



Vielfalt ist zentral

Zentrumsentwicklung Schöftland (neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn)

Planungsbericht



24. Mai 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Antrag und Zusammenfassung	1
1.1	Antrag der Gemeinde Schöftland auf Richtplananpassung	1
1.2	Zusammenfassung	2
2.	Raumordnungspolitische Ausgangslage	5
2.1	Kantonale Einordnung	5
2.2	Regionale Einordnung	7
3.	Zentrale Handlungserfordernisse und Rahmenbedingungen	8
3.1	Räumliche Entwicklungsstrategie Gemeinde Schöftland	8
3.2	Unmittelbarer Handlungsbedarf AAR bus+bahn	9
4.	Wichtige Grundlagen und Vorarbeiten	10
4.1	Standortevaluation Depot- und Werkstattanlagen	10
4.2	Strategieprozess Gemeinde – AAR bus+bahn – Kanton	11
4.2.1	Entscheid für Szenario "Entwicklung Hegmatte"	12
5.	Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn	13
5.1	Spezifische Entwicklungsziele für das "Mühleareal"	13
5.2	Spezifische Entwicklungsziele Gebiet "Hegmatte"	14
5.3	Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn"	16
5.3.1	Zielbild – Städtebauliches Konzept	16
5.3.2	Zielbild – Verkehr / kommunale Erschliessung	19
5.3.3	Zielbild – Betrieb AAR bus+bahn	20
5.3.4	Zielbild – Kosten und Finanzierung	21
6.	Umsetzung des Zielbilds als Wohnschwerpunkt (WSP)	22
6.1	Sach- und Richtplanrelevanz	22
6.2	Richtplananpassungen	22
6.3	Entwicklungsschritte (planungsrechtliche Sicherstellung)	24
6.3.1	Entwicklungsschritt 2025	25
6.3.2	Entwicklungsschritt bis 2030	26
6.3.3	Entwicklungsschritt 2030 – 2045	26
6.3.4	Entwicklungsschritt ab 2045+	27
7.	Zentrale Sachthemen – Räumliche Abstimmung	28
7.1	Rahmen für die Interessensabwägung	28

7.1.1	Interessenermittlung im Bereich Ortsbild	29
7.1.2	Interessenermittlung im Bereich Fruchtfolgeflächen (FFF)	33
7.1.3	Interessenermittlung im Bereich Hochwasser	34
7.2	Interessensabwägung 2025 mit Ausblick 2045+	34
7.3	Nachhaltigkeitsbeurteilung	38
7.4	Fazit	39
8.	Planungsablauf	41
8.1	Nächste Verfahrensschritte	41
8.2	Terminplan	42

BEILAGEN (einsehbar in der Gemeindekanzlei 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

1. Antrag und Zusammenfassung

1.1 Antrag der Gemeinde Schöftland auf Richtplananpassung

Mit Protokollauszug des Gemeinderatsbeschlusses vom 4. Dezember 2017 beantragt der Gemeinderat Schöftland – gestützt auf den in den Jahren 2016 und 2017 durchgeführten Strategieprozess (siehe Ziffer 4.2 sowie Beilagen 1, 2 und 3) – mit Verweis auf die Unterstützung des Antrags durch die AAR bus+bahn (siehe Beilage 4) sowie den Regionalverband Suhrental (siehe Beilage 5) die Anpassung des kantonalen Richtplans zwecks planungsrechtlicher Verwirklichung des Zielbilds "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" (siehe Ziffer 5) wie folgt:

1. *Dem Regierungsrat des Kantons Aargau wird im Rahmen des Richtplanverfahrens (Anpassung des Richtplans) beantragt:*

1.1 *Die Festsetzung des Werkstattstandorts AAR bus+bahn*

1.2 *Die Festsetzung des Wohn- und Arbeitsschwerpunktes WSP "Hegmatte und Mühleareal".*

2. *Aufgrund der terminlichen Vorgaben der AAR bus+bahn (Bauphase von 2023 bis 2025) wäre die zeitgerechte Richtplananpassung Voraussetzung für die weiteren Planungsschritte.*

3. *Wegen der doch enormen Projekttragweite wird der Regierungsrat höflich eingeladen, zu prüfen, ob dem gemeinderätlichen Antrag durch einen gleichgelagerten Einleitungsbeschluss des Regierungsrats Sukkurs geleistet werden kann.*

4. *Für die wohlwollende Überprüfung des Antrags entbietet der Gemeinderat seinen besten Dank.*

Das im Detail vorgeschlagene Konzept zur Anpassung des Richtplans ist unter Ziffer 6.2 einsehbar. Die positive Kenntnisnahme des Szenarioentscheids zugunsten des Zielbilds "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" seitens des Departementsvorstehers des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) ist in der Beilage 4 ersichtlich.

Zentrumsentwicklung Schöftland – heute die Weichen für die Zukunft stellen.

1.2 Zusammenfassung

Ausgangslage: Mobilität und Bevölkerung im Aargau wachsen

Die Bevölkerung des Kantons Aargau wächst. Im Zeitraum 2012 – 2040 ist eine Zunahme von gegen 188'000 Einwohnerinnen und Einwohnern prognostiziert (816'000 Personen im 2040). Hinzukommend ist eine proportional dazu verlaufende Arbeitsplatzentwicklung zu berücksichtigen. Insgesamt bildet dies 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). Ergänzend werden mit "Wohnschwerpunkten (WSP)" und "wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP)" Akzente auf Standorte gesetzt, an welchen ein verträgliches Wachstum möglich und eine sehr gute Erschliessung sichergestellt ist (siehe Ziffer 2.1).

Gemäss der am 13. Dezember 2016 beschlossenen Strategie mobilitätAARGAU wird im Aargau mit einer höheren Zuwachsrate für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gerechnet bis 2030 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. Beschlossen ist die Beschaffung von neuen 60 m-Zügen durch die AAR bus+bahn, damit die heutige Transportkapazität um +50% gesteigert werden kann auf dem Schienennetz im Wynen- und Suhrental. Dies erfordert parallel dazu auch Ergänzungen bei den Depot-/Werkstattanlagen, da die bisherigen Infrastrukturen auf die vorhandenen 40 m-Kompositionen ausgerichtet sind (siehe Ziffern 2.1 und 3.2).

Fragestellung: Warum steht der Standort Schöftland im Fokus der Betrachtungen?

Der Standort für Depot-/Werkstattanlagen: Im 2015 hat die AAR bus+bahn eine Standortevaluation für die künftig erforderlichen Depot-/Werkstattkapazitäten durchgeführt. Diese hat gezeigt, dass von einer Ergänzung der Depot-/Werkstattanlagen am Linienende in der Gemeinde Schöftland auszugehen ist. Im Rahmen des Strategieprozesses im 2016/17 wurde der **Standortfächer** für den Ausbau/Neubau der Depot-/Werkstattanlagen der AAR bus+bahn seitens Kanton nochmals **geöffnet** und auf dem gesamten Liniennetz überprüft und beurteilt. Insgesamt hat sich bestätigt, dass **keine Alternativen zu Schöftland** bestehen, welche die raumplanerischen, betrieblichen und bahntechnischen Anforderungen gleichermaßen gewährleisten. Diese künftig nötigen Anlagen gelten damit in Schöftland als **standortgebunden** (siehe Ziffer 4.1).

Fragestellung: Wie kann die Entwicklung in Schöftland optimal ausgestaltet werden?

Die Zielsetzungen der kantonalen Raumentwicklung treffen in der Gemeinde Schöftland exemplarisch aufeinander. Einerseits ist die Gemeinde Schöftland als "Ländliches Zentrum" im Raumkonzept festgesetzt und soll deshalb – aber insbesondere auch gestützt auf das regionale Entwicklungskonzept und die kommunale Entwicklungsstrategie – gezielt weiterent-

wickelt werden. Andererseits ist die Gemeinde Linienendpunkt der Wynental- und Suhrentalbahn und seit jeher Standort von Depot-/Werkstattanlagen der AAR bus+bahn, die aufgrund der beschlossenen Rollmaterialbeschaffung dringend ergänzt werden müssen.

Diese wichtigen öffentlichen Interessen gilt es, gewinnbringend aufeinander abzustimmen beziehungsweise miteinander zu verbinden. Dazu wurden durch die Gemeinde, die AAR bus+bahn und den Kanton im Rahmen eines Strategieprozesses (integrale Planung) zwei mögliche Szenarien untersucht, namentlich "Entwicklung an Ort" und "Entwicklung Hegmatte" (siehe Ziffer 4.2). Es hat sich unmissverständlich gezeigt, dass das Szenario "Entwicklung Hegmatte" mit dem evaluierten Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" weiterzuverfolgen ist (integrierter Standort; siehe Ziffer 5.3). Das Szenario "Entwicklung an Ort" soll lediglich noch als "Rückfallebene" dienen.

