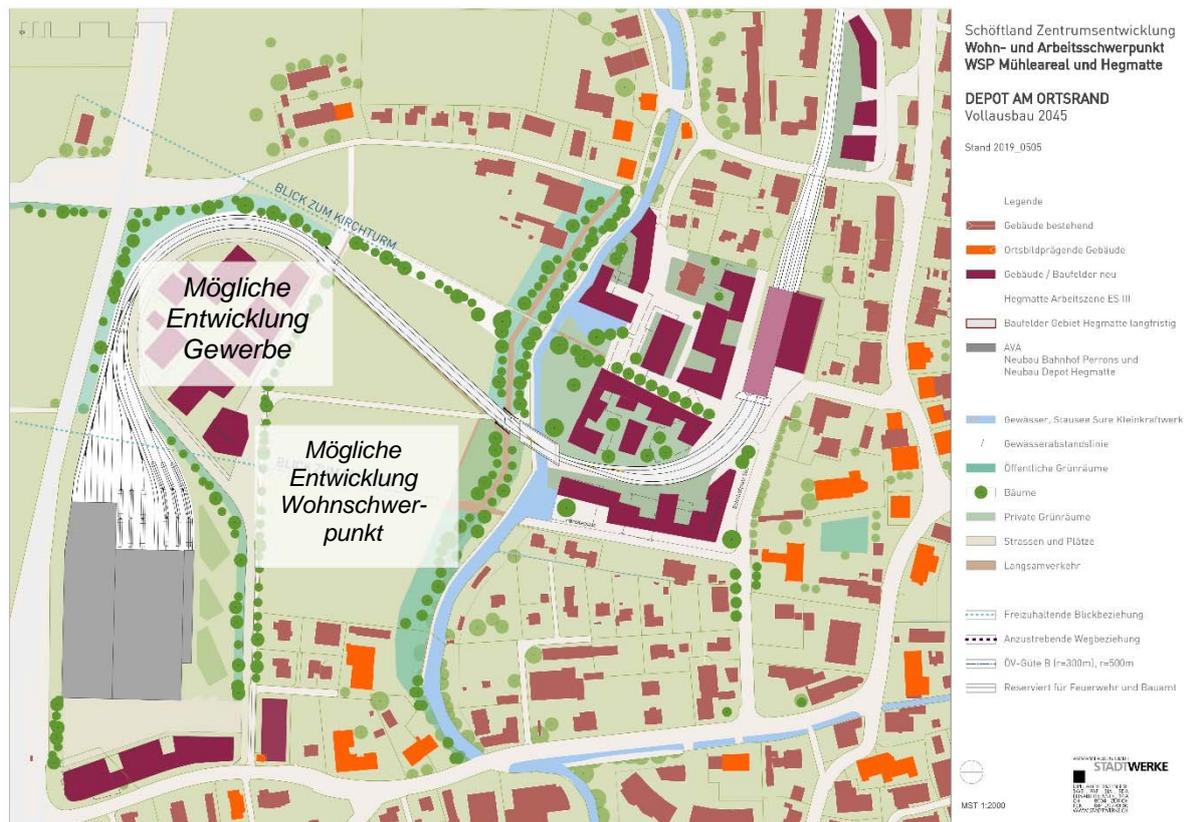


Abbildung 13: "Zentrumsentwicklung Schöftland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand", Stand 2045 (StadtWerke)

#### 4.2 Kommunale Erschliessung / Verkehr

- Die **Erschliessung des "Mühleareals"** für den **motorisierten Individualverkehr (MIV)** erfolgt via Bahnhofstrasse an die Picardiestrasse. Mit einem Bahnübergang wird die Depot-/Werkstattanlagenzufahrt der WSB gequert und das "Mühleareal" an die Bahnhofstrasse angeschlossen.
- Die eventuelle spätere **MIV-Erschliessung des Gebiets "Hegmatte"** erfolgt über ein neues Quartierstrassennetz ab der Picardiestrasse. Dieses wäre auf die optimalen Querungspunkte der Gleiszufahrt WSB, auf das markante Bauernhaus am Mattenweg und auf die wichtigen Sichtbezüge zu den historischen Bauten ausgerichtet (wichtige Sichtbezüge zu Kirche und Schloss aus den Wegen im neuen Quartier; "Kirch- und Schlossstrasse" im Sinne weiterer wichtiger Ortsbildeanlagen).
- **Fuss- und Veloverkehr (FVV):** Über die neue Erschliessungsstrasse ins "Mühleareal" ist die Anbindung des FVV ins Zentrum/zum Bahnhof optimal gewährleistet (auch von ausserhalb des Quartiers). Mit den beiden vorgesehenen Stegen über die Suhre (in der Verlängerung des Breitenwegs beziehungsweise "Schlossstrasse" sowie aus dem Zentrum "Mühleareal" beziehungsweise "Kirchstrasse") werden Fuss- und Veloverkehr optimal an die nationale Veloroute angebunden und zugleich Zugänge zu den Naherholungsräumen geschaffen.
- **öV-Erschliessung:** Das "Mühleareal" ist via WSB sowie Busbahnhof optimal an den öV angebunden. Auch ein neues Wohnquartier "Hegmatte" würde mehrheitlich im 300 m Perimeter der WSB-Haltestelle (öV-Gütekategorie B) und der Bushaltestelle "Schöftland Dreistein" an der Picardiestrasse liegen, was als sehr attraktive Lage bezeichnet werden kann. Ein Doppelspurausbau

im sensiblen Bereich zwischen der Unterdorfstrasse bis zur Aarauerstrasse ist bei Verlagerung der Depot-/Werkstatt an die Suhrentalstrasse nicht mehr nötig (Vororientierung im Richtplan).

- **Erschliessung Depot-/Werkstattanlagen WSB:** Die neuen Depot-/Werkstattanlagen werden gleisseitig mit einer Brücke über die Suhre zum Bahnhof erschlossen. Die MIV-Erschliessung des Areals (Zulieferer, Mitarbeiter) erfolgt via Picardiestrasse. Der Rangierbetrieb der Depot-/Werkstattanlagen erfolgt nun ausserhalb des Publikumsbereichs des Bahnhofs beziehungsweise ausserhalb des Ortszentrums bei der Suhrentalstrasse.

*Detaillierte Beschriebe finden sich im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" (siehe Beilage 2).*

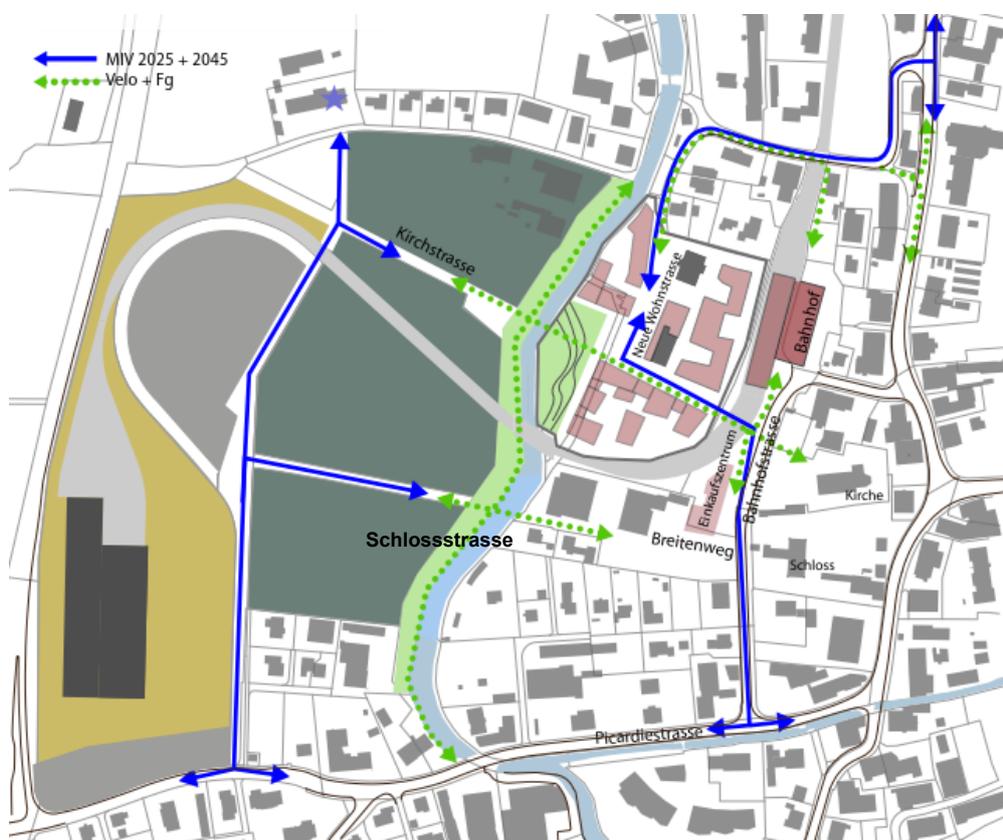


Abbildung 14: "Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/ Werkstattstandort WSB am Ortsrand", kommunale Erschliessung, neue Sichtachsen Kirch-/Schlossstrasse (StadtWerke, Norden oben)

### 4.3 Depot-/Werkstattanlagen Hegmatte, Betrieb WSB

Eine **Verlegung der Depot-/Werkstattanlagen an den Ortsrand** rechtfertigt sich u.a. dadurch, dass damit auch ein möglicher zukünftiger bahnteiliger Ausbaubedarf abgedeckt werden kann (über die beschränkten Möglichkeiten im Dorfkern hinaus). Die Depot-/Werkstattanlagen können damit bahntechnisch und betrieblich optimiert geplant werden, wie es an den heutigen Standorten nicht möglich wäre. Bei einer Anordnung der Infrastrukturbauten parallel zur Suhrentalstrasse (Umfahrung) kann die unvermeidbare Riegelwirkung der Depot-/Werkstattanlagen als Lärmschutz genutzt werden (rund 12'000 Fahrzeuge pro Tag im 2008). Eine Anordnung der Anlagen quer zum

Tal beziehungsweise senkrecht zur Umfahrung würde das Gebiet "Hegmatte", insbesondere auch aufgrund der nötigen Abstellgleise (Gleisharfe) vor den Depot-/Werkstattanlagen, äusserst ungünstig zerschneiden, die landwirtschaftliche Nutzung erschweren bzw. verunmöglichen und das städtebauliche Entwicklungspotential erheblich verringern (fragmentierte [Rest-]Flächen). Eine solche Positionierung wurde daher klar verworfen.

Mit den **neuen Depot-/Werkstattanlagen** deckt die WSB den Platzbedarf kurz-, mittel- und langfristig; d.h. per 2025 und 2030 (3. Beschaffungstranche) beziehungsweise darüber hinaus.

Im **Gebiet "Hegmatte"** besteht die Option, den Raum langfristig für einen weiteren Ausbauschritt ab 2045 zu sichern (namentlich Ersatz Werkstatt "Unterdorf" sowie heute noch nicht bekannte Erfordernisse). Die Sicherung von Flächenreserven über einen allfälligen Entwicklungsschritt 2045+ hinaus (Zukunftsfähigkeit) ist nur auf dem Betriebsareal "Hegmatte" möglich. Diese Ausbaureserve, die Konzentration von Werkstatt und Depotanlagen an einem einzigen Ort und die Möglichkeit des Verzichts auf den Doppelspurausbau im sensiblen Bereich zwischen der Unterdorfstrasse bis zur Aarauerstrasse bilden auch aus Betriebsoptik überzeugende Elemente der Variante "am Ortsrand" im Verbleich zur Variante "im Ort".