Es haben sich folgende Erkenntnisse und Rahmenbedingungen ergeben (siehe Ziffern 5.1, 5.2 und 5.3 sowie 6.2, 6.3 und 7):

- **Zentrumsfunktionen von Schöftland bewusst stärken:** Die Gemeinde Schöftland ist im Richtplan als Ländliches Zentrum festgesetzt. Bereits heute übernimmt die Gemeinde wichtige Zentrumsfunktionen für die Region. Diese Funktionen müssen langfristig erhalten bleiben und weiter gestärkt werden. Das gewählte Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" ermöglicht einerseits die uneingeschränkte und möglichst hochwertige Umnutzung des zentral gelegenen "Mühleareals" ("Stadtreparatur" im engeren Ortsbildperimeter) und mittel- bis langfristig die bedürfnisgerechte und hinsichtlich Wohnraumangebot diversifizierte Entwicklung als Wohnschwerpunkt (inkl. Gewerbeanteil) gemäss kantonalem Richtplan, Kapitel S 1.9. Durch die absehbare Verlagerung von Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr in den "Gleisbogen" sowie der Ersatzbau der heutigen Werkstatt "Unterdorfstrasse" im Gebiet "Hegmatte" können langfristig weitere strategisch bedeutsame Flächen im Zentrum freigespielt werden. Dies kommt insgesamt nicht nur der Gemeinde sondern auch der gesamten Region Suhrental zugute und liegt im Interesse des Kantons. Als Prämisse zur Erreichung der Entwicklungsziele ist das Siedlungsgebiet ins heutige Landwirtschaftsgebiet "Hegmatte" auszudehnen. Dies beansprucht Fruchtfolgefleichen. Der Richtplan (Kapitel L 3.1) sieht jedoch vor, dass dies in begründeten Fällen wie vorliegend, wo Siedlung, Verkehr und Freiraum optimal aufeinander abgestimmt werden, und zur Verwirklichung der kantonalen Siedlungsstrategie beiträgt, möglich ist.
- **Wynental- und Suhrentalbahn zukunftsfähig machen:** Die Gemeinde Schöftland ist Linienendpunkt der Wynental- und Suhrentalbahn der AAR bus+bahn. 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 einer umfassenden Standortevaluation sind diese Kapazitäten standortgebunden in Schöftland vorzusehen. Die heute bestehenden Standorte von Depot und Werkstatt bieten höchstens beschränkt Raum für bekannte und insbesondere künftige Ausbauerfordernisse. Zudem stehen sie erheblich in

Konflikt mit nationalen Ortsbildeanliegen sowie regionalen und kommunalen Entwicklungserfordernissen im Ländlichen Zentrum. Mit dem neuen und langfristig ausgerichteten Depot-/Werkstattstandort im Gebiet "Hegmatte" werden zukunftsorientiert 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; dies insgesamt kostenneutral.

- **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 heutigen Infrastrukturbauten der Bahn aber auch die verschiedenen Industriebauten des "Mühleareals" beeinträchtigen das Ortsbild massgeblich. Mit dem Ausbau "An Ort" und dem damit einhergehenden Doppelspurausbau würde der sensible ISOS-Kernbereich noch stärker tangiert und diese Beeinträchtigung für sehr lange Zeit zementiert. Demgegenüber bietet das Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" die (einmalige) Möglichkeit einer "Stadtreparatur" und "Stadtergänzung" (Verlagerung Depot- und Werkstatanlagen, Abstellgeleise sowie Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr, Verzicht auf Doppelspurausbau und zentrumsstützende Umnutzung "Mühleareal"). Damit werden Flächen im Zentrum freigespielt und es entsteht Potential für eine Revitalisierung unter Berücksichtigung der Ortsbildeanliegen sowie für eine weitere Aufwertung und Stärkung des Zentrums.

2. Raumordnungspolitische Ausgangslage

2.1 Kantonale Einordnung

Gemäss Raumkonzept und kantonaler Richtplanung wird im Aargau eine räumlich fokussierte Siedlungsentwicklung angestrebt, um das prognostizierte Wachstum zukunftsgerichtet aufnehmen zu können (+188'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Zeitraum 2012 – 2040).

Die drei Raumtypen "Kernstädte", "Urbaner Entwicklungsraum" und "Ländliche Zentren" (1/4 der Gemeinden) gemäss Raumkonzept (Richtplankapitel R 1) sollen aufgrund der guten infrastrukturellen Erschliessung und Ausstattung sowie des Versorgungsangebots rund 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 Aussenentwicklung; optimal abgestimmt auf die Verkehrs- und Freiraumentwicklung. Dazu sind im Richtplan raumtypenübergreifend räumliche Akzente der Entwicklung mit besonderen Zielsetzungen festgesetzt (Wohnschwerpunkte "WSP" und wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte "ESP").

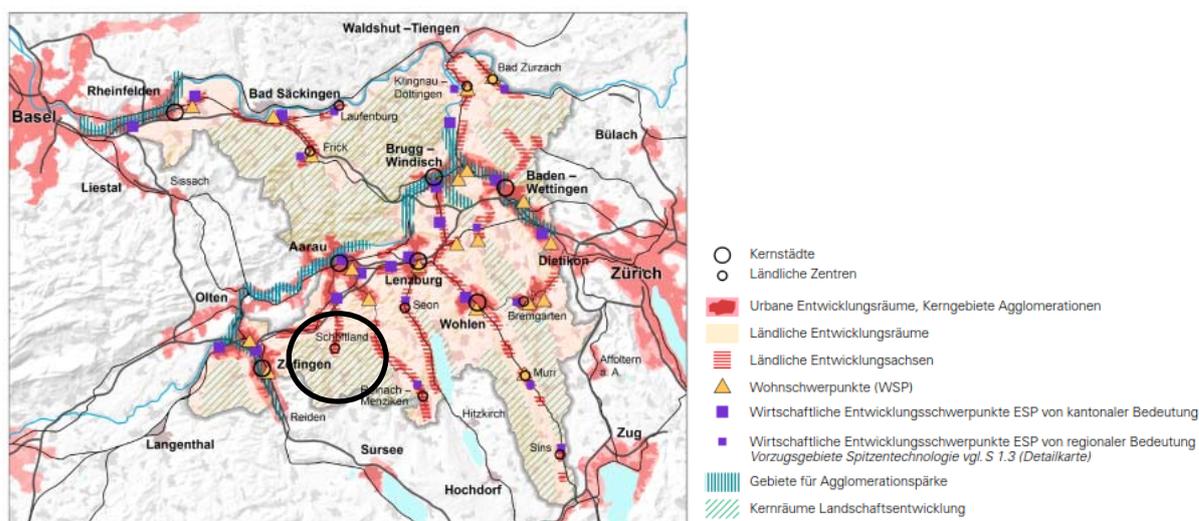


Abbildung 1: Raumkonzept Kanton AG (Richtplankapitel R 1, Norden oben)

Ländlichen Zentren kommen dabei 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 haushälterischen Umgang mit dem Boden zu schenken.

Die Gemeinde Schöftland ist unbestritten das Ländliche 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 Zentrumsfunktionen ein. In Schöftland 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). Die Gemeinde Schöffland weist zudem ein Ortsbild von nationaler Bedeutung auf.

Schöffland ist zudem wichtiger Linienendpunkt der Wynental- und Suhrentalbahn der AAR bus+bahn. 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 bestehen historisch gewachsen diverse Infrastrukturen des Bahnbetriebs, insbesondere ein Depot beim "Mühleareal" sowie eine Werkstatt bei der "Unterdorfstrasse". Ein Neubau des Endbahnhofs steht kurz vor Realisierung und die öV-Drehscheibe Schöffland ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms AareLand 3. Generation.

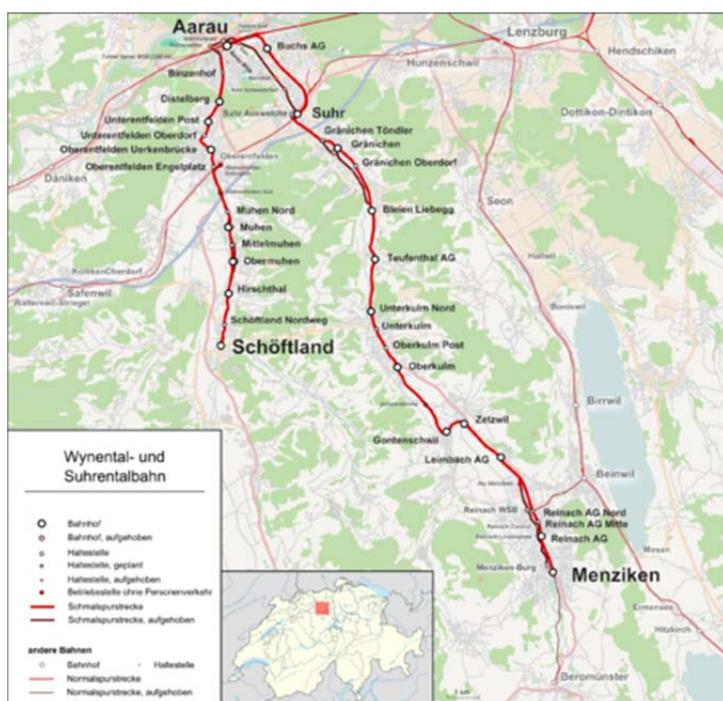


Abbildung 2: Liniennetz der Wynental- und Suhrentalbahn (AAR bus+bahn, Norden oben)

Mit der neuen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU, welche am 13. Dezember 2016 durch den Grossen Rat einstimmig beschlossen wurde, ist die Bedeutung einer flächeneffizienten Mobilitätsabwicklung gestärkt worden. Mit der Mobilitätsstrategie werden gezielt räumliche Akzente gesetzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen nach Raumkonzept verfolgt. Die (multi-)funktionale Bedeutung von Schöffland als Ländliches Zentrum wird darin deutlich bekräftigt.

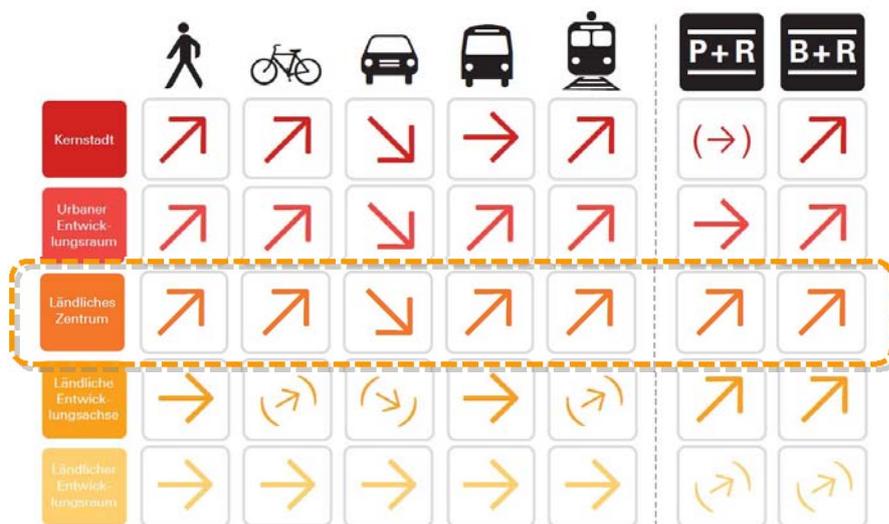


Abbildung 3: Verkehrsmittelanteilsziele am Gesamtverkehr je Raumtyp (mobilitätAARGAU)

2.2 Regionale Einordnung

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 Schöftland. Ein attraktives Regionalzentrum Schöftland 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 Radverkehr ist besonders bedeutungsvoll gemäss Entwicklungsstrategie.

3. Zentrale Handlungserfordernisse und Rahmenbedingungen

3.1 Räumliche 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 der durch den Kanton abschliessend vorgeprüften 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 3.2).

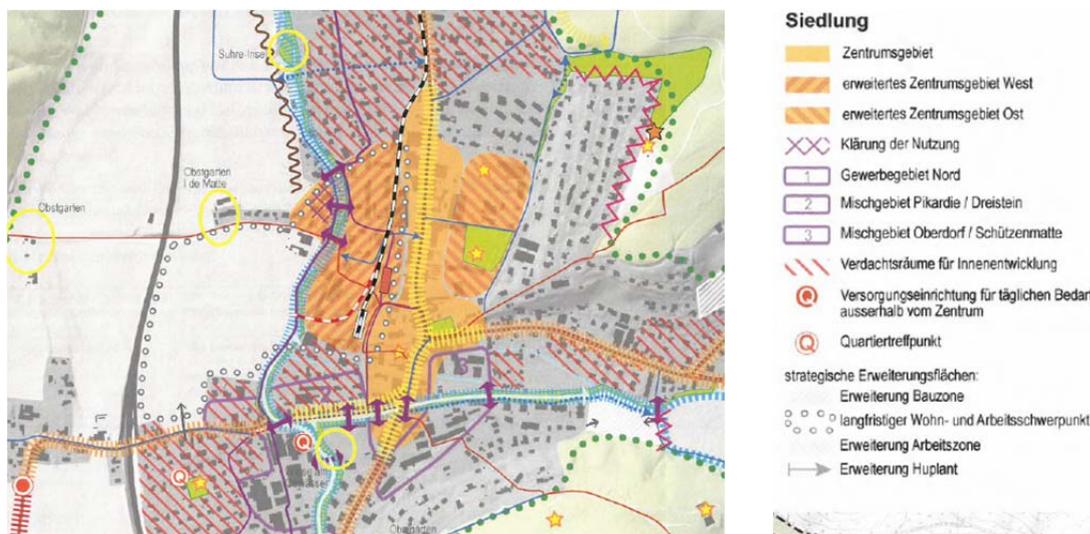


Abbildung 4: Ausschnitt aus der Räumlichen Entwicklungsstrategie (Gemeinde Schöffland)

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 4.2).

3.2 Unmittelbarer Handlungsbedarf AAR bus+bahn

Für das langfristige Bahnangebot im Suhren- und Wynental ist die Beschaffung von zusätzlichen Zügen durch die AAR bus+bahn bereits beschlossen. Dabei sollen in mehreren Schritten die heutigen 40 m-Züge durch längere 60 m-Züge ersetzt werden. 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 sind. Die heutige Werkstatt "Unterdorfstrasse" erreicht gegen 2045 ihre Lebensdauer. Auf diesen Zeitpunkt hin ist auch ein Ersatz/Ausbau dieser Werkstatt zu planen beziehungsweise zu sichern.

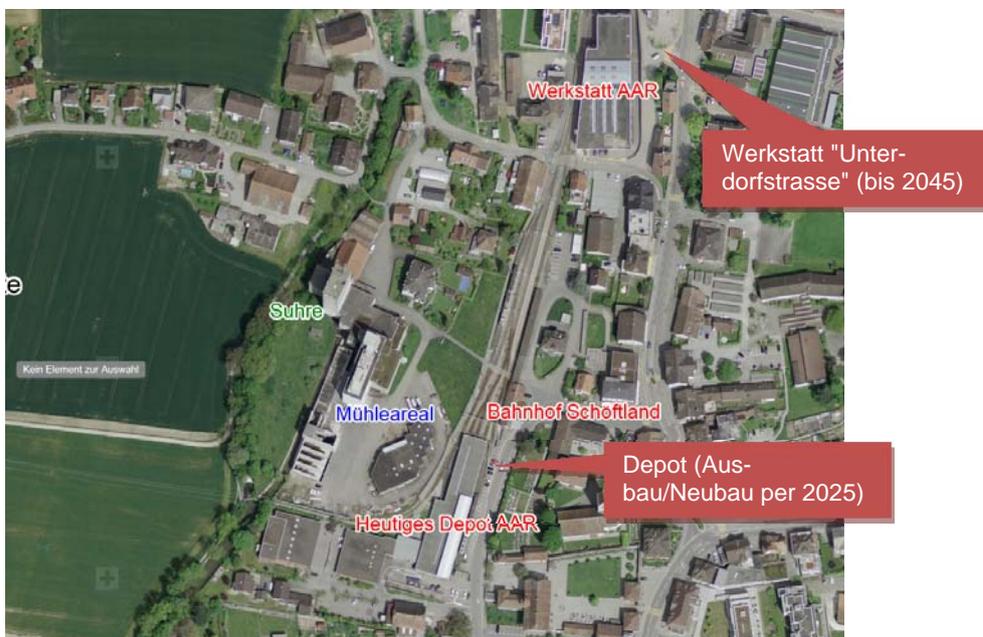


Abbildung 5: Bahninfrastrukturen im Zentrum/Ortsbild Schöftlands (map.geo.admin.ch, Norden oben)

Für die Weiterentwicklung des kurz-, mittel- und langfristigen Bahnangebots der AAR bus+bahn resultieren damit zwei relevante Ausbauschritte:

- **Ausbauschritt 1 (2025+):** Ausbau/Neubau des heutigen Depots Bahnhof durch eine Depot-/Werkstattanlage (unter Beibehaltung der bereits bestehenden Werkstatt "Unterdorfstrasse") → *Kapazität für alle beschlossenen 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).

4. Wichtige Grundlagen und Vorarbeiten

4.1 Standortevaluation Depot- und Werkstattanlagen

Im 2015 hat die AAR bus+bahn eine Standortevaluation für die gemäss Ziffer 3.2 erforderlichen Depot-/Werkstattkapazitäten durchgeführt. Diese hat im Ergebnis gezeigt, dass jedenfalls von einem Ausbau/Neubau der Depot-/Werkstattanlagen am Linienende in der Gemeinde Schöftland auszugehen ist.

Im Rahmen des Strategieprozesses im 2016/17 (siehe Ziffer 4.2) wurde der Standortfächer für den Ausbau/Neubau der Depot-/Werkstattanlagen der AAR bus+bahn 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.

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 sind von guten bis sehr guten Fruchtfolgeflächen (FFF) geprägt; 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 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.

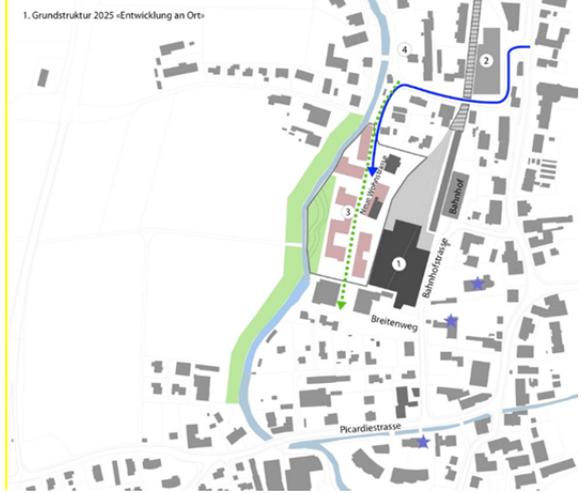
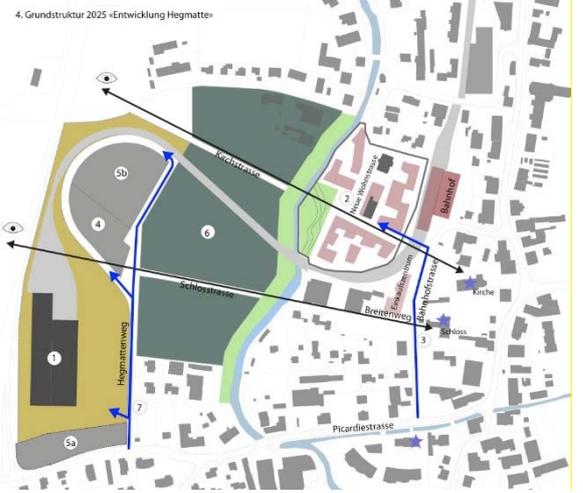
Insgesamt bestätigte sich, dass keine Alternativen zu Schöftland bestehen, welche die raumplanerischen, betrieblichen und bahntechnischen Anforderungen gleichermassen gewährleisten. Diese künftig erforderlichen Anlagen gelten in Schöftland als standortgebunden.