*Detaillierte Beschriebe finden sich im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" (siehe Beilage 2).*

#### **4.4 Entwicklung "Mühleareal"**

Seit alters liegt der Dorfkern von Schöffland abseits der Suhre auf einem Hügel, die Kirche auf dem höchsten Punkt, das Schloss zu ihren Füßen. Diese beiden Bauten dominieren bis heute das Ortsbild: Aus der Ferne prägen sie die Dorfsilhouette, im Ortsinnern sind sie gut sichtbar von der Dorfstrasse und vom Bahnhofsumfeld. Am Bachlauf bildeten die beiden Mühlen Aussenposten der Siedlung, davon die Obere Mühle direkt auf Höhe des Dorfkerns. Um sie herum entwickelte sich ein kleines Gewerbegebiet, das in der Folge das Dorf – eher zufällig und ungeplant – von der Suhre abriegelte.

Mit der Zentrumsentwicklung kann das "Mühleareal" neu genutzt und gegen die Suhre und die gesamte Umgebung geöffnet werden. Mit seiner Lage zwischen der Suhre auf der Abendsonnen- seite sowie dem Ortskern (Ortsbild) und dem Bahnhof im Osten – dessen Aufnahmegebäude demnächst durch einen Neubau ersetzt wird – bietet es eine hervorragende Ausgangslage für hochwertiges, zentrumsnahes Wohnen, Arbeiten und für Dienstleistungsnutzungen. Die neue Durchlässigkeit des Areals im Verbund mit öffentlichen Räumen bietet die Chance, dass sich das "Mühlerareal" zu einem attraktiven neuen zentrumsnahen Quartier entwickelt.

Aufgrund der möglichen gesamthaften Verlagerung von Depot, Werkstatt "Unterdorf" sowie eventuell Feuerwehr und Bauamt mit Werkhof kann im Dorfzentrum der Raum zwischen Bahnhof und Suhre – langfristig maximal freigespielt werden. Dieser zentrale Ortsteil kann neu beplant und aufgewertet sowie neu erschlossen werden: Vom Bahnhofplatz erschliesst ein neuer Bahnübergang das "Mühleareal" direkt aus dem Herzen des Orts heraus.

Die Umnutzung des "Mühleareals" sollte aus kommunaler, insbesondere aber auch aus regionaler Sicht, unbedingt dazu genutzt werden,

- den Dorfkern als Ganzes zu fördern und aufzuwerten (Ortsbild),

- das Dorf wieder besser an den attraktiven Natur- und Erholungsraum entlang der Suhre anzu- binden und
- das "Mühleareal" mit einer neuen und hochwertigen Bebauung sowohl funktional als auch ideell in den Ortskörper einzubinden, so dass hier nicht ein beliebiges (Rest-)Stück Siedlung, sondern ein hochwertiger und integrierter Ortsteil von Schöffland entsteht.

Im "Mühleareal" sind entsprechend folgende Ziele anzustreben:

- Der Endbahnhof wird mit einem Bahnhofsplatz zwischen Aufnahmegebäude und Schloss nicht nur als intermodulare Verkehrsdrehscheibe ("Umsteige-Hub"), sondern auch als Begegnungs- ort und Anziehungspunkt mit kommerziellen Angeboten und Dienstleistungen gestärkt. Läden oder gar ein Einkaufszentrum an der Bahnhofstrasse dienen nicht nur den Bahnpassagieren, sondern sind über die Picardiestrasse auch von der Umfahrungsstrasse her leicht erreichbar und bringen damit Kunden ins Ortszentrum, was auch für die bestehenden Geschäfte höhere Frequenzen bringen kann. Damit wird das Wirtschaftsleben im Dorf beziehungsweise im Länd- lichen Zentrum gestärkt.
- Dazu trägt auch die Raumbildung bei, die auf die Entwicklung attraktiver öffentlicher Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und auf klar gefasste und sichere Strassenräume abzielt. Dabei sollen einerseits Bebauungslücken an Dorf- und Bahnhofstrasse im Sinne einer Weiterentwicklung des Dorfbilds geschlossen und andererseits bestehende, baukulturell wertvolle Bauten und Plätze ins Blickfeld gerückt werden – wie dies im Bereich der Dorfstrasse auf Höhe von Schloss und Kirche schon heute der Fall ist.
- Im "Mühleareal" stellt sich die Frage, welche Spuren der Mühle erhalten werden sollen. Das mehrgeschossige Fabrikgebäude scheint nach aktueller Beurteilung der einzige Teil des Müh- lekomplexes zu sein, der erhalten, ausgebaut und zu Wohnungen umgenutzt werden könnte. Ein wirtschaftlicher Anreiz kann darin bestehen, dass die bestehende Höhe von fünf Geschos- sen für einen Neubau ortsbaulich nicht vertretbar ist. Wohnungen im Altbau der ehemaligen Mühle hätten damit eine unverbaubare Aussicht auf das Umland. Zum anderen könnte auch das Bauen direkt am Wasser den Sonderfall der Mühle fortführen. Im Bereich des ehemaligen Mühlekanals können flache Becken als Seitenarme der Suhre öffentlich oder gemeinschaftlich zugänglich gemacht werden.

#### **4.5 Gebiet "Hegmatte"**

Soll das Gebiet Hegmatte zwischen der Suhre und den neuen Depot- und Werkstattbauten dereinst – und vorausgesetzt, die weiteren Entscheide sehen dies vor – als Siedlungsgebiet entwickelt werden, darf wie im "Mühleareal" nicht einfach ein anonymes Stück Agglomeration entstehen. Viel- mehr soll schrittweise und bei ausgewiesenem Bedarf ein zukunftsfähiges Quartier entwickelt werden, das sich gezielt in den historisch bedeutungsvollen Ort Schöffland einfügt und das Ländliche Zentrum gemäss Raumkonzept Aargau sowie Regionalem Entwicklungskonzept hinsichtlich der künftigen Bedürfnisse substantiell weiterentwickelt. Entsprechend stehen folgende Ziele im Vor- dergrund:

1. Die Suhre wird auf dem Westufer von einem breiten, parkartigen Uferstreifen begleitet und ent- wickelt sich so zum grünen Herzen von Schöffland. Die Dächer der Bauernhäuser am Suhreweg im Süden und die Fassaden der historischen Bauten am Mattenweg im Norden wirken in diesen Raum hinein und zeugen von der Ursprünglichkeit.

2. Ein neues Quartier westlich der Suhre im Gebiet "Hegmatte" würde von Westen her über die Picardiessstrasse und den Hegmattweg erschlossen, so dass der Suhrraum und der Mattenweg nicht vom Zubringerverkehr betroffen werden.
3. Neue Sichtachsen vom Neubaugebiet zum Dorfkern spannen sich quer über den Suhrraum. Die Wohngebiete zwischen Hegmattweg und Suhre würden über direkte Wege mit dem Dorfkern verbunden, die nicht nur geradlinig geführt werden, sondern sich mit ihren Längsachsen auch auf die beiden identitätsgebenden Bauten des Dorfkerns richten, den Kirchturm und das Schloss. Im Bereich der Bebauung würden diese Wege als "Kirchstrasse" und "Schlossstrasse" auch als Erschliessungsstrassen dienen. Die beiden bestehenden Fussgängerbrücken würden entsprechend verlegt.
4. In der Hegmatte sollen keine Nutzungen untergebracht werden, die öffentliches Leben aus dem Dorfkern abziehen und das Zentrum konkurrenzieren. Insbesondere Ladennutzungen von übergeordneter Bedeutung wären ausgeschlossen. Soweit Bedarf für ein Einkaufszentrum besteht, ist dieses an der Bahnhofstrasse unterzubringen und nicht auf der Westseite der Suhre.
5. Im Randbereich zur Umfahrungsstrasse würde Raum für Gewerbe bleiben, unter anderem für jenes, das aus dem "Mühleareal" verlegt werden könnte – beispielsweise Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr. Die Gewerbebauten sollten möglichst so angeordnet werden, dass sie einen Schutz des Wohngebiets vor dem Lärm der Suhrentalstrasse bieten. Es sollten Betriebe und Arbeitsplätze realisiert werden, wie dies in einem Ländlichen Zentrum angestrebt wird.

#### **4.6 Kosten und Finanzierung**

Die untenstehende Tabelle zeigt eine Übersicht "Kostenschätzung" gegliedert nach den mutmasslichen Kostenträgern.

Im Bereich der eigentlichen Depot-/Werkstattanlagen sind die beiden im Strategieprozess evaluierten Szenarien vergleichbar. Unterschiede ergeben sich bei den infrastrukturfinanzierten Bahnteilen. Beim Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" ist eine längere Zufahrt zu den Depot-/Werkstattanlagen nötig, demgegenüber wäre im Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" ein Doppelspurausbau im sensiblen Bereich zwischen der Unterdorfstrasse bis zur Aarauerstrasse einzuplanen, um Überschneidungen zwischen Rangier- und Fahrplanbetrieb zu vermeiden.

Unterschiede ergeben sich auch bei der kommunalen Erschliessung. Beim Szenario am Ortsrand ist insbesondere die mögliche zusätzliche Erschliessung des gesamten Gebiets "Hegmatte" mit Strassen und Werkleitungen zu berücksichtigen. Auch im Bereich "Mühleareal" ergeben sich im Vergleich Mehrkosten, u.a. aufgrund der neuen Erschliessungsstrasse, welche einen Gebäudeabbruch sowie einen Bahnübergang erforderlich macht. Seitens Kanton und Gemeinde sind im Gegenzug auch Erlöse in Form der gesetzlichen Mehrwertabgabe zu erwarten.

Aus kantonaler Sicht interessiert insbesondere der Einfluss der Feinstandortwahl der Depot-/Werkstattanlagen auf die kantonalen Betriebsabgeltungen. Hier zeigt sich, dass diese primär durch die notwendigen Rollmaterialbeschaffungen bis 2030 geprägt werden. Die (nachgelagerte) Frage hinsichtlich der Feinstandortwahl für die Depot-/Werkstattanlagen in Schöffland ist aus kantonaler Optik praktisch kostenneutral.

Den höheren Investitionskosten des Szenarios "am Ortsrand" stehen bei dieser Variante höhere jährliche Steuererträge gegenüber, die sich mittelfristig und ab dann dauerhaft aus der Nutzung des Mühleareals ergeben. Eine Schätzung dieser Erträge wurde bisher nicht vorgenommen.

Investitionskosten		
	An Ort	Hegmatte
	2025	2025
<b>Werkstatt-/Depotanlagen</b>	<b>81 800 000</b>	<b>90 700 000</b>
Spartenfinanzierung Betrieb	50 800 000	53 800 000
TP Bahnhof Teilüberdachung Perronbereich	2 800 000	2 800 000
TP neues Depot / Werkstatt	48 000 000	51 000 000
Finanzierung Infrastruktur	31 000 000	36 900 000
TP Doppelspur	10 900 000	-
TP Bahnhof Publikumsanlagen	12 300 000	14 300 000
TP Zufahrt Depot / Werkstatt	7 800 000	22 600 000
<b>Kommunale Erschliessung</b>	<b>4 300 000</b>	<b>17 000 000</b>
Gemeindeanteil Erschliessung Mühleareal	1 600 000	3 700 000
Gemeindeanteil Erschliessung Hegmatte	-	5 900 000
Anteil Dritter	2 700 000	7 400 000
<b>Gesamttotal exkl. MwSt.</b>	<b>86 100 000</b>	<b>107 700 000</b>
Kostengenauigkeit	±30%	±30%

Abbildung 15: Zusammenstellung Kostenschätzung (Investitionskosten) nach Kostenträger (tbf)

Detaillierte Beschriebe und Berechnungen finden sich im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" (siehe Beilage 2).