4.2 Strategieprozess Gemeinde – AAR bus+bahn – Kanton

Aufgrund der allseits anerkannten Handlungserfordernisse und Rahmenbedingungen (siehe Ziffer 3) sowie gestützt auf die Standortevaluation durch die AAR bus+bahn aus 2015 haben sich die Gemeinde Schöffland, die AAR bus+bahn und der Kanton (vertreten durch die Abteilungen ARE und AVK) darauf verständigt, einen Strategieprozess (integrale Planung) einzuleiten, um die divergierenden Entwicklungsvorstellungen im Ländlichen Zentrum Schöffland in einer integralen Gesamtschau zu untersuchen, zu klären und aufeinander abzustimmen.

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. Dazu wurden einander zwei Szenarien gegenübergestellt:

- **Szenario 1: "Entwicklung an Ort"** mit einer Erweiterung der Depot-/Werkstattanlagen am heutigen Standort im Kernbereich der Gemeinde Schöffland.
- **Szenario 2: "Entwicklung Hegmatte"** mit einer Verlagerung der Bahninfrastrukturen und dem Freispielen der zentrumsnahen Areale rund um den Bahnhof (Ortsbild).

Szenario 1 "Entwicklung an Ort"	Szenario 2 "Entwicklung Hegmatte"
	
<ol style="list-style-type: none"> 1 Depot-/Werkstattanlagen (Ausbau) 2 Doppelspurausbau, Werkstatt "Unterdorf" 3 reduziertes "Mühleareal" 4 Unterdorfstrasse (Erschliessung Mühleareal) 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Depot-/Werkstattanlagen (Neubau) 2 "Mühleareal" 3 Bahnhofstrasse (Erschliessung "Mühleareal") 4 Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr (Flächenreservation im "Gleisbogen") 5 Arbeitszonen (5a = Kopfbau, 5b = "Gleisbogen") 6 Potential Siedlungsentwicklung (langfristig)

Die Szenarien wurden dabei 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 vorbehältlich einer (neutralen) Bestätigung der Standortevaluation AAR bus+bahn (siehe Ziffer 4.1).

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).

4.2.1 Entscheid für Szenario "Entwicklung Hegmatte"

Am 8. Juni 2017 hat die Steuerungsgruppe gestützt auf die im Strategieprozess "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" gewonnenen Erkenntnisse einstimmig den Grundsatzentscheid gefällt, das Szenario "Entwicklung Hegmatte", welches im Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" gemündet hat, weiterzuverfolgen. Das Zielbild skizziert einen integrierten Standort, mit welchem insbesondere der gewachsene Schwerpunkt des Orts hochwertig ergänzt/vollendet werden kann.

Insbesondere folgende Aspekte begründen diesen Grundsatzentscheid:

- Per 2025 sind mit beiden Szenarien die betrieblichen und bahntechnischen Anforderungen erfüllbar. Die Siedlungsentwicklung im Zentrum ist in beiden Szenarien möglich, das Szenario "Entwicklung Hegmatte" bietet jedoch deutlich mehr Potentiale für kurz-, mittel- und langfristige, qualitativ hochwertige Entwicklungen; insbesondere auch hinsichtlich der Revitalisierung des national bedeutsamen Ortsbilds ("Stadtreparatur"). Es weist aber auch grössere Bewilligungshürden auf.
- In der Langfristperspektive 2045+ zeigt sich das grosse Potential des Szenario "Entwicklung Hegmatte". Es sichert die späteren Ausbauschritte der Bahn und schafft grosse Potentiale für eine Weiterentwicklung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöffland gemäss den Zielen des Raumkonzepts mitunter als Wohnschwerpunkt.
- Die unabhängige Nachhaltigkeitsbeurteilung durch das Naturama (siehe Ziffer 7.3) verdeutlicht, dass nur mit dem Szenario "Entwicklung Hegmatte" den Entwicklungsanforderungen an ein Ländliches Zentrum gemäss Raumkonzept hinreichend Rechnung getragen wird. Die für ein Ländliches Zentrum relevanten Nachhaltigkeitsindikatoren gewinnen unverkennbar stärker beim favorisierten Zielbild "Entwicklung Hegmatte".

Das Szenario "Entwicklung an Ort" soll dabei lediglich noch als "Rückfallebene" dienen.

Oben stehende Aspekte und die umfassende raumplanerische Interessenabwägung gemäss Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" haben eine durchwegs positive Kenntnisnahme des Szenarioentscheids durch die übergeordneten Entscheidungsträger von Gemeinde (Gemeinderat), AAR bus+bahn (Verwaltungsrat) und Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Departementsvorsteher) ermöglicht (siehe Beilage 4).

5. Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn

Im Rahmen des Strategieprozesses wurde für das Szenario "Entwicklung Hegmatte" das langfristig ausgerichtete Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" entwickelt. Dieses zeigt den anzustrebenden Zielzustand auf und vermittelt die wichtigsten räumlichen und nutzungsbezogenen Eckwerte, die es im Rahmen künftiger (arealbezogener) Entwicklungsschritte im Sinne der Gesamtschau zu gewährleisten gilt.



Abbildung 6: Illustration Zielbild im Zustand 2045+ (StadtWerke, Norden links)

5.1 Spezifische Entwicklungsziele für das "Mühleareal"

Seit alters liegt der Dorfkern 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 Dorfsilhouette, im Ortsinnern wirken sie in Dorfstrasse und Bahnhofsumfeld hinein. 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, welches in der Folge das Dorf – eher zufällig/ungewollt – von der Suhre abriegelte.

Heute kann das "Mühleareal" neu genutzt werden. Mit seiner Lage zwischen der Suhre auf der Abendsonnenseite 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 und Arbeiten.

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 die Suhre anzubinden 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 zu erreichen:

- Der Endbahnhof wird mit einem Bahnhofsplatz zwischen Aufnahmegebäude und Schloss nicht nur als "Umsteige-Hub", sondern auch als kommerzieller Anziehungspunkt 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. Damit wird das Wirtschaftsleben im Dorf beziehungsweise im Ländlichen Zentrum gestärkt.
- Dazu trägt auch die Raumbildung bei, die auf die Entwicklung klar gefasster Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität abzielt. Dabei sollen einerseits Bebauungslücken an Dorf- und Bahnhofstrasse im Sinne einer Weiterentwicklung des Dorfbilds geschlossen und andererseits bestehende, denkmalwerte Bauten ins Blickfeld gerückt werden – wie dies im Bereich der Dorfstrasse auf Höhe von Schloss und Kirche schon heute der Fall ist ("Stadtreparatur").
- Im "Mühleareal" stellt sich die Frage, welche Spuren der Mühle erhalten werden sollen. Das mehrgeschossige Fabrikgebäude scheint der einzige Teil des Mühlekomplexes zu sein, der erhalten, ausgebaut und zu Wohnungen umgenutzt werden kann. Ein wirtschaftlicher Anreiz kann darin bestehen, dass die bestehende Höhe von fünf Geschossen 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.

5.2 Spezifische Entwicklungsziele Gebiet "Hegmatte"

Eine Verlegung der Depot-/Werkstattanlagen ist insbesondere dann gerechtfertigt, wenn diese auch den Bedarf in ferner Zukunft abzudecken vermögen (über die beschränkten Möglichkeiten im Dorfkern hinaus). Die Depot-/Werkstattanlagen müssen damit grösser geplant werden, als es an den heutigen Standort überhaupt 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 Situierung 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 und das

städtebauliche Entwicklungspotential erheblich verringern (fragmentierte [Rest-]Flächen). Diese Stossrichtung wurde daher einstimmig verworfen.

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

Mit der Erschliessung des Gebiets "Hegmatte" als Siedlungsgebiet zwischen der Suhre und den neuen Depot- und Werkstattbauten darf hier – wie auch im "Mühleareal" – nicht einfach ein anonymes Stück Agglomeration entstehen. Vielmehr soll 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 ("Stadtergänzung").

Im Gebiet "Hegmatte" sind entsprechend folgende Ziele zu erreichen:

1. Die Suhre wird auf dem Westufer von einem breiten, parkartigen Uferstreifen begleitet und entwickelt 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. Das neue Quartier westlich der Suhre im Gebiet "Hegmatte" wird von Westen her über die Picardiestrasse und den Hegmattweg erschlossen, so dass der Suhreraum und der Mattenweg nicht vom Zubringerverkehr betroffen werden.
3. Blickachsen vom Neubaugebiet zum Dorfkern spannen sich quer über den Suhreraum. Die Wohngebiete zwischen Hegmattweg und Suhre werden 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 dienen diese Wege als "Kirchstrasse" und "Schlossstrasse" auch als Erschliessungsstrassen. Die beiden bestehenden Fussgängerbrücken werden entsprechend verlegt.
4. In der Hegmatte werden keine Nutzungen untergebracht, die öffentliches Leben aus dem Dorfkern abziehen. Insbesondere Ladennutzungen von übergeordneter Bedeutung sind 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 bleibt Raum für Gewerbe, unter anderem für jenes, das aus dem "Mühleareal" verlegt werden muss – einschliesslich Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr. Die Gewerbebauten tragen mit ihrem Volumen zum Schutz des Wohngebietes vor Lärm der Suhrentalstrasse bei und bieten funktional Angebote und Arbeitsplätze, wie dies in einem Ländlichen Zentrum angestrebt wird.

5.3 Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn"

Mit dem Zielbild wird langfristig die Aufwertung der zentralörtlichen, für das Ortsbild von Schöffland relevanten Bereiche (Innenentwicklung im Ausmass von rund +700 E) und eine hochwertige wie bedürfnisgerechte (überkommunal/überregional ausgerichtete) Aussenentwicklung im Ausmass von gegen +600 E angestossen (siehe auch Ziffer 6.3). Dies entsprechend der kantonalen Siedlungsstrategie gemäss Raumkonzept und Richtplan.

5.3.1 Zielbild – Städtebauliches Konzept

Stand 2025



Abbildung 7: Zielbild Stand 2025 (StadtWerke, Norden oben)

Das Zielbild Stand 2025 weist folgende Grundstruktur und Eckwerte auf:

- **Neue Depot-/Werkstattanlage AAR bus+bahn:** Das bestehende Depot im Ortskern wird rückgebaut und im Gebiet "Hegmatte" durch eine neue Depot-/Werkstattanlage ersetzt (1). Bei der neuen Depot-/Werkstattanlage werden gleichzeitig Flächenreserven für spätere Ausbauschritte sowie den Ersatz der Werkstatt "Unterdorf" (ab 2045) gesichert. Aus siedlungsplanerischer Sicht wird damit heute bewusst der Entscheid gefällt, das Ländliche

Zentrum Schöffland als Wohnschwerpunkt nach Richtplan festzusetzen, forciert und hochwertig – vorab nach innen ("Mühleareal" und Zentrum) aber mittel- bis längerfristig auch nach aussen ins Gebiet "Hegmatte" – zu entwickeln.

- **Im "Gleisbogen" (5b) und entlang der Picardiestrasse ("Kopfbau" 5a) entsteht eine neue Arbeitszone als Teil des Wohnschwerpunkts:** Zusammen mit den neuen Depot-/Werkstattanlagen wird entlang der 1990 erstellten Suhrentalstrasse (Zäsur) ein neuer Siedlungsrand gestaltet. Teile des Areals werden als Ersatzstandort für Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr (4) reserviert.
- **"Mühleareal":** Das "Mühleareal" (2) sowie das heutige Depot im Ortskern werden damit frei für zentrumsstützende Nutzungen. Dieser Zentrumsbereich wird neu und insbesondere nach den anforderungsreichen Bedingungen eines Wohnschwerpunkts entsprechend Richtplankapitel S 1.9 und des Ortsbilds hochwertig entwickelt (von Gewerbezone und Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zu Zentrumsentwicklungszone). Für die Erschliessung wird ein Bahnübergang vorgesehen. Das Siedlungsbild zeigt sich durchlässiger und lockerer (Ortsbildhintergrund).
- **Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr** bleiben vorläufig am heutigen Standort im Ortskern bestehen. Entsprechende Bereiche des Gleisbogens sind jedoch als Ersatzstandort für Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr planerisch gesichert.
- Die **Erschliessung des "Mühleareals"** (siehe Ziffer 5.3.2) erfolgt über die Bahnhofstrasse an die Picardiestrasse (3).
- Die **Erschliessung des Gebiets "Hegmatte"** erfolgt über eine neue Erschliessungsstrasse in der Verlängerung des Hegmattweges (7) mit einem neuen Anschluss an die Picardiestrasse.
- Der **mittlere Bereich des Gebiets "Hegmatte"** (6) bleibt in dieser Phase weiterhin nutzbares Landwirtschaftsland und wird erst in einer späteren Phase als Entwicklungsgebiet des WSP für zentrumsnahes Wohnen weiter überbaut (Innen- vor Aussenentwicklung).

- Im **Gebiet "Hegmatte"** zwischen der Arbeitszone und der Suhre entwickeln sich sukzessive ein neues, diversifiziertes Wohnquartier und untergeordnet Dienstleistungen entlang der Suhre. Die Westseite der Suhre wird im Rahmen dieser Quartierentwicklung synchron als Grünraum und Naherholungsort ausgeweitet. Die zweite neue Achse die Kirchstrasse verbindet den nördlichen Teil des Gebiets "Hegmatte" über das neu gestaltete "Mühleareal" ebenfalls an den Ortskern. Entlang dieser Achse wird ein Grünraum geschaffen der einen Vernetzungskorridor von der Suhre über die Unterführung der Umfahrung in die Landschaft bildet.

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

5.3.2 Zielbild – Verkehr / kommunale Erschliessung

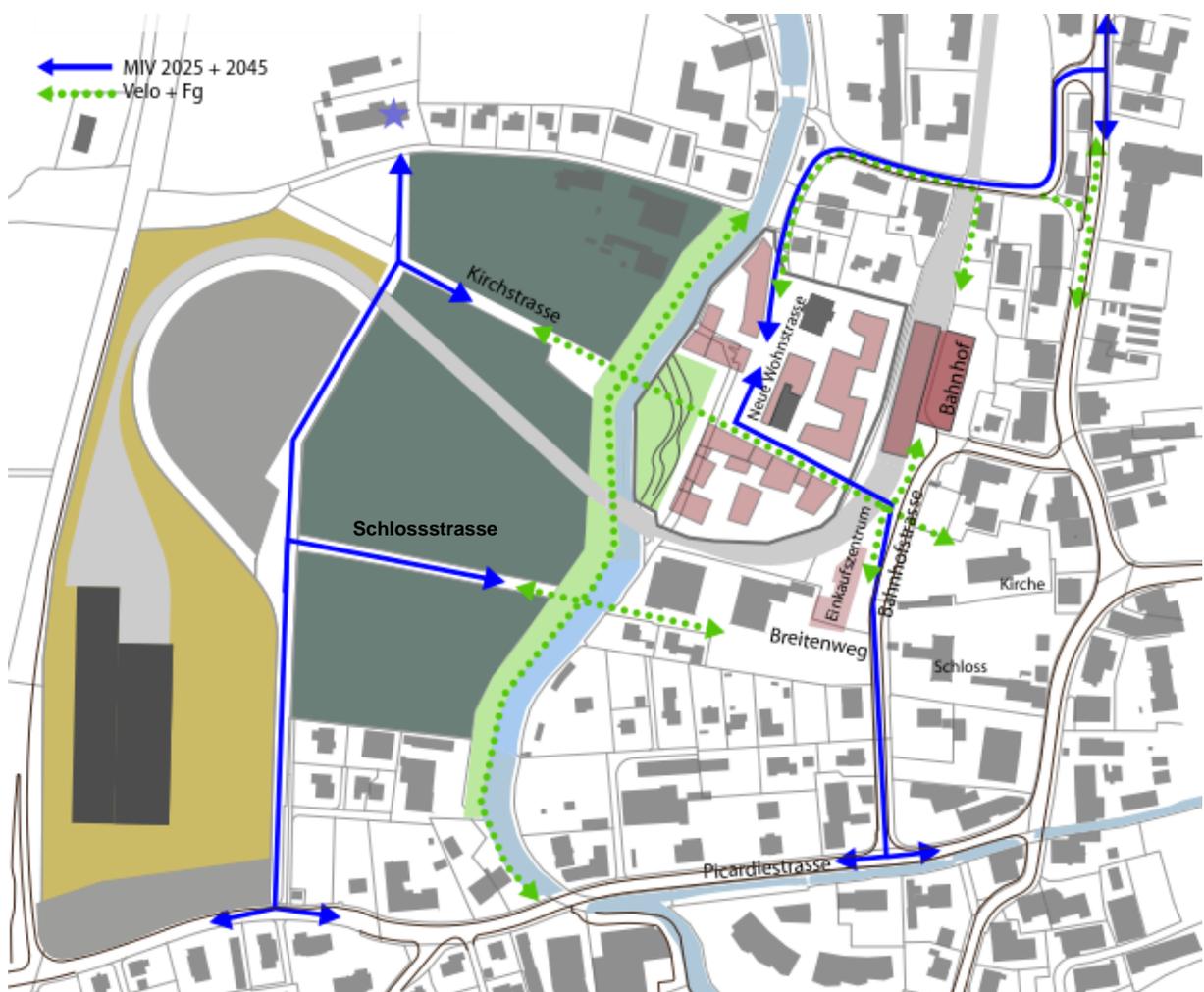


Abbildung 9: Zielbild «Entwicklung Hegmatte» kommunale Erschliessung (StadtWerke, Norden oben)

- Die **Erschliessung des "Mühleareals"** für den **motorisierten Individualverkehr (MIV)** erfolgt via Bahnhofstrasse an die Picardiestrasse. Mit einem Bahnübergang wird die Depot-/Werkstattanlagenzufahrt der AAR bus+bahn gequert und das "Mühleareal" an die Bahnhofstrasse angeschlossen.

- Die spätere **MIV-Erschliessung des Gebiets "Hegmatte"** erfolgt über ein neues Quartierstrassennetz ab der Picardiestrasse. Dieses ist auf die optimalen Querungspunkte der Gleiszufahrt AAR bus+bahn, 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 Schlosstrasse" im Sinne weiterer wichtiger Ortsbildelemente).
- **Fuss- und Radverkehr (FRV):** Über die neue Erschliessungsstrasse ins "Mühleareal" ist die Anbindung des FRV 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 "Schlosstrasse" sowie aus dem Zentrum "Mühleareal" beziehungsweise "Kirchstrasse") werden Fuss- und Radverkehr optimal an die nationale Veloroute angebunden und zugleich Zugänge zu den Naherholungsräumen geschaffen.
- **öV-Erschliessung:** Das "Mühleareal" ist via AAR- und Busbahnhof optimal angebunden. Das neue Wohnquartier "Hegmatte" liegt mehrheitlich im 300 m Perimeter der AAR-Haltestelle und der Bushaltestelle "Schöffland Dreistein" an der Picardiestrasse. Ein Doppelspurausbau im sensiblen Bereich zwischen der Unterdorfstrasse bis zur Aarauerstrasse ist nicht nötig (siehe Vororientierung im Richtplan gemäss Ziffer 2.1).
- **Erschliessung Depot-/Werkstattanlagen AAR bus+bahn:** 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 Beschreibungen finden sich im Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal)" (siehe Beilage 2).