## 5. PLANERISCHE UMSETZUNG

Die Umsetzung des Gesamtkonzepts erfordert in einem ersten Schritt die entsprechenden Beschlüsse auf Stufe Richtplan. Mit dem kantonalen Richtplan werden die auf den Raum wirksamen Tätigkeiten der Bevölkerung, der Wirtschaft und der öffentlichen Hand aufeinander abgestimmt und langfristig gesteuert. Mit der Anpassung des Richtplans wird ein grundsätzlicher, behördenverbindlicher Standortentscheid gefällt. Der Richtplanbeschluss setzt eine vorgängige Anhörung und Mitwirkung der Bevölkerung voraus und erfolgt durch den Grossen Rat.

Die weitere Konkretisierung des Gesamtkonzepts erfolgt stufengerecht mit der Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung in der Gemeinde Schöffland. Die Nutzungsplanung wird von der Gemeindeversammlung beschlossen und vom Kanton genehmigt. Zuvor werden die vorgegebenen öffentlichen Mitwirkungs- und Einwendungs- bzw. Beschwerdeverfahren durchgeführt.

### 5.1 Sach- und Richtplanrelevanz

Gemäss Auskünften des Bundesamts für Verkehr (BAV) sind Werkstätten und Depotanlagen nach BAV-internen Richtlinien erst ab einer Grösse von zwischen 5 und 10 ha sachplanrelevant/-würdig. Die Depot-/Werkstattanlagen der WSB mit rund 3.5 ha werden gemäss BAV also nicht in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene aufgenommen. Um Art. 18 Abs. 5 Eisenbahngesetz (EBG), wonach Plangenehmigungen für Vorhaben, die sich erheblich auf Raum und Umwelt auswirken, grundsätzlich einen Sachplan nach Raumplanungsgesetz voraussetzen, hinreichend Folge zu leisten, soll das Vorhaben jedoch stufengerecht in den kantonalen Richtplan übernommen werden.

Bund und Kanton teilen sich die Kompetenzen im Bereich der Raumentwicklung. Sie haben jeweils spezifische Instrumente zur Verfügung, womit es die räumliche Entwicklung in die gewünschten Bahnen zu lenken gilt. Liegt also ein Vorhaben, das zwar der Plangenehmigungskompetenz des Bundes unterliegt, aber mindestens ebenso im Interesse des Kantons wie im Interesse des Bundes liegt, ist auf Stufe Richtplanung eine möglichst weitgehende Abstimmung der räumlichen Auswirkungen des Vorhabens vorzunehmen, wenn – wie vorliegend – keine Grundlage im Sachplan des Bundes vorgesehen wird. Damit kann der Kanton die räumliche Abstimmung vornehmen, die Realisierungswahrscheinlichkeit erhöhen und weitgehend verhindern, dass das Vorhaben im Plangenehmigungsverfahren an einer ungenügenden planerischen Grundlage scheitert. Dies ergibt sich auch aus dem Leitfaden für die Richtplanung, wonach Vorhaben mit grosser Flächenbeanspruchung und/oder mit nachhaltiger und langfristiger Beeinflussung der Bodennutzung und Umwelt in den Richtplan einzutragen sind (siehe Art. 8 Abs. 2 RPG). Der Strategieprozess gemäss Ziffer 3 ff. bildet dafür eine sehr gute und fundierte Grundlage, ersetzt aber ein eigentliches Sachplan- beziehungsweise Richtplanverfahren nicht (raumplanerische Gesamtsicht und Interessenabwägung, politische Legitimation und Akzeptanz).

### 5.2 Richtplananpassungen

Mit der vorgesehenen Verlagerung der bisherigen Depot-/Werkstattanlagen aus dem Ortszentrum an den Ortsrand an der Suhrentalstrasse gilt es, im Richtplan mittels geeigneter Beschlüsse ein Konzept festzuschreiben, welches stufengerecht – und insbesondere langfristig ausgerichtet – eine sorgfältig abgestimmte und hochwertige Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Freiraum im Zentrum von Schöffland gewährleistet. Hierzu bietet sich vorab das Instrument des Wohnschwerpunkts

(WSP) gemäss Richtplankapitel S 1.9 an. WSP werden gemäss Erläuterungsbericht zur Richtplanrevision Siedlungsgebiet aus 2015 wie folgt umschrieben:

*"Der Regierungsrat will den Kanton Aargau als Wohnstandort fördern, strebt klar strukturierte und gut erschlossene Siedlungen an, will die Siedlungsentwicklung nach innen fördern, gut erschlossene Standorte entwickeln und dabei die bestehenden Qualitäten erhalten oder verbessern (Entwicklungsleitbild 2013– 2022).*

*Dazu wird aktiv eine nachhaltige Wohnstandortpolitik mittels Wohnschwerpunkten (WSP) verfolgt, die zukunftsgerichtetes Wohnen in einem attraktiven Umfeld und dem haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie dem demografischen Wandel Rechnung trägt (Innen- wie Aussenentwicklung). Gemäss Definition können in einem WSP zudem auch bis zu 30 % Arbeitsplatznutzungen festgelegt werden.*

*Obwohl aus gesamtkantonalen Sicht ein Bedarf an Siedlungsgebiet für die WSP nachgewiesen ist (bis Horizont 2040), weisen die konkret betroffenen WSP-Standorte nicht in jedem Fall einen kommunalen (rechnerischen) Bedarf an Siedlungsgebiet/Bauzonen auf. Vielmehr stehen bei der Festlegung von WSP raumplanerisch gut bis sehr gut geeignete Standorte/Gebiete im Vordergrund (räumlich konkrete Wohnstandortförderung), die einen wesentlichen Beitrag zur raumverträglichen Aufnahme des prognostizierten Bevölkerungswachstums im Sinne des Raumkonzepts zu leisten vermögen (WSP liegen primär in Kernstädten, im Urbanen Entwicklungsraum oder in Ländlichen Zentren). Die Standortgemeinden von WSP übernehmen damit explizit einen Teil des gesamtkantonalen Wachstums bzw. einer anderen (Nachbar-)Region oder Nachbargemeinde."*

Wohnschwerpunkte leisten demnach einen besonderen (überkommunalen/überregionalen) Beitrag zur raumverträglichen Aufnahme des prognostizierten Bevölkerungswachstums. Die Siedlungserneuerung/-revitalisierung und -entwicklung erfolgen hier besonders hochwertig und kompakt, das Wohnraumangebot ist zukunftsweisend vielfältig – für verschiedene Lebensformen und Generationen. Siedlung, Verkehr und Freiraum werden optimal aufeinander abgestimmt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der vorgeschlagene Wohnschwerpunkt Schöffland Zentrum raumplanerisch nur dann Sinn macht, wenn die Verlagerung der bisherigen Depot-/Werkstattanlagen aus dem Ortszentrum an die Suhrentalstrasse (erfolgreiches Plangenehmigungsverfahren vorausgesetzt) beziehungsweise die angestrebte Zentrumsentwicklung und Aufwertung des Ortsbilds auch tatsächlich möglich werden. Würde eine "Entwicklung im Ort" zum Tragen kommen, wäre ein solcher WSP in Schöffland nicht ausreichend zweckmässig, weshalb er nicht begründet werden könnte.

Im Sinne der Ergebnisse aus der ersten Anhörung/Mitwirkung soll der **Bereich Hegmatte des Wohnschwerpunkts Schöffland Zentrum erst als Zwischenergebnis** in den Richtplan aufgenommen werden. Damit wird verdeutlicht und planungsrechtlich sichergestellt, dass grosse Teile der Hegmatte bis auf weiteres als Landwirtschaftsraum genutzt werden können und erst zu einem späteren Zeitpunkt – namentlich unter der Voraussetzung einer ausreichend abgestützten neuen Planung und je nach Bedarf - wieder über die Entwicklung hin zu einem Wohnschwerpunkt in diesem Gebiet entschieden wird. Durch diese formale Etappierung auch auf Richtplan-Ebene wird die Langfristigkeit einer möglichen Entwicklung aufgezeigt und die aktuelle Wachstumskritik entschärft.

Zur Umsetzung der Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" (siehe Ziffer 4 ff.) werden auf Ebene Richtplan folgende Anpassungen vorgeschlagen:

- **Raumkonzept R 1: Festsetzung Wohnschwerpunkt Zentrum Schöffland**  
Im Ländlichen Zentrum Schöffland wird – gebunden an die Realisierung der Depot-/Werkstattanlagen - neu ein Wohnschwerpunkt (WSP) festgesetzt.
- **Richtplankapitel S 1.9: Festsetzung Wohnschwerpunkt Zentrum Schöffland / Mühleareal**  
Die Planungsanweisung 1.1 (Festsetzung Wohnschwerpunkt) wird mit 'Nr. 22 – Schöffland Zentrum (Mühleareal) – Ländliches Zentrum' ergänzt. Dieser Eintrag erfolgt vorbehältlich der Realisierung der im Richtplankapitel M 3.3 festgesetzten Depot-/Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte".
- **Richtplankapitel S 1.9: Zwischenergebnis Wohnschwerpunkt Zentrum Schöffland / Hegmatte**  
Die Planungsanweisung 1.2 (Zwischenergebnis Wohnschwerpunkt) wird mit 'Nr. 22 – Schöffland Zentrum (Hegmatte) – Ländliches Zentrum' ergänzt. Dieser Eintrag erfolgt vorbehältlich der Realisierung der im Richtplankapitel M 3.3 festgesetzten Depot-/Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte".
- **Richtplankapitel M 3.3: Festsetzung Depot-/Werkstattanlagen "Hegmatte"**  
Die Planungsanweisung 1.1 wird mit der Festsetzung der raumwirksamen Eisenbahnanlagen im Gebiet "Hegmatte" ergänzt (u.a. Depot-/Werkstattanlagen samt langfristiger Flächenreserve, Gleisharfe, Zufahrtsgleise mit Suhrebrücke) und im Richtplan als 3.5 ha grosse "Weitere Gebiete und Zonen" nach Art. 18 RPG dargestellt. Die räumlich weit gefasste Vororientierung "Aarau-Schöffland – Doppelspurabschnitte im Suhrental" in Planungsanweisung 3.1 ist unverändert zu belassen, auch wenn in Schöffland ein Doppelspurausbau nicht mehr nötig ist.
- **Richtplankapitel L 3.1: Reduktion der Fruchtfolgefleichen**  
Reduktion der Fruchtfolgefleichen in Abstimmung für die Erstellung der nötigen Eisenbahnanlagen gemäss Richtplankapitel M 3.3, insgesamt 3.5 ha für Depot-/Werkstattanlagen und Geleisinfrastruktur, gebunden an die Realisierung der Depot-/Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte".