5.3.3 Zielbild – Betrieb AAR bus+bahn

- Mit den **neuen Depot-/Werkstattanlagen** deckt die AAR bus+bahn den Platzbedarf kurz-, mittel- und langfristig; d.h. per 2025 und 2030 (3. Beschaffungstranche) beziehungsweise darüber hinaus.
- Im **Gebiet "Hegmatte"** besteht damit die Option, den Raum für einen weiteren Ausbauschritt ab 2045 zu sichern (namentlich Ersatz Werkstatt "Unterdorf" sowie heute noch nicht bekannte Erfordernisse). Diese Ausbaureserve, die Konzentration von Werkstätten und Depotanlagen an einem einzigen Ort und die Möglichkeit des Verzichts auf den Doppelspurausbau im sensiblen Bereich zwischen der Unterdorfstrasse bis zur Aarauerstrasse bilden überzeugende Elemente des Zielbilds im Unterschied zur "Rückfallebene".
- Die **Sicherung von Flächenreserven** über einen allfälligen Entwicklungsschritt 2045+ hinaus (Zukunftsfähigkeit), sind nur auf dem Betriebsareal "Hegmatte" möglich.

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

5.3.4 Zielbild – Kosten und Finanzierung

Die unten stehende 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 Hegmatte" ist eine längere Zufahrt zu den Depot-/Werkstattanlagen nötig, demgegenüber ist im Szenario "Entwicklung an Ort" ("Rückfall-ebene") 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 "Entwicklung Hegmatte" ist insbesondere die 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 Gemeinde sind im Gegenzug auch Erlöse in Form der gesetzlichen Mehrwertabgabe zu erwarten. Im Falle des Gebiets "Hegmatte" ist davon auszugehen, dass bereits im 2025 massgeblich Erschliessungskosten anfallen, die Mehrwertabgabe aus der potentiellen Wohnbauentwicklung jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt zu erwarten ist.

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

Investitionskosten		
	An Ort	Hegmatte
	2025	2025
Werkstatt-/Depotanlagen	81 800 000	90 700 000
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
Kommunale Erschliessung	4 300 000	17 000 000
Gemeindeanteil Erschliessung Mühleareal	1 600 000	3 700 000
Gemeindeanteil Erschliessung Hegmatte	-	5 900 000
Anteil Dritter	2 700 000	7 400 000
Gesamttotal exkl. MwSt.	86 100 000	107 700 000
Kostengenauigkeit	±30%	±30%

Abbildung 10: Zusammenstellung Kostenschätzung (Investitionskosten) nach Kostenträger (tbf)

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

6. Umsetzung des Zielbilds als Wohnschwerpunkt (WSP)

6.1 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 AAR bus+bahn 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, sollte 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, mindestens ebenso im Interesse des Kantons wie im Interesse des Bundes, so ist eben 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 erhöht der Kanton die Realisierungswahrscheinlichkeit und er kann weitgehend verhindern, dass das Vorhaben im Plangenehmigungsverfahren an einer ungenügenden planerischen Grundlage scheitern könnte. 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 4.2 bildet dafür eine sehr gute und fundierte Grundlage, ersetzt aber ein eigentliches Sachplan- beziehungsweise Richtplanverfahren nicht (raumplanerische Gesamtsicht und Interessenabwägung, politische Legitimation und Akzeptanz).

6.2 Richtplananpassungen

Mit der vorgesehenen Verlagerung der bisherigen Depot-/Werkstattanlagen aus dem Ortszentrum an die Suhrentalstrasse gilt es, im Richtplan mittels geeigneter Beschlüsse ein Konzept festzuschreiben, welches stufengerecht – und insbesondere langfristig ausgerichtet – eine konzis abgestimmte und hochwertige Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Freiraum im "Mühleareal" und im Gebiet "Hegmatte" 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 haushalterischen 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 (innen) und -entwicklung (ausser) 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 "Zentrum, Mühleareal/Hegmatte" raumplanerisch nur dann Sinn macht, wenn die Verlagerung der bisherigen Depot-/Werkstattanlagen aus dem Ortszentrum an die Suhrentalstrasse (erfolgreiches Plan-genehmigungsverfahren vorausgesetzt) beziehungsweise die angestrebte Revitalisierung und Aufwertung des Ortsbilds auch tatsächlich möglich werden. Würde die "Rückfallebene" mit der "Entwicklung an Ort" zum Tragen kommen, wäre ein solcher WSP in Schöffland nicht ausreichend zweckmässig.

Zur Umsetzung des Zielbilds "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" (siehe Ziffer 5.3) werden auf Ebene Richtplan folgende Festsetzungen vorgeschlagen:

- **Raumkonzept R 1:** Im Ländlichen Zentrum Schöffland wird – gebunden an die Realisierung der Depot-/Werkstattanlagen - neu ein Wohnschwerpunkt (WSP) festgesetzt.
- **Richtplankapitel S 1.9:** Die Planungsanweisung 1.1 (Festsetzung) wird mit 'Nr. 22 – Schöffland – "Zentrum, Mühleareal/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:** Die Planungsanweisung 1.1 wird mit der Festsetzung der raumwirksamen Eisenbahnanlagen im Gebiet "Hegmatte" ergänzt (u.a. Depot-

/Werkstattanlagen samt langfristiger Flächenreserve, Gleisharfe, Zufahrtsgeleise 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 S 1.2:** Räumlich konkrete Festsetzung von Siedlungsgebiet im Gebiet "Hegmatte" gestützt auf Planungsgrundsatz B und Planungsanweisung 1.3 lit. c für "Gleisbogen" (rund 1.5 ha) und für die zwischen Depot-/Werkstattanlagen und Suhre gelegenen mittel-/längerfristigen Entwicklungsgebiete des WSP (rund 5 ha), gebunden an die Realisierung der Depot-/Werkstattanlagen. Die Siedlungsgebietserweiterung im "Gleisbogen" dient entsprechend Zielbild (Ziffer 5.3.1) unter anderem der Verlagerung von Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr.
- **Richtplankapitel L 3.1:** Reduktion der Fruchtfolgeflächen in Abstimmung der Siedlungsgebietsfestsetzung gemäss Richtplankapitel S 1.2 sowie der Eisenbahnanlagen gemäss Richtplankapitel M 3.3, d.h. 5 ha für Depot-/Werkstattanlagen, Geleisinfrastuktur und "Gleisbogen" sowie weitere 5 ha für die mittel-/längerfristige Entwicklungsgebiete des WSP, gebunden an die Realisierung der Depot-/Werkstattanlagen. Insgesamt 10 ha.

6.3 Entwicklungsschritte (planungsrechtliche Sicherstellung)

Im Rahmen des durchgeführten Strategieprozesses (siehe Ziffer 4.2) wurden bereits detaillierte Überlegungen hinsichtlich sinnvoller Entwicklungsschritte des Zielbilds "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" angestellt. Die nachfolgend skizzierte Etappierung ist insbesondere auch im Zusammenhang mit den für die planungsrechtliche Sicherstellung nötigen Planungs-, Plangenehmigungs- und Baubewilligungsverfahren zu lesen.

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 Aussenentwicklung. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass das Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" 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 Schöffland (Hegmatte/Mühleareal); Beilage 2):

- Raumtyp: Ländliches Zentrum.
- Einwohner: (über-)regional abgestimmtes Potenzial von +900 E (davon +630 E in bestehender Bauzone, 70%) bis 2040 bzw. +1'270 E über 2045 hinaus (davon +710 E in bestehender Bauzone, 56%).
- Mindestwohnanteil modulierend je nach Entwicklungsstand Wohnen und Gewerbe von heute 74% über 55% auf wieder >70% ab 2040.
- Einwohnerdichten gesamthaft (Innen- und Aussenentwicklung) von knapp 30 E/ha auf bis zu 98 E/ha; Entwicklung bestehende Bauzone auf rund 80 E/ha und Aussenentwicklung in 5 ha Neubaubereichen zwischen 140 und 160 E/ha.

- öV-Güteklasse: per dato grossmehrheitlich öV-Güte B (300 m-Radius) und bis 2040 grossmehrheitlich öV-Güte A (300 m-Radius) bzw. gesamtes Areal öV-Güte B (gemäss Fachannahmen AVK).
- Möglichkeit einer hochwertigen Siedlungs- und Freiraumgestaltung (gemäss Vorgaben Richtplankapitel S 1.1), einer kompakten und dichten Siedlungsform, welche eine energieeffiziente Struktur und eine nachhaltige Energieversorgung gewährleistet, für einen angemessenen Anteil an öffentlichen Freiräumen, einer zweckmässigen Etappierung der Realisierung sowie Optionen für Gewerbe- oder Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen samt guter Anbindung des Gebiets an die Netze des Fuss- und Radverkehrs; inkl. gute und direkte Anbindung an die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.