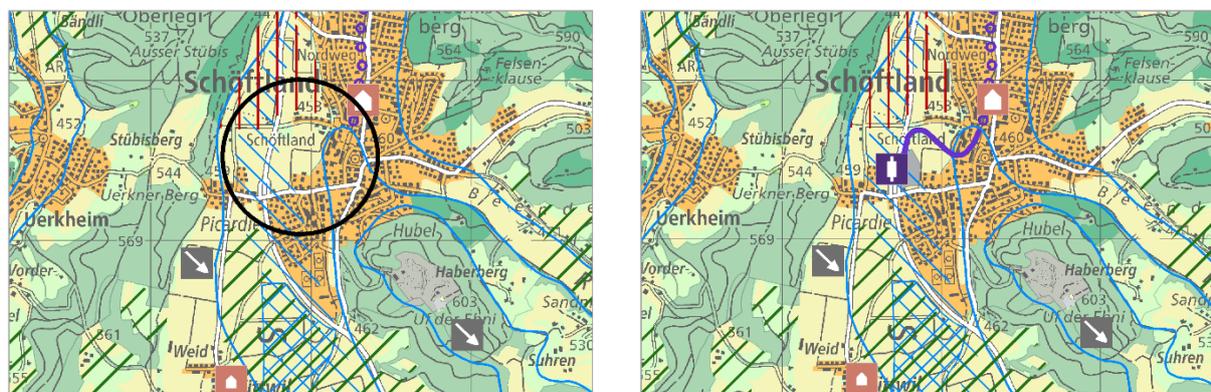


Abbildung 16: Auszug Richtplan-Gesamtkarte: Aktueller Ausschnitt – Ausschnitt mit Anpassungen "Stationsausbaute" M 3.3 sowie "Weitere Gebiete und Zonen" nach Art. 18 RPG inkl. Spurneubau M 3.3 (Zufahrtsgleise und Gleisharfe) (ARE AG, Norden oben)



Ebenfalls vertieft geprüft wurde die Kompatibilität der Entwicklungsschritte mit den hohen Anforderungen an einen WSP – vorab eine hochwertige Innenentwicklung und erst in einem weiteren Schritt die hochwertige Siedlungsgebietserweiterung. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass die Konzeption "Zentrumsentwicklung Schöftland" die Voraussetzungen an einen WSP gemäss den Vorgaben des Richtplankapitel S 1.9, Planungsanweisungen 1.3 und 2.1 nachweislich gesamthaft erfüllt (siehe auch Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöftland (Hegmatte/Mühleareal); Beilage 2):

### 5.3.1 Entwicklungsschritt 2025

Auf Ebene kantonaler Richtplan ist der Standort der Depot-/Werkstattanlagen samt Gleisen zu sichern, der WSP Schöftland Zentrum / Mühleareal festzusetzen, der WSP Schöftland Zentrum / Hegmatte als Zwischenergebnis aufzunehmen und die Fruchtfolgeflächen anzupassen/zu reduzieren. Die Richtplananpassungen sind in Abhängigkeit des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zur Verlagerung der Depot-/Werkstattanlagen quasi bedingt vorzunehmen. Sie fallen vollumfänglich dahin, wenn das Plangenehmigungsverfahren für die Verlagerung nicht erfolgreich durchgeführt und rechtskräftig abgeschlossen werden kann.

Nach den Richtplanbeschlüssen des Grossen Rats initiiert die Aargau Verkehr AG das **eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren** für die Bahnanlagen (insbesondere Depot-/Werkstattanlagen) und deren Realisierung mit Abschluss bis spätestens 2025.

Auf kommunaler Ebene gilt es seitens Gemeinderat, die zentralen Erkenntnisse des Strategieprozesses, u.a. die grundlegenden städtebaulichen Strukturen (beispielsweise Sichtbeziehungen), die Freiräume und die Verkehrsbeziehungen, über den gesamten Perimeter mittels eines **kommunalen Entwicklungsrichtplans "Schöftland Zentrum"** behördenverbindlich zu sichern und als übergreifende Grundlage für die nachgelagerte, arealweise Umsetzung in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) zu verankern.

Durch die Gemeinde sind für die Flächen innerhalb der rechtskräftigen Bauzone ("Mühleareal", Bereich Breiteweg und Bahnhofstrasse sowie den Bereich der Arbeitszone mit "Kopfbau" an der Picardiessstrasse) die gewünschte Entwicklung **im Rahmen geeigneter (Konkurrenz-)Verfahren** (Vorgaben gemäss Richtplankapitel S 1.9, Planungsanweisungen 2.2 und 2.3) und abgestimmt auf das Plangenehmigungsverfahren der Depot-/Werkstattanlagen zu vertiefen und zu konkretisieren (planerische Vorbereitung). Insgesamt gilt es, eine überdurchschnittlich hohe Siedlungsqualität im Sinne der Richtplankapitel S 1.1, 1.4, 1.5 und 1.9 zu gewährleisten. In diesen Schritten der Nutzungsplanung ist die Gemeindebevölkerung miteinzubeziehen.



Abb. 18: Illustration "Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/Werkstattstandort WSB am Ortsrand", Zeithorizont 2025 (StadtWerke, Blick Richtung Westen)

### 5.3.2 Entwicklungsschritt bis 2030

Im Anschluss an die Verlagerung der Depot-/Werkstattanlagen an die Suhrentalstrasse sollen die Entwicklung des "Mühleareals" inkl. möglicher Umnutzung des mehrgeschossigen Fabrikgebäudes sowie der ehemaligen Standorte des Bahndepots und des Bahnhofplatzes erfolgen.

### 5.3.3 Entwicklungsschritt 2030 – 2045

In diesem Zeithorizont ist die Entwicklung einer Arbeitszone im "Gleisbogen" nach Bedarfsnachweis zu prüfen. Dies würde auf kantonaler Ebene ein weiteres Richtplanverfahren bedingen (Festsetzung WSP Schöffland Zentrum / Hegmatte, inkl. Siedlungsgebietserweiterung und entsprechende Reduktion der Fruchtfolgeflächen). Mit einer so möglichen **Verlagerung des Bauamts mit Werkhof und Feuerwehr** in den "Gleisbogen" werden erneut strategisch bedeutsame Flächen im Ortszentrum frei. Damit entstehen neue Innenentwicklungspotentiale für die Zentrumsentwicklung und zur Revitalisierung. In diesem Gebiet besteht insbesondere auch ein Potential für die Ansiedelung von Detailhandel. Die Details werden auf kommunaler Ebene in einem Gestaltungsplan aufzuarbeiten sein – auch in Abhängigkeit der effektiv verfügbaren Entwicklungsflächen (allenfalls sind dazumal Baupflichten für bereits eingezonte Grundstücke gestützt auf § 28i Abs. 2 BauG zu prüfen).

Möglich scheint in diesem Zeitraum auch die Prüfung einer **Wohnbauentwicklung im Gebiet "Hegmatte"**, je nach Stand der hochwertigen Innenentwicklung im Zentrumsbereich (keine Konkurrenzierung, jedoch Verstetigung der Entwicklung im Ländlichen Zentrum). Auch dazu wären

eine Festsetzung des Wohnschwerpunkts Schöffland Zentrum (Hegmatte) und anschliessend eine Anpassung der Nutzungsplanung (**Einzonungen**) nötig. Vorgängig sind geeignete **qualitätsfördernde Planungsverfahren** vorzusehen, welche die hohen Anforderungen an WSP (Richtplankapitel S 1.9, Planungsanweisungen 2.2 und 2.3) und die spezifischen Ziele beziehungsweise des unterdessen vorliegenden kommunalen Entwicklungsrichtplans sichern.

#### 5.3.4 Entwicklungsschritt ab 2045+

Für den Horizont 2045+ ist eine **etappenweise Wohnbauentwicklung** im Gebiet "Hegmatte" vorstellbar. Dazu ist eine mit der Richtplanung (siehe Ziffer 5.2) koordinierte Anpassung der Nutzungsplanung nötig (**Einzonungen**). Vorgängig sind wiederum geeignete **qualitätsfördernde Planungsverfahren** vorzusehen, welche die hohen Anforderungen an WSP (Richtplankapitel S 1.9, Planungsanweisungen 2.2 und 2.3) und die spezifischen Ziele des Zielbilds beziehungsweise des unterdessen vorliegenden kommunalen Entwicklungsrichtplans sichern.

In diesem Zeithorizont steht auch der **Ersatz der Werkstatt "Unterdorfstrasse"** an, die per 2045 das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Entsprechend erfolgt ein **Ausbau schritt der Depot-/Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte"** und damit die finale Zusammenführung der Depot- und Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte". Das aufgegebenes **Werkstattareal "Unterdorf" im Zentrum kann auf diesen Zeitpunkt umgenutzt** werden (hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen).



Abb. 19: Illustration "Zentrumsentwicklung Schöffland mit neuem Depot-/Werkstattstandort WSB am Ortsrand", Zeithorizont 2045+ (StadtWerke, Blick Richtung Westen)

## 6. RÄUMLICHE ABSTIMMUNG UND INTERESSENABWÄGUNG

### 6.1 Rahmen der Interessenabwägung

#### *National bedeutsame Interessen*

Bei der planerischen Umsetzung der Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" gilt es, bedeutsame nationale Interessen gegeneinander abzuwägen beziehungsweise bestmöglich miteinander zu verbinden. Gestützt auf die massgebenden Gesetzgebungen (vorab Bundesgesetz über die Raumplanung [RPG] und Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz [NHG]) lassen sich insbesondere folgende nationale Aufgaben bzw. Interessen benennen:

- a) Gut ausgebautes Verkehrsnetz, wozu insbesondere auch der öffentliche Verkehr zählt (vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. a, Art. 6 Abs. 3 lit. b und Art. 8a Abs. 1 lit. b RPG).
- b) Ortsbildschutz und -entwicklung gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) im Bereich von Ortsbildern von nationaler Bedeutung gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS; Art. 6 NHG).
- c) Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen gemäss dem am 1. Mai 2014 in Kraft getretenen revidierten Bundesgesetz über die Raumplanung (Art. 1 Abs. 2 lit. a<sup>bis</sup> RPG) sowie der Schaffung kompakter Siedlungen (Art. 1 Abs. 2 lit. b RPG) und der zweckmässigen Zuordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten schweremässig an Orten, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG) und starke Durchgrünung des Siedlungsgebiets mit vielen Grünflächen und Bäumen (Art. 3 Abs. 3 lit. e RPG).
- d) Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Landschaft usw. (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG) sowie Erhalt des Kulturlands insbesondere der Fruchtfolgeflächen (Art. 3 Abs. 2 lit. a RPG).
- e) Schutz von Hecken und Ufervegetation (Art. 18 Abs. 1<sup>bis</sup> NHG bzw. Art. 21 NHG).

Hinsichtlich der Interessenermittlung zum **gut ausgebauten Verkehrsnetz** (obenstehender Aufzählungspunkt a) siehe die Ausführungen unter Ziffer 2.2).

Hinsichtlich der **hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen**, der Schaffung kompakter Siedlungen sowie der zweckmässigen Zuordnung von Wohn- und Arbeitsgebieten an Orten, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (obenstehender Aufzählungspunkt c), wird, gestützt auf das Raumkonzept (R 1) und das Richtplankapitel S 1.9, auf die Auslegeordnung unter den Ziffern 3 und 4 ff. verwiesen.

Die betroffenen Sachverhalte im Bereich **Ortsbildschutz** im ISOS-Perimeter müssen aus heutiger Sicht und Stand der Siedlungsentwicklung differenziert beurteilt werden (heute tatsächlich bestehende Situation; siehe Ziffer 40). Zusammengefasst ist Folgendes festzuhalten: Aus Sicht Ortsbildschutz und -entwicklung liegt vorliegend das hauptsächliche und damit höhere (öffentliche) Interesse in der Entlastung und Aufwertung (Revitalisierung) des engeren Ortsbilds (Gebiete 1 und 1.1) im Bereich der Umgebungszone I vor. Das Erhaltungsziel a der Umgebungsrichtung XI im Gebiet "Hegmatte" ist objektiv gesehen – gestützt auf die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse – nicht gerechtfertigt und zielführend.

Hinsichtlich des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen, insbesondere der **Fruchtfolgefleichen** zeigt die Standortevaluation für die Depot- und Werkstattanlagen (siehe Ziffer 1.2), dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen entlang des Bahntrasses jeweils als gute bis sehr gute Fruchtfolgefleichen qualifiziert sind. Sämtliche beurteilten Standorte ausserhalb Baugebiet beanspruchen Fruchtfolgefleichen. Ein gewisser Zielkonflikt ist in diesem Bereich unvermeidbar (siehe Ziffer 6.2.2).

Für den Bau der neuen Depot-/Werkstattanlagen und insbesondere der Zufahrten werden Rodungen von Hecken und Ufergehölzen/-vegetation nötig sein. Für Eingriffe in die Ufervegetation ist eine Ausnahmegewilligung nach Art. 22 NHG nötig, die für standortgebundene Vorhaben erteilt werden kann. Gemäss Art. 14 Abs. 6 NHV darf ein technischer Eingriff nur bewilligt werden, sofern er standortgebunden ist und einem überwiegenden Interesse entspricht. Wer einen Eingriff vornimmt oder verursacht, ist zu bestmöglichen Schutz-, Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen zu verpflichten. Im vorliegenden Fall ist die Standortgebundenheit der Anlage gegeben (siehe Ziffer 1.2) und die schützenswerten Lebensräume sind in den bisherigen Überlegungen berücksichtigt worden. Schutz-, Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen sind mit mittels entsprechenden Auflagen in den nachgelagerten Verfahren sicherzustellen.

### ***Interessenabwägung bei Bundesaufgaben***

Die Gemeinde Schöffland weist nach dem Bundesinventar der schutzwürdigen Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ein Ortsbild von nationaler Bedeutung auf. Gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) verdienen Objekte, die im ISOS enthalten sind, in besonderem Masse die ungeschmälerterte Erhaltung, jedenfalls aber (...) die grösstmögliche Schonung. Ein Abweichen von der ungeschmälerterten Erhaltung (im Sinne des Inventars) darf bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe nach Art. 2 NHG – was die Plangenehmigung nach Eisenbahngesetz und neuerdings auch die Einzonung von Bauzonen darstellen – nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen (Art. 6 NHG).

Diese Bestimmung stellt eine sachgesetzliche Konkretisierung des Verfahrens zur Interessenabwägung dar. Der Abwägungsprozess wird formell vorstrukturiert und materiell eingeschränkt. Damit statuiert Art. 6 Abs. 2 NHG strengere Anforderungen an das Abwägungsprozedere als z.B. Art. 3 Raumplanungsverordnung (RPV).

Die Aufgaben bzw. Interessen des öffentlichen Verkehrs und der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen, welchen der Gesetzgeber im RPG grosses Gewicht beimisst, sind ebenfalls von nationaler Bedeutung; mit Verweis auf Art. 1 Abs. 2 lit. a<sup>bis</sup> und Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG (siehe auch BGE 1C\_118/2016 vom 21. März 2017).

Damit ist vorliegend eine Interessenabwägung möglich. Dabei gilt es zu prüfen, ob das geplante Vorhaben mit den damit verbundenen Auswirkungen ausreichend zur Verwirklichung der genannten Aufgaben bzw. Interessen von nationaler Bedeutung beiträgt.

## 6.2 Betroffene Interessen (Sachbereiche)

### 6.2.1 Bereich Ortsbild

Die umzusetzende Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" findet innerhalb des ISOS-Perimeters statt. Entsprechend hat im Rahmen des Strategieprozesses (siehe Ziffer 3 ff.) bereits eine detaillierte Analyse der Situation stattgefunden; siehe nachfolgende Ausführungen.

Die betroffenen Sachverhalte im Bereich Ortsbild ergeben sich wie folgt (ISOS 1. Fassung 07/79 bzw. 2. Fassung 11/86, nationale Bedeutung; Inbetriebnahme letzter Abschnitt Suhrentalstrasse 1990; vgl. Abbildung):

- **Gebiet 1**, Altbebauung entlang der Durchgangsstrasse mit Endbahnhof, Erhaltungsziel B
- **Teilgebiet 1.1**, Dorfkern mit Kirche und Schloss, Erhaltungsziel A; Kirche mit Käsbissenturm (1.1.1; Erhaltungsziel A), Schloss mit ummauertem Hof (1.1.2; Erhaltungsziel A)
- **Umgebungszone I**, Wohn- und Gewerbezone beim Bahnhof mit den heutigen Werkstatt- und Depotanlagen WSB, Erhaltungsziel b; Obere Mühle (0.0.22) mit neueren Lagerbauten und Siloanlagen (ortsbilddominant; Hinweis) sowie klassizistischer Verwaltungsbau (0.0.23; Erhaltungsziel A); Ansätze eines Bahnhofquartiers nach Eröffnung Schmalspurbahn 1901
- **Umgebungsrichtung XI**, unverbaute Ebene gegen Westen, Erhaltungsziel a (gesamte Gemeinde von Süd nach Nord mit Bereichen "Hegmatte", "In den Matten", "Im Krieg" und "Uf em Feld"; damals noch ohne erstellte und raumteilende Suhrentalstrasse (Zäsur) sowie Bauzonen und Intensivlandwirtschaft)

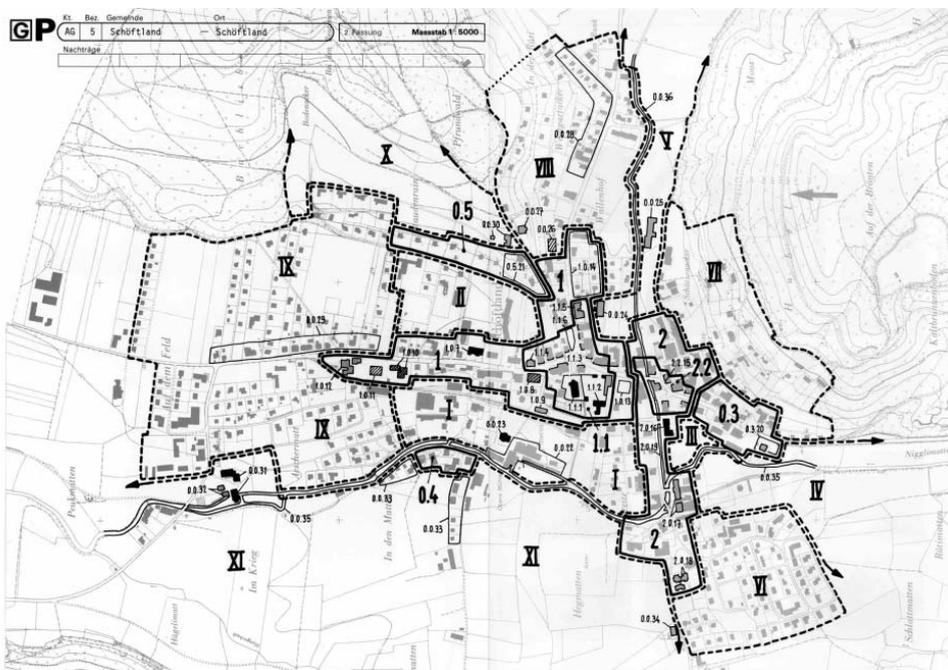


Abbildung 20: ISOS-Karte / Ortsbildaufnahmen (BAK, Norden links)

Das ISOS ist eine zentrale Grundlage bei der Interessenabwägung, Planung und Projektierung (Richtplankapitel S 1.5, Planungsanweisung 1.2). Die Ziele des ISOS sind angemessen umzusetzen (Richtplankapitel S 1.5, Planungsanweisung 1.1). Als Grundlage für alle Planungsebenen zeigt das ISOS nach schweizweit einheitlichen Kriterien die Interessen und Ziele des Ortsbildschutzes

auf (Interessenermittlung), ist jedoch nicht bereits das Resultat einer Interessenabwägung. Die Erhaltungsziele des ISOS können und sollen nicht direkt in die Interessenabwägung einfließen. Sie müssen zuerst präzisiert und übersetzt sowie insbesondere auf ihre Aktualität überprüft werden.

Die Klassierungen und Erhaltungsziele in den Bereichen 1 und 1.1 sind aus heutiger Sicht nach wie vor richtig und unbestritten. Die beiden Bereiche Umgebungszone I und Umgebungsrichtung XI gilt es, bezogen auf die zwischenzeitlich einhergegangene Entwicklung, jedoch neu zu deuten.

Die bestehende Bebauung (ortsbilddominante Bauten wie Mühle, Gewerbe und Depot) in der Umgebungszone I wird in unmittelbarer Nähe zum engeren Ortsbild (Gebiete 1 und 1.1) als störend und auch als funktional trennend beurteilt; insbesondere auch von der Bevölkerung Schöfflands. Mit der verfolgten Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" wird hier – im sensibelsten Teil des bedeutsamen Ortsbilds (Ortsbildhintergrund) – durch eine funktionale Öffnung, Umstrukturierung und bauliche Redimensionierung dieses Gebiets ("Mühleareal" und langfristig auch "Unterdorf") eine wesentliche Entlastung beziehungsweise Stärkung und Aufwertung des engeren Ortsbilds erreicht (ortsbauliche Ausbildung eines verträglichen und zeitgemässen Bahnhofquartiers; Revitalisierung).

Die ISOS-Klassierung der sich auf den gesamten Gemeindebann (von Süden nach Norden) erstreckenden Umgebungsrichtung XI (unerlässlicher Teil des Ortsbilds, Erhaltung der Beschaffenheit) muss aus heutiger Sicht, insbesondere gestützt auf die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse, stark relativiert werden. Der einst tatsächlich unbelastete Landschaftsraum im Gemeindebann ist in seiner Gesamtheit unterdessen nicht unerheblich durch die vorhandene Besiedelung (Bauzonen) sowie durch die raumwirksamen Bauten und Anlagen der intensiven Landwirtschaft und des produzierenden Gartenbaus umgeprägt worden. Ein ganz besonders starker Eingriff in den Landschaftsraum erfolgte 1990 mit dem Bauabschluss der Suhrentalstrasse. Diese zerschneidet den Raum nachhaltig, so dass ihm aus fachlicher Sicht die gemäss ISOS zugeschriebenen Qualitäten heute weitestgehend abgehen beziehungsweise diese unwiederbringliche verloren sind.

All dies trifft in besonderem Masse auf das Gebiet "Hegmatte" zu, wo zudem bereits rechtskräftige und bebaute Bauzonen westlich der Suhre bestehen ("Siedlungszähne"). Entsprechend sind im kantonalen Richtplan in diesem Bereich durch den Grossen Rat – im Gegensatz zu anderen Bereichen der Umgebungsrichtung XI – bewusst keine Freihalteinteressen festgesetzt worden (keine Landschaft von kantonalen Bedeutung [LkB], grüne Schraffur; kein Siedlungstrenngürtel, rote Schraffur; südlich sind jedoch LkB und nördlich ein Siedlungstrenngürtel festgesetzt).

Im Zuge der Facharbeiten zum unterdessen verworfenen Richtplankapitel "Siedlungsbegrenzungslinien" hat der Regionalverband Suhrental im Gebiet "Hegmatte" überdies auch keine Siedlungsbegrenzungslinie vorgeschlagen. Das heisst, dass eine Siedlungserweiterung langfristig als denkbar beurteilt wurde. Im regionalen Entwicklungskonzept des Regionalverbands Suhrental ist festgehalten, dass das optische Bild des Talbodens im Suhrental durch Strassen und Infrastrukturanlagen erkennbar mitgeprägt wird.