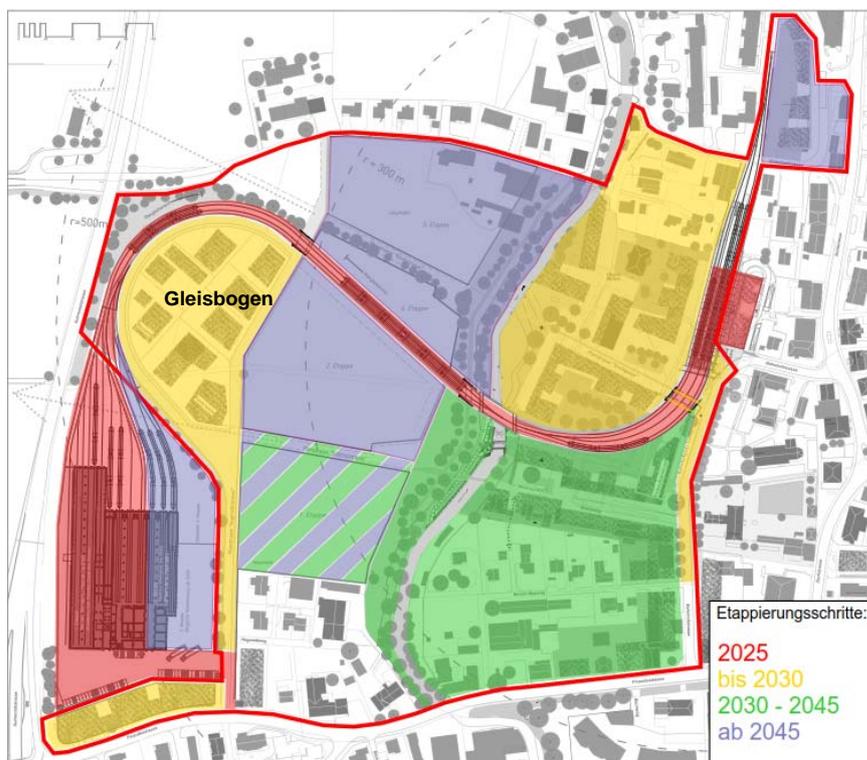


Abbildung 11: Überblick möglicher Perimeter WSP und Entwicklungsschritte (tbf, Norden oben)

6.3.1 Entwicklungsschritt 2025

Auf Ebene kantonaler Richtplan ist der Standort der Depot-/Werkstattanlagen samt Geleisen (politisch) zu sichern, der WSP "Zentrum, Mühleareal/Hegmatte" festzusetzen und die Fruchtfolgefleichen (planerisch) anzupassen/zu reduzieren. Der WSP ist in Abhängigkeit des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens zur Verlagerung der Depot-/Werkstattanlagen quasi bedingt festzusetzen.

Danach initiiert die AAR bus+bahn 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 **kommunalen Entwicklungsrichtplans "Zentrum, Mühleareal/Hegmatte"** behördenverbindlich zu sichern und als übergreifende Grundlage für die zeitlich verschobene, arealweise Entwicklung 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 Picardiestrasse) und die neu zu schaffende Arbeitszone ("Gleisbogen" samt Siedlungsrand; Berücksichtigung der Raumsicherung für Bauamt mit Werkhof und die Feuerwehr) 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 sinngemäss der Richtplankapitel S 1.1, 1.4, 1.5 und 1.9 zu gewährleisten.

6.3.2 Entwicklungsschritt bis 2030

Möglichst rasch nach erfolgreicher Verlagerung der Depot-/Werkstattanlagen ins Gebiet "Hegmatte" sollen folgende Entwicklungsschritte erfolgen:

- **Realisierung des "Mühleareals"** inkl. Umnutzung des mehrgeschossigen Fabrikgebäudes sowie der ehemaligen Standorte des Bahndepots und des Bahnhofplatzes.
- **Entwicklung und Einzonung der Arbeitszonen "Hegmatte"** nach Bedarfsnachweis ("Kopfbau" Picardiestrasse sowie neue Arbeitszone im "Gleisbogen"; Berücksichtigung der Raumsicherung für Bauamt mit Werkhof und die Feuerwehr, wenn Verlagerung noch nicht in diesem Entwicklungsschritt erfolgt).

Für diesen Entwicklungsschritt sind **Anpassungen an der kommunalen Nutzungsplanung** erforderlich (inkl. Mehrwertabgabe). Die Genehmigung der geänderten Nutzungsplanung durch den Kanton kann erst nach der Rechtskraft der Plangenehmigung der Depot-/Werkstattanlagen samt Geleisen im Gebiet "Hegmatte" erfolgen (verfahrensrechtliche Sicherstellung).

6.3.3 Entwicklungsschritt 2030 – 2045

Mit der **Verlagerung des Bauamts mit Werkhof und der 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 in einem Gestaltungsplan aufzuarbeiten sein – auch in Abhängigkeit der effektiv verfügbaren Entwicklungsflächen (allenfalls sind dannzumal Baupflichten für bereits eingezonte Grundstücke gestützt auf § 28i Abs. 2 BauG zu prüfen).

Möglich scheint in diesem Zeitraum auch eine **erste Wohnbauentwicklung im Gebiet "Hegmatte"**, je nach Stand der hochwertigen Innenentwicklung im Zentrumsbereich (keine

Konkurrenzierung, jedoch Verstetigung der Entwicklung im Ländlichen Zentrum). Dazu ist eine allenfalls mit der Richtplanung (siehe Ziffer 6) koordinierte Anpassung der Nutzungsplanung nötig (**Einzonungen**). 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 des Zielbilds beziehungsweise des unterdessen vorliegenden kommunalen Entwicklungsrichtplans sichern.

6.3.4 Entwicklungsschritt ab 2045+

Für den Horizont 2045+ ist eine **etappenweise Wohnbauentwicklung** im Gebiet "Hegmatte" vorgesehen. Dann ist auch eine allenfalls mit der Richtplanung (siehe Ziffer 6) 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, welche per 2045 das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Entsprechend erfolgt ein **Ausbauschritt der Depot-/Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte"** und damit die finale Zusammenführung der Depot- und Werkstattanlagen im Gebiet "Hegmatte". Das aufgegebene **Werkstattareal "Unterdorf" im Zentrum kann auf diesen Zeitpunkt umgenutzt** werden (hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen).

7. Zentrale Sachthemen – Räumliche Abstimmung

7.1 Rahmen für die Interessensabwägung

National bedeutsame Interessen

Bei der planerischen Umsetzung des Zielbilds "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" in Schöftland 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-)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. abis 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).
- d) Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Landschaft usw. (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG) sowie Erhalt des Kulturlands insbesondere der Fruchtfolgefleichen (Art. 3 Abs. 2 lit. a RPG).

Hinsichtlich der Interessenermittlung zum **gut ausgebauten Verkehrsnetz** (obenstehender Aufzählungspunkt a) siehe die Ausführungen unter Ziffern 2 und insbesondere 3.2.

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 2, 3.1 und 5.3 sowie 6.2 und 6.3 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 7.1.1). 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 **Fruchtfolgeflächen** zeigt die Standortevaluation für die Depot- und Werkstattanlagen (siehe Ziffer 4.1), dass die landwirtschaftlichen Nutzflächen entlang des Bahntrasses jeweils von guten bis sehr guten Fruchtfolgeflächen geprägt sind. Sämtliche beurteilten Standorte ausserhalb Baugebiet beanspruchen Fruchtfolgeflächen. Ein gewisser Zielkonflikt ist in diesem Bereich unvermeidbar (siehe Ziffer 7.1.2).

Interessenabwägung bei Bundesaufgaben

Die Gemeinde Schöftland 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 ungeschmälerete Erhaltung, jedenfalls aber (...) die grösstmögliche Schonung. Ein Abweichen von der ungeschmälereten 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 Abwägungsverfahren als z.B. Art. 3 Raumplanungsverordnung (RPV).

Die "Aufgabeninteressen" des öffentlichen Verkehrs und der Siedlungsentwicklung nach innen, welchen der Gesetzgeber im RPG grosses Gewicht beimisst, sind ebenfalls von nationaler Bedeutung; mit Verweis auf Art. 1 Abs. 2 lit. abis 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 "Aufgabeninteressen" von nationaler Bedeutung beiträgt.

7.1.1 Interessenermittlung im Bereich Ortsbild

Das umzusetzende Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" findet innerhalb des ISOS-Perimeters statt. Entsprechend hat im Rahmen des Strategieprozesses (siehe Ziffer 4.2) 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 Suhr-entalstrasse 1990; vgl. Abbildung 12):

- **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 AAR bus+ bahn, 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)

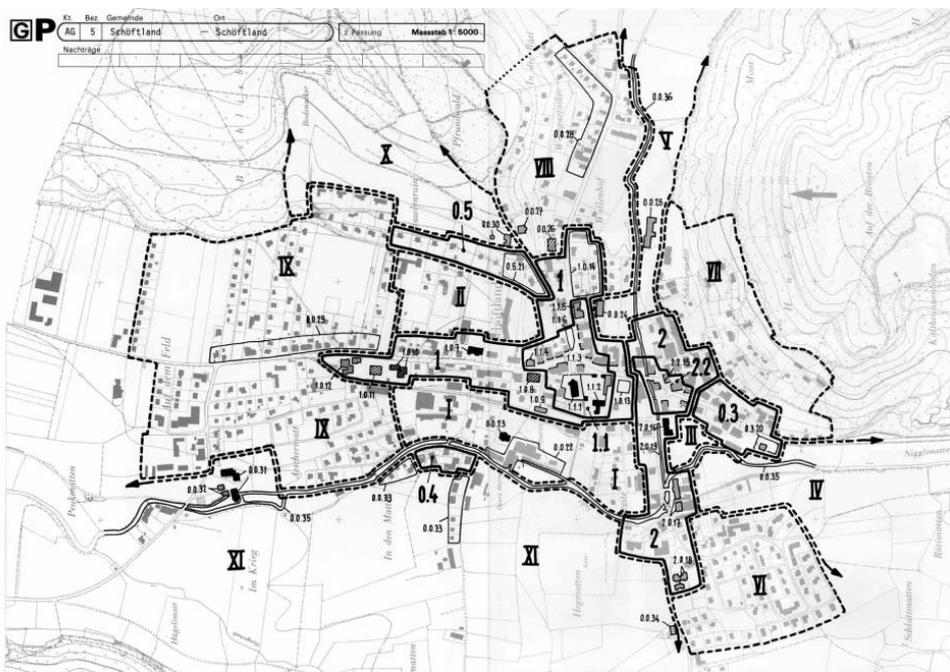


Abbildung 12: ISOS-Karte / Ortsbildaufnahmen (BAK, Norden links)

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 dem verfolgten Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" 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 kompartimentiert und zerschneidet den Raum nachhaltig, so dass ihm aus fachlicher Sicht die gemäss ISOS zugeschriebenen Qualitäten heute weitestgehend abgehen beziehungsweise diese unwiederbringlichen 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 weder Landschaftsschutz- noch Freihalteinteressen festgesetzt worden (keine Landschaft von kantonaler Bedeutung [LkB], grüne Schraffur; kein Siedlungstrenngürtel, rote Schraffur; südlich sind jedoch LkB und nördlich ein Siedlungstrenngürtel festgesetzt).