Aus Sicht Ortsbildschutz/-entwicklung liegt das höhere (öffentliche) Interesse in der Aufwertung (Revitalisierung) der Umgebungszone I ("Mühleareal" und "Unterdorf") im Nahbereich des intakten

und zeugnisreichen engeren Ortsbilds (Gebiete 1 und 1.1). Das Erhaltungsziel a der Umgebungsrichtung XI im Gebiet "Hegmatte" ist gestützt auf die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse nicht mehr gerechtfertigt und zielführend. Es ist höchstens von einer leichten Beeinträchtigung der Umgebungsrichtung auszugehen. Diese wird von den Aufwertungsmassnahmen im engeren Ortsbildbereich mehr als aufgewogen. Insgesamt überwiegen die weiteren nationalen "Aufgabeninteressen" des öffentlichen Verkehrs und der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen die aus heutiger Sicht geltend machbaren ISOS-Anliegen im Gebiet "Hegmatte". Diesen Anliegen wird insbesondere auch mit den städtebaulichen Vorkehren (u.a. Sichtachsen gemäss Ziffer 4 ff.) hinreichend Rechnung getragen.

### **6.2.2 Fruchtfolgeflächen (FFF)**

Die Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöftland" beansprucht im hier zu beurteilenden Entwicklungsschritt ungefähr 3.5 ha FFF für den neuen Depot-/ Werkstattstandort der WSB, langfristig und bei entsprechendem Bedarf einer Siedlungsgebietserweiterung (WSP Hegmatte) ist eine Reduktion der FFF um insgesamt etwa 10 ha möglich. Ein Ausweichen auf landwirtschaftlich weniger gut geeignete Flächen ist zur Erfüllung der Mehrheit und in der Summe höher zu gewichtenden raumplanerischen, betrieblichen und bahntechnischen Interessen ausgeschlossen wie ebenso eine unterirdische Anordnung der Anlage, was nicht zuletzt an finanziellen Hürden und grundwasserschutzrechtlichen Vorgaben scheitern würde.

Durch das Freispielen von unzweckmässig besetzten Siedlungsflächen im Zentrum/Ortsbild der Gemeinde Schöftland können zwar keine FFF hinzugewonnen, jedoch erhebliche und sehr günstig gelegene Innenentwicklungspotentiale generiert und aktiviert sowie eine disperse Entwicklung in peripheren Dorflagen eingedämmt werden. In diesem Sinn ermöglicht das Freispielen dieser Flächen ein Flächenrecycling bzw. einen haushälterischen Umgang mit wertvollem Bauland an einer Zentrumslage. Solche zentralen Bauzonenflächen weiter mit Gleisanlagen und Depot-/Werkstattgebäuden zu nutzen, entspricht in einer Gesamtabwägung auch nicht den Anforderungen des haushälterischen Umgangs mit dem Boden und dem Gebot der Schonung des Kulturlands. Weiter ist anzuerkennen, dass die im 2015 einstimmig durch den Grossen Rat beschlossene und vom Bundesrat genehmigte Siedlungsstrategie – gestützt auf das räumlich konkrete Festsetzen von 126 ha Siedlungsgebiet in der Richtplankarte und das Beibehalten von weiteren 125 ha Siedlungsgebiet in diversen zweckgebundenen "Siedlungsgebiet-Töpfen" – auf der unvermeidbaren Tatsache beruht, dass bei Inanspruchnahme dieser bis 2040 tatsächlich benötigten Siedlungsgebietsflächen in rund 80% der Fälle (also bei etwa 100 ha) im Aargau zwangsläufig Gebiete mit FFF-Qualität betroffen werden (gesamtkantonale Auslastung der Bauzonen >100%). Diese unvermeidbare Reduktion der FFF ist der beschlossenen und genehmigten kantonalen Siedlungsstrategie immanent (siehe auch Erläuterungsbericht zur Richtplanrevision Siedlungsgebiet, Kapitel 3.6.4).

Das Landwirtschaftsgebiet und die FFF sind im Richtplan festgesetzt (Kapitel L 3.1, Planungsanweisung 1.1). Sie sind die betriebliche Grundlage der Landwirtschaft. Für die landwirtschaftliche Nutzung sind die FFF zu sichern und gut arrondierte Flächen für eine zukunftsfähige Landwirtschaft zu erhalten. Bei raumwirksamen Tätigkeiten ist die Verminderung des Landwirtschaftsgebiets, insbesondere der FFF, möglichst gering zu halten (Planungsgrundsatz B). Bei der Interessenabwägung ist zu prüfen, ob der Flächenbedarf der raumwirksamen Tätigkeit höher gestellten Interessen dient, auf landwirtschaftlich weniger gut geeigneten Flächen erfüllt oder durch Umzonungen kompensiert werden kann.

Für die Siedlungsgebietsflächen der Töpfe gemäss Richtplankapitel S 1.2, Planungsgrundsatz B, wurde der Verlust der FFF noch nicht angerechnet. Die FFF-Beanspruchungen werden einzelfallweise bei der Zuteilung von Flächen aus den Töpfen beschlossen. Dabei gilt, dass ab einer Fläche von drei Hektaren der Richtplan durch den Beschluss des Grossen Rats anzupassen ist (Richtplankapitel L 3.1, Planungsanweisung 2.2).

Die Kompensation der beanspruchten FFF ist nicht nur im Rahmen von Umzonungen zu prüfen. Gemäss Art. 18 Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA) ist abgetragener Ober- und Unterboden möglichst vollständig zu verwerten. Dadurch ist wenigstens eine teilweise Kompensation des FFF-Verlusts in den nachgelagerten Verfahren anzustreben. Die Vorgaben zur Wiederverwertung anfallenden Ober- und Unterbodens unter Berücksichtigung des Verzeichnisses zur Aufwertung von Fruchtfolgeflächen wird im Rahmen der nachgelagerten Verfahren entsprechend noch zu konkretisieren sein.

Die nationalen "Aufgabeninteressen" des öffentlichen Verkehrs und der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen sind als höher zu gewichtende Interessen zu werten. Sie lassen sich nachweislich nicht auf anderen Flächen realisieren.

### **6.2.3 Siedlung und Verkehr**

Mit der erarbeiteten Konzeption für die Zentrumsentwicklung Schöftland wird langfristig die Aufwertung der zentralörtlichen, für das Ortsbild von Schöftland relevanten Bereiche (Innenentwicklung im Ausmass von rund +700 E) und eine hochwertige wie bedürfnisgerechte (überkommunal/überregional ausgerichtete) Siedlungsgebietserweiterung im Ausmass von gegen +600 E angestossen bzw. ermöglicht (siehe auch Ziffer 5.3). Dies entspricht der kantonalen Siedlungsstrategie gemäss Richtplan und einer erwünschten Aufwertung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöftland gemäss Raumkonzept.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist sichergestellt: In der regionalen Perspektive wird die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öV sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossene Gebiete gelenkt, was in Einklang mit der kantonalen Mobilitätsstrategie steht. Die kommunale Verkehrserschliessung ist sichergestellt. Der Ausbau der Bahnanlagen leistet zudem einen essentiellen Beitrag für den Betrieb der WSB und damit für die Sicherung des heute benötigten öV-Angebots im Suhren- und Wynental.

### **6.2.4 Bereich Hochwasser**

Auf Basis der aktuellen Gefahrenkarte Hochwasser liegt das Gebiet Hegmatte unmittelbar im Abflusskorridor der Suhre bei seltenen Ereignissen (Freihaltegebiet Hochwasser gemäss Richtplankapitel L 1.2). Die Freihaltegebiete Hochwasser dienen der Sicherstellung des erforderlichen Raums für den natürlichen Hochwasserabfluss bei grossen und seltenen Hochwasserereignissen sowie für den Hochwasserrückhalt. Diese Gebiete sind in der Regel vor weiteren Bebauungen freizuhalten und von Neueinzonungen ist grundsätzlich abzusehen. Die langfristig mögliche Festsetzung als Siedlungsgebiet nimmt die Prüfung der Zulässigkeit einer späteren Einzonung nicht vorweg. Die entsprechende detaillierte Abgrenzung und allfällige Auflagen sind Gegenstand der nachgelagerten Verfahren und abschliessend dort zu prüfen.

Zulässig sind Einzonungen neuer Baugebiete im Freihaltegebiet Hochwasser entsprechend Richtplankapitel L 1.2, Planungsanweisung 3, wenn:

- Erforderliche Hochwasserschutzmassnahmen umgesetzt und von den Gemeinden oder den Landeigentümern finanziert werden können,
- keine anderen Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung bestehen oder geschaffen werden können,
- das neu auszuweisende Gebiet unmittelbar an die bestehende Bauzone angrenzt,
- der Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstands nicht nachteilig beeinflusst werden,
- die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt wird und
- keine nachteiligen Auswirkungen auf Oberlieger und Unterlieger zu erwarten sind.

In den einer späteren Festsetzung des WSP Schöftland Zentrum / Hegmatte nachgelagerten Planungsverfahren sind diese Vorgaben (sowie die Vorgaben der Gewässerschutzverordnung) zu berücksichtigen.

### 6.3 Interessenabwägung 2025 mit Ausblick 2045+

Die zentralen Zieldimensionen für die Interessensabwägung sind:

- Sicherstellung der raumplanerischen Zielsetzungen von Kanton, Region und Gemeinde im Bereich hochwertige Siedlungsentwicklung
- Sicherstellen eines zukunftstauglichen öV-Angebots, d.h. Gewährleisten der erforderlichen Ausbaupkapazitäten der WSB
- Berücksichtigung der Umweltaanforderungen
- Berücksichtigung der Anforderung von Natur und Landschaft (Hecken und Ufervegetation)
- Wirtschaftliche Erreichung der Ziele
- Allgemeine Machbarkeit, insbesondere hinsichtlich Verfahren und Terminen

Die zentralen Erkenntnisse aus der Detaildiskussion – d.h. aus dem Vergleich der beiden untersuchten Szenarien "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" und "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" – ergeben sich wie folgt (siehe Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöftland (Hegmatte / Mühleareal); Beilage 2):

- Nur das Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" beziehungsweise "Zentrumsentwicklung Schöftland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" leistet kurz-, mittel- und langfristig einen wirkungsvollen Beitrag zugunsten einer **nachhaltigen Entwicklung** der Gemeinde Schöftland im Sinne des Ländlichen Zentrums gemäss Raumkonzept.
- Bezüglich **Ortsbildschutz und -entwicklung** wird festgestellt, dass die baulichen Beeinträchtigungen in der Umgebungszone I – direkt im Ortsbildhintergrund des engeren Bereichs des schützenswerten Ortsbilds von nationaler Bedeutung – durch den erforderlichen Doppelspurausbau und die grossvolumigen Erweiterungen der bereits grobkörnigen Depot- und Werkstattbauten merklich verstärkt, auf lange Zeit zementiert und damit als negativ zu beurteilen sind. So würde auch die regional und kommunal bedeutsame Zentrums- und hochwertige Innenentwicklung eingeschränkt sowie räumlich-funktional geschwächt. Es wird damit klar, dass – ausgehend von der bereits bestehenden baulichen Belastung und weil mit der "Zentrumsent-

wicklung Schöffland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" eine echte und realisierbare Alternative besteht – das Ortsbild von Schöffland höchstens im Sinne eines "Übergangsszenarios" (Zwangslage) noch stärker von grossen, dominant sowie monumental wirkenden, rein funktional-architektonisch gestalteten Baukörpern besetzt werden darf (Massstabslosigkeit, fehlender adäquater Ausdruck). Die Beeinträchtigung der national bedeutungsvollen und kantonalen Denkmalobjekte würde erheblich und dauerhaft verstärkt.

- Das Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" beziehungsweise "Zentrumsentwicklung Schöffland" gewährleisten insgesamt deutlich bessere Möglichkeiten für eine nachhaltige, qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung, was aus kantonalen Sicht hoch zu gewichten ist. Es wird eine umfassende sowie bedarfsgerechte und etappierbare Zentrumsentwicklung und Weiterentwicklung des bedeutsamen Ortskerns ("Mühleareal") sowie damit verbunden eine tiefgreifende Aufwertung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung erreicht. Mit diesem Szenario wird die Grundlage für einen Wohnschwerpunkt nach Richtplankapitel S 1.9 gelegt (hochwertige Siedlungsentwicklung mit Horizont bis 2040+). Dies bedeutet eine richtplankonforme und forcierte Aufnahme des prognostizierten starken Wachstums vorab durch hochwertige Innen- und mittel-/langfristig bei Bedarf auch durch eine ebensolche Siedlungsgebietserweiterung an einem aus einer Gesamtsicht zu beurteilenden sehr gut geeigneten Standort. Die Verlagerung gemäss Szenario "am Ortsrand" schafft Handlungs- und Gestaltungsspielräume für die Gemeinde, die eine erwünschten Aufwertung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöffland gemäss Raumkonzept ermöglichen und damit auch im regionalen und kantonalen Interesse liegen.
- Die Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" ermöglicht eine **optimale Verkehrserschliessung** in jeder Hinsicht. In der regionalen Perspektive wird in beiden Szenarien die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öV sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossene Gebiete gelenkt, was in Einklang mit der kantonalen Mobilitätsstrategie steht (Abstimmung Siedlung, Verkehr und Freiraum). Neuen Verkehrsbedürfnissen (MIV) in peripheren Dorflagen wird so vorgebeugt. Einzonungen in Wohnschwerpunkten setzen unter anderem die öV-Erschliessung mit mindestens Güteklasse B voraus und Grundlagen, die die Auswirkungen auf den Verkehr mittels kommunalem Gesamtplan Verkehr (KGV) und/oder Mobilitätskonzept aufzeigen (Richtplankapitel S 1.2, Planungsanweisung 3.3). Darin ist darzulegen, wie die Gemeinde die verkehrliche Entwicklung so steuert, dass die Mobilität der kantonalen Mobilitätsstrategie entsprechend abgewickelt wird (siehe Ziffer 2.2). Zudem hat die Gemeinde die gute Anbindung des Gebiets an die Netze des Fuss- und Veloverkehrs im Sinne von Richtplankapitel M 4.1 sowie die gute und direkte Anbindung an die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Veloverkehr auszuweisen (Richtplankapitel S 1.9, Planungsanweisung 2.3).
- Der Ausbau der Bahnanlagen leistet einen essentiellen Beitrag für den **Betrieb der WSB** und damit für die **Sicherung des heute benötigten öV-Angebots im Suhren- und Wynental**. Nur mit der "Zentrumsentwicklung Schöffland" können zusätzlich auch Flächen für die bahnbedingten Ausbauschritte nach 2045+ sowie zur weitergehenden Zentrumsentwicklung und Revitalisierung des bedeutsamen Ortsbilds (Verlagerung Werkstatt "Unterdorf") gesichert werden. Solche Ausbaureserven und Handlungsspielräume sind bei der "Rückfallebene" – wenn überhaupt – räumlich höchstens sehr begrenzt vorhanden und liegen jeweils in ortsbaulich äusserst sensiblen Bereichen.
- Die verfolgte Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" ist nach erster Einschätzung **wirtschaftlich**. Die durch den bereits getroffenen Rollmaterialentscheid nötige Erhöhung

der Depot-/Werkstattkapazität der WSB wird mit verhältnismässigem Aufwand ermöglicht. Die finanziellen Unterschiede zwischen den beiden Szenarien (Investitionskosten 2025 für den Bahnbetrieb) sind nicht entscheidend für die Wahl des Szenarios/Zukunftsbilds.

- Die **Standortgebundenheit** der Bahnanlagen wurde anhand von Kriterien zur Beurteilung der Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie hinsichtlich betrieblicher und bahntechnischer Erfordernisse umfassend geprüft (siehe Ziffer 1.2). Es hat sich bestätigt, dass über das ganze Netz der WSB nur in Schöftland gut geeignete (Fein-)Standorte bestehen. Echte Alternativstandorte sind nicht vorhanden.
- Im Bereich **Umwelt** ermöglicht die Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöftland" positive Entwicklungen bezüglich des sorgsameren Umgangs mit dem Boden innerhalb Siedlungsgebiet (hochwertige Innenentwicklung) und des zukunftstauglichen Umgangs mit der Mobilität (Umlagerung und Ausbau öV), indem das real (überkommunal/überregional) erwartete Wachstum auf das regionale Zentrum mit guter öV-Anbindung gelenkt wird. Dies hat insbesondere im stark ländlich geprägten Suhrental eine hohe Bedeutung zur Verhinderung der weiteren Zersiedelung und damit verbundener Verkehrszunahme in der Region (Zwangsmobilität).
- Die für die Rodung vom Vorhaben betroffener **Ufervegetation und Hecken** nötige Standortgebundenheit der Anlage ist gegeben (siehe Ziffer 1.2) und dem Vorhaben ist ein mehrfaches öffentliches Interesse immanent (bezüglich Siedlungsentwicklung und öV-Erschliessung). Die nötigen Schutz-, Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen sind mittels entsprechender Auflagen in den nachgelagerten Verfahren sicherzustellen.
- Bezüglich des **Hochwasserschutzes** kann festgehalten werden, dass Siedlungsgebiet im Freihaltegebiet Hochwasser grundsätzlich festgesetzt werden könnte. Das nachgelagerte Verfahren der Einzonung hat Richtplankapitel L 1.2, Planungsanweisung 3 zu berücksichtigen. Der Abflusskorridor innerhalb einer künftigen Bauzone in der Hegmatte muss in der Nutzungsplanung planerisch gesichert und vor Realisierung der Bauvorhaben im neu eingezonten Gebiet mittels entsprechender Terrain-Anpassung/Modellierung sichergestellt, dauerhaft erhalten und unterhalten werden.
- Die angestrebte Entwicklung gemäss der Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöftland" benötigt mittel- und langfristig grössere Flächen an Kulturland (vorwiegend Fruchtfolgeflächen, FFF). Dies ist jedoch immanenter und unausweichlicher Bestandteil der vom Bundesrat genehmigten, grossräumlichen Siedlungsstrategie gemäss kantonalem Richtplan. Bei anderen – vorliegend jedoch eben gerade nicht gefundenen – (Alternativ-)Standorten wäre dies jeweils auch der Fall. Infolge der FFF-Reduktion von rund 3.5 ha (ohne Berücksichtigung allfälliger FFF-Kompensationen infolge möglicher Auszonungen/Siedlungsgebietsumlagerungen sowie Bodenaufwertungen innerhalb der Region) kann der vom Bund (Sachplan FFF) **geforderte Mindestumfang an FFF erhalten** werden (40'000 ha; Stand per 31. Dezember 2018 40'471 ha). Im Rahmen nachgelagerter Verfahren sind die Vorgaben betreffend Wiederverwertung des anfallenden Ober- und Unterboden unter Berücksichtigung des Verzeichnisses zur Aufwertung von Fruchtfolgeflächen zu konkretisieren und frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Dabei gelten höchste Ansprüche beim Umgang mit dem anfallenden Ober- und Unterboden, was ein Bodenschutzkonzept (Zwischenlagerung, Wiederverwertung, Bilanz Abtrag/Rekultivierung usw.) und den Beizug einer Bodenkundlichen Baubegleitung unumgänglich machen.
- Mit dem verfolgten Gesamtkonzept "Zentrumsentwicklung Schöftland" verschiebt sich der **Siedlungsrand** an die heutige Suhrentalstrasse (bestehende Zäsur) und kann erstmals konsequent

gestaltet werden. Die Depot-/Werkstattanlagen gewährleisten (zusammen mit den möglichen künftigen Gewerbebauten im "Gleisbogen") den **Schutz vor dem Strassenlärm** der Suhrentalstrasse gegenüber den bewohnten Gebieten. In dieser neuen Siedlungskammer entstehen langfristig grössere Verbesserungen durch die **Aufwertung bestehender Grünräume** (westliches Suhreufer) und der Schaffung eines Vernetzungskorridors (Suhre-Landschaftskammer westlich der Umfahrungsstrasse).

- Hinsichtlich **Bewilligungsverfahren** bestehen in beiden Szenarien Risiken. Insbesondere der Ausbau der Depot-/Werkstattanlagen samt Doppelspurausbau im engeren ISOS-Perimeter gemäss Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" ("Rückfallebene") wird als äusserst anspruchsvoll beurteilt (siehe auch Ziffer 6.2). Auch der erforderliche Landerwerb stellt in beiden Szenarien ein Risiko dar. Wiederum scheint die Ausgangslage beim Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" ("Rückfallebene") im bebauten, zentralörtlichen Bereich anforderungsreicher.
- Für die AVA beziehungsweise den Kanton als öV-Besteller bestehen beim verfolgten Gesamtkonzept "Zentrumsentwicklung Schöftland" grössere **Terminrisiken**. Die Projektierung der Depot-/Werkstattanlagen durch die AVA muss "auf Risiko" hin, d.h. in Unkenntnis des Ergebnisses des politischen Richtplanprozesses, starten. Falls die erforderliche Richtplananpassung scheitern würde (und gegebenenfalls auf das Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort"/"Rückfallebene" umgeschwenkt werden müsste), kann der festgelegte Inbetriebnahmezeitpunkt 2025 für die erweiterten Depot-/Werkstattanlagen zeitlich nicht mehr eingehalten werden. Damit würde der nötige Kapazitätsausbau der WSB womöglich zeitlich verzögert, was sich sowohl ungünstig auf Kanton, Region und Gemeinde als auch auf den Betrieb der WSB auswirken würde.

#### 6.4 Nachhaltigkeitsbeurteilung

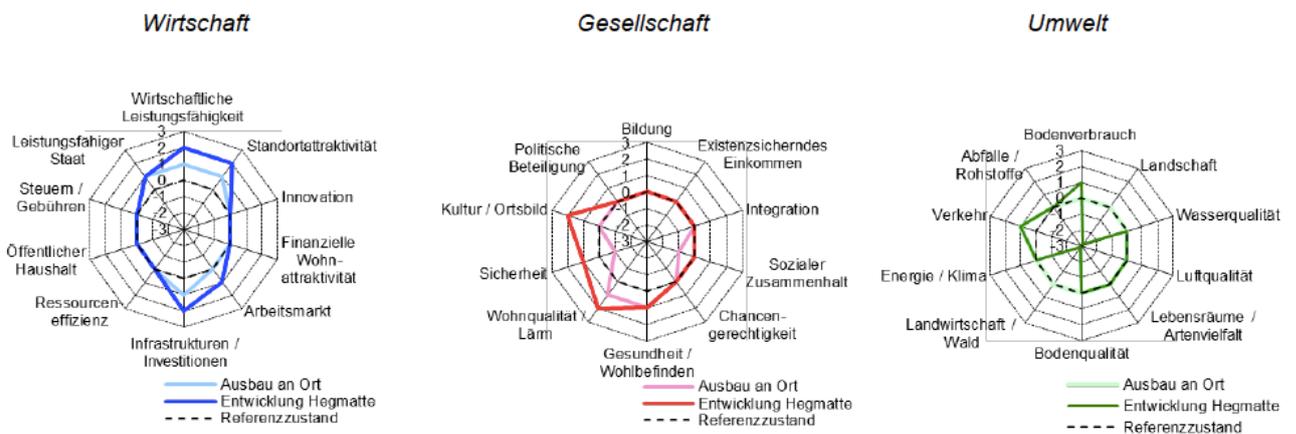
Bei komplexen Planungsprozessen sowie im Zusammenhang mit Richtplangeschäften sieht der Kanton Aargau standardmässig eine Nachhaltigkeitsbeurteilung durch eine beigezogene Fachstelle vor. Damit soll die umfassende Interessensabwägung durch eine systematische Berücksichtigung der Zieldimensionen Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt ergänzt werden. Die Kriterien entsprechen einem standardisierten kantonalen Katalog.

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung durch die zuständige Fachstelle des Naturama ergibt sich zusammenfassend wie folgt (im Detail siehe auch Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöftland (Hegmatte/Mühleareal)"; Beilage 2):

- Die Nachhaltigkeitsbeurteilung zeigt keine grundsätzlichen Einwände gegen das Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" ("Zentrumsentwicklung Schöftland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB") oder das Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" ("Rückfallebene").
- Im direkten Vergleich "heute bis 2025" (vgl. Abbildung ) schneidet das Szenario "Entwicklung eines neuen Depot-/Werkstattstandorts am Ortsrand" ("Zentrumsentwicklung Schöftland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB") im Zustand 2025 in den Dimensionen Wirtschaft und Gesellschaft klar besser ab als das Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort"

("Rückfallebene"). Demgegenüber schneidet das Szenario "Entwicklung der Depot-/Werkstattanlagen im Ort" im Bereich Umwelt besser ab. Dies insbesondere, weil zur Umsetzung keine Flächen ausserhalb des bestehenden Siedlungsgebiets nötig sind.

- Für den Zustand 2045+ zeigen beide Szenarien gegenüber dem Zustand 2025 eine weitere positive Entwicklung in allen Bereichen. Die "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" führt eine mögliche weitere qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung im Gebiet "Hegmatte" (nun innerhalb des neu festzusetzenden Siedlungsgebiets) und die weitere hochwertige Innenentwicklung im Ortskern (Revitalisierung) zu einem noch haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden. Diese Entwicklung, kombiniert mit den optimalen Verkehrsbedingungen, führen dazu, dass ein wesentlicher Beitrag zur Eindämmung disperser und peripherer Siedlungsentwicklungen im ländlichen Raum geleistet wird. Dem gegenüber schlägt im Bereich Umwelt unweigerlich der Verlust von weiteren 6.5 ha an Fruchtfolgeflächen zu Buche.



*Wirkungen der ersten Etappe des Vorhabens (heute bis 2025) in den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Der Referenzzustand entspricht der Situation heute. Positive Punktzahlen stehen für eine Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative für eine Verschlechterung. Die Kriterien in den Grafiken entsprechen den Themenbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss Bericht Nachhaltigkeit des Regierungsrates vom Dezember 2016.*



*Wirkungen der zweiten Etappe (2025-2045+) des Vorhabens in den Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Als Referenzzustand wird der Zustand 2025 (nach einer erfolgreichen Umsetzung der ersten Etappe) angenommen. Positive Punktzahlen stehen für eine Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative für eine Verschlechterung. Die Kriterien in den Grafiken entsprechen den Themenbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss Bericht Nachhaltigkeit des Regierungsrates vom Dezember 2016.*

Abbildung 21: Auszug Nachhaltigkeitsbeurteilung (Naturama)

Mit dem Entscheid, den Wohnschwerpunkt Hegmatte erst als Zwischenergebnis in den Richtplan aufzunehmen, ist aus Sicht der Projektträgerschaft davon auszugehen, dass die Beurteilung im Bereich der Umwelt positiver ausfällt.

## 7. GESAMTBEURTEILUNG, RICHTPLANANPASSUNGEN, NÄCHSTE SCHRITTE

### 7.1 Gesamtbeurteilung

Per **2025 bietet** das verfolgte Gesamtkonzept "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" deutlich mehr Potentiale für eine qualitativ hochwertige Zentrumsentwicklung und zur Revitalisierung des national bedeutsamen Ortsbilds. Diese Variante schafft den grössten Handlungs- und Gestaltungsspielraum für die Gemeinde und erfüllt gleichzeitig die kurz-, mittel- und langfristigen bahntechnischen und –betrieblichen Anforderungen.

In der **Langfristperspektive 2045+** zeigt sich das Ergebnis der umfassenden Interessenabwägung, das für dieses Gesamtkonzept spricht, noch deutlicher. Es sichert die Flächen für spätere Ausbauschritte der Bahn (Verlagerung Werkstatt "Unterdorf" sowie weitere Reserven) und schafft – beispielsweise durch die Möglichkeit der Verlagerung von Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr in den "Gleisbogen" – grosse Potentiale für eine Weiterentwicklung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöffland gemäss den Zielsetzungen der kantonalen Raumplanung als Wohnschwerpunkt. Diese Entwicklungsmöglichkeiten liegen sowohl im kantonalen als auch im regionalen und kommunalen Interesse.

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung durch das Naturama verdeutlicht, dass nur mit der weiterverfolgten "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" den Entwicklungsanforderungen an ein Ländliches Zentrum hinreichend Rechnung getragen wird. Die für Schöffland als Ländliches Zentrum gemäss Raumkonzept relevanten Nachhaltigkeitsindikatoren gewinnen unverkennbar stärker dazu bei der "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB".

Im Ergebnis zeigt die umfassende Interessenabwägung deutlich, dass die Erfüllung der Aufgaben bzw. Interessen des öffentlichen Verkehrs, des Ortsbildschutzes/-entwicklung im engeren Ortsbildperimeter und der hochwertigen Siedlungsentwicklung (nach innen) – materiell verbunden mit einer Verlagerung von Infrastrukturbauten der Bahn und der Gemeinde an die Suhrentalstrasse und einer möglichen, langfristigen, massvollen Entwicklung im Gebiet "Hegmatte" – höher zu gewichten sind, als das aus heutiger und fachlicher Sicht zu relativierende Interesse der Umgebungsrichtung XI (ISOS) und das Gebot der Schonung von Kulturland. Eine langfristige Überbauung dieses zentrumsnahen, sehr gut auch mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Gebiets ist der Ausdehnung des Siedlungsgebiets an peripherer, unverbauter Lage vorzuziehen. Insofern liegt– wenn überhaupt – eine allenfalls leichte Beeinträchtigung des ISOS-Objekts im Bereich der Umgebungsrichtung XI vor. Dabei kann die unmittelbare Umgebung der ortsbildprägenden Bauten im Zentrum deutlich entlastet werden. Mit der dargelegten Gesamtperspektive hinsichtlich der Weiterentwicklung des Ländlichen Zentrums Schöffland nach Raumkonzept und insbesondere als WSP wird dem Gebot der ungeschmälerten Erhaltung beziehungsweise der grösstmöglichen Schonung des Kulturlands Folge geleistet.

### 7.2 Was ist heute zu entscheiden

Die vorliegende optimierte Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland" umfasst zwei zentrale Elemente: die für die Erweiterung des Depot-/ Werkstattstandorts der WSB nötige zukunftsorientierte Verlagerung aus dem sensiblen Kernbereich der Gemeinde an die Suhrentalstrasse und andererseits die dadurch mögliche qualitätsvolle Entwicklung von Schöffland.

Dazu ist eine Anpassung des Richtplankapitels M 3.3 für die neuen Eisenbahnanlagen im Gebiet "Hegmatte" nötig (u.a. auch als planerische Grundlage für das anschliessende eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren). Der freigespielte Kernbereich von Schöffland soll als Wohnschwerpunkt Schöffland Zentrum / Mühleareal nach Richtplankapitel S 1.9 entwickelt werden.

Die Hegmatte bleibt, wie in der Anhörung vielfach vorgebracht, zu grossen Teilen mindestens mittelfristig Landwirtschaftsland. Ob der Bereich Hegmatte langfristig ebenfalls zum Wohnschwerpunkt entwickelt werden soll, kann zu einem späteren Zeitpunkt gestützt auf die dannzumaligen planerischen Absichten und den künftigen Bedarf entschieden werden. **Aktuell geht es darum, die Weichen richtig zu stellen, damit die für die zukunftsfähige Entwicklung der WSB nötigen Erweiterungen an geeigneter Lage möglich sind und die Gemeinde Schöffland dabei eine nachhaltige Zentrumsentwicklung mit hoher Siedlungsqualität in Angriff nehmen kann.** Eine "Entwicklung im Ort" von Depot-/ Werkstattanlage ist keine Alternative, schiebt die Raumprobleme vor sich her und könnte höchstens als zeitlich befristetes Übergangs-Szenario erhalten.

### 7.3 Richtplananpassungen

Zur Umsetzung der optimierten Gesamtkonzeption "Zentrumsentwicklung Schöffland – neuer Depot-/Werkstattstandort WSB" werden folgende Richtplananpassungen vorgeschlagen (vgl. Ziffer 5.2):

- Raumkonzept R 1: Festsetzung Wohnschwerpunkt Zentrum Schöffland
- Richtplankapitel S 1.9: Festsetzung Wohnschwerpunkt Zentrum Schöffland / Mühleareal
- Richtplankapitel S 1.9: Zwischenergebnis Wohnschwerpunkt Zentrum Schöffland / Hegmatte
- Richtplankapitel M 3.3: Festsetzung Depot-/Werkstattanlagen WSB
- Richtplankapitel L 3.1: Reduktion der Fruchtfolgeflächen

**Mit diesen Anpassungen des Richtplans werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die AVA die Verlagerung der Depot-/ Werkstatt für die WSB an den Ortsrand entlang der Suhrentalstrasse und damit zeitnah die für den regionalen öffentlichen Verkehr nötigen Ausbauten tätigen kann und die Gemeinde Schöffland eine qualitätsvolle Zentrumsentwicklung in Angriff nehmen kann.**

Vorbehalten bleibt das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren für den neuen Depot-/Werkstattstandort. Die für sämtliche Entwicklungsschritte im Zusammenhang mit dem Wohnschwerpunkt noch anstehenden Nutzungsplanungsverfahren werden dem Richtplanverfahren nachgelagert im gewohnten Rahmen auf kommunaler Ebene mit Einbezug und Mitgestaltung der Gemeindebevölkerung behandelt.

### 7.4 Weiteres Vorgehen

Mit diesem Planungsbericht werden die Grundlagen aufgezeigt, auf deren Basis der Antrag des Gemeinderats zur Weiterführung des Richtplanverfahrens vom 18. März 2019 fusst.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau hat das entsprechende Verfahren auf Anpassung des Richtplans einzuleiten. Als erster Schritt erfolgt die Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung zur gemäss den Mitwirkungsbegehren angepassten Richtplanvorlage. Danach leitet der Regierungsrat des Kantons Aargau den Antrag zur Richtplananpassung an den Grossen Rat weiter.

Parallel zur Auflage der entsprechenden Richtplanvorlage legt der Gemeinderat eine Vorlage zur beantragten Teiländerung der Nutzungsplanung im Gebiet Hegmatte ('Landschaftsschutzzone') vor, womit die Gemeindeversammlung über die Gestaltung grosser Teile der Hegmatte bestimmen kann.

Die AVA führt die Projektierung der Depot-/Werkstattanlagen und der nötigen Gleisinfrastruktur weiter; dies im Hinblick auf das nach dem Richtplanbeschluss des Grossen Rats anstehende Plan-genehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Ebenfalls mit Vorliegen des Richt-planbeschlusses des Grossen Rats kann die Gemeinde Schöffland die Nutzungsplanungen für die Zentrumsentwicklung unter Einbezug der Gemeindebevölkerung konkretisieren und so Schöffland qualitativ weiterentwickeln.

5040 Schöffland, 7. November 2019

#### **GEMEINDERAT SCHÖFTLAND**



Rolf Buchser  
Gemeindeammann



Patrick Amrein  
Gemeindeschreiber