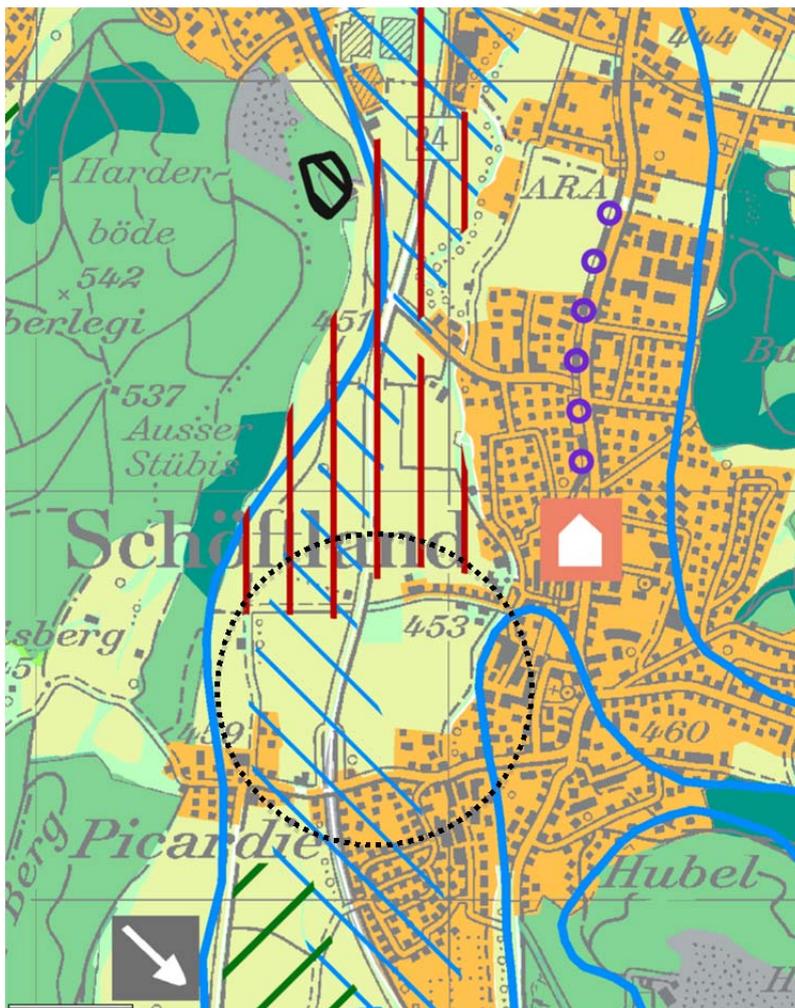


Abbildung 13: Auszug Richtplankarte (ARE AG, Norden oben)

Im Zuge der Facharbeiten zum unterdessen verworfenen Richtplankapitel "Siedlungsbegrenzungslinien" hat der Regionalverband Suhrental im Gebiet "Hegmatte" überdies auch keine Siedlungsbegrenzungslinie vorgeschlagen. 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 5.3.1) hinreichend Rechnung getragen.

7.1.2 Interessenermittlung im Bereich Fruchtfolgeflächen (FFF)

Das Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" beansprucht im ersten Entwicklungsschritt ungefähr 5 ha FFF (siehe Ziffer 6.3.1), längerfristig insgesamt etwa 10 ha (siehe Ziffer 6.2). 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 (siehe Ziffer 4.1).

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. 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 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 Fruchtfolgeflächen (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 Fruchtfolgeflächen zu sichern und gut arrondierte Flächen für eine zukunftsfähige Landwirtschaft zu erhalten. Bei raumwirksamen Tätigkeiten ist die Verminderung des Landwirtschaftsgebiets, insbesondere der FFF, 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.

7.1.3 Interessenermittlung im 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 Baugebietungen freizuhalten und von Neueinzonungen ist grundsätzlich abzusehen. Die 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 nachgelagerten Planungsverfahren sind diese Vorgaben (sowie die Vorgaben der Gewässerschutzverordnung) zu berücksichtigen.

7.2 Interessensabwägung 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 Ausbaupazitäten der AAR bus+bahn
- Berücksichtigung der Umweltaforderungen (inkl. Hochwasserschutz)
- 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 an Ort" ("Rückfallebene") und "Entwicklung Hegmatte" –

ergeben sich wie folgt (siehe Schlussbericht "Zentrumsentwicklung Schöffland (Hegmatte/Mühleareal); Beilage 2):

- Nur das Szenario "Entwicklung Hegmatte" beziehungsweise das Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" leistet kurz-, mittel- und langfristig einen nachhaltigen Beitrag zugunsten einer **städtebaulich erwünschten Entwicklung** der Gemeinde Schöffland 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 Doppelpurausbau und die grossvolumigen Erweiterungen der bereits grobkörnigen Depot- und Werkstattbauten merklich verstärkt, auf lange Zeit zementiert und damit als nicht statthaft 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 dem Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" eine echte und realisierbare Alternative besteht – das Ortsbild von Schöffland höchstens im Sinne der "Rückfallebene" (Zwangslage) noch stärker von grossen, dominant sowie monumental wirkenden, rein funktional-architektonisch gestalteten Volumina besetzt werden darf (Massstabslosigkeit, fehlender adäquater Ausdruck).
- Das Szenario "Entwicklung Hegmatte" beziehungsweise das gewählte Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" gewährleisten insgesamt deutlich hochwertigere Entwicklungsmöglichkeiten bezüglich Städtebau, was aus kantonaler Sicht hoch zu gewichten ist. Es wird eine umfassende sowie bedarfsgerechte und etappierbare "Stadtreparatur" und Weiterentwicklung des bedeutsamen Ortskerns ("Mühleareal") und damit verbunden eine tiefgreifende Aufwertung des Ortsbilds von nationaler Bedeutung erreicht. Mit dem Zielbild wird die Grundlage für einen Wohnschwerpunkt nach Richtplankapitel S 1.9 gelegt (hochwertige "Stadtergänzung" mit Horizont bis 2040+). Dies bedeutet eine richtplankonforme und forcierte Aufnahme des prognostizierten starken Wachstums vorab durch hochwertige Innen- und mittelfristig auch durch eine ebensolche Aussenentwicklung. Dies an einem aus gesamtraumplanerischer Sicht sehr gut geeigneten Standort einhergehend mit einer erwünschten Aufwertung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöffland gemäss Raumkonzept.
- Das Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" 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 Radverkehr erschlossene Gebiete gelenkt, was in Einklang mit der kantonalen Mobilitätsstrategie steht (Abstimmung Siedlung, Verkehr und Freiraum). Sogenannter Zwangsmobilität (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 Kapitel 2.1). Zudem hat die Gemeinde die gute Anbindung des Gebiets an die Netze des Fuss- und Radverkehrs im Sinne von Richtplankapitel M 4.1 sowie die gute und direkte Anbindung an die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit dem Fuss- und Radverkehr auszuweisen (Richtplankapitel S 1.9, Planungsanweisung 2.3).

- Der Ausbau der Bahnanlagen leistet einen essentiellen Beitrag für den **Betrieb der AAR bus+bahn** und damit für die **Sicherung des heute benötigten öV-Angebots im Suhren- und Wynental**. Nur im Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" können zusätzlich auch Flächen für die bahnbedingten Ausbauschritte nach 2045+ sowie zur weitergehenden 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.
- Das verfolgte Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" ist nach erster Einschätzung **wirtschaftlich**. Die durch den bereits getroffenen Rollmaterialentscheid nötige Erhöhung der Depot-/Werkstattkapazität der AAR bus+bahn 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 4.1). Es hat sich bestätigt, dass über das ganze Netz der AAR bus+bahn nur in Schöffland gut geeignete (Fein-)Standorte bestehen. Echte Alternativstandorte sind nicht vorhanden.
- Im Bereich **Umwelt** ermöglicht das Zielbild 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).
- Bezüglich des **Hochwasserschutzes** kann festgehalten werden, dass Siedlungsgebiet im Freihaltegebiet Hochwasser grundsätzlich festgesetzt werden kann. Das nachgelagerte Verfahren der Einzonung hat Richtplankapitel L 1.2, Planungsanweisung 3 zu berücksichtigen. Der Abflusskorridor innerhalb der künftigen Bauzone in der Hegmatte muss in der Nutzungsplanung planerisch gesichert und vor Realisierung der Bauvorhaben im neu einzonzten Gebiet mittels entsprechender Terrain-Anpassung/Modellierung sichergestellt, dauerhaft erhalten und unterhalten werden.
- Die angestrebte Entwicklung gemäss Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" benötigt mittel- und langfristig grössere Flächen an Kulturland (vorwiegend Fruchtfolgeflächen, FFF). Dies ist jedoch immanenter und unausweichlicher Bestandteil der vom Bundesrat genehmigten, grossrätlichen 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 10 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 2016 40'461 ha). Im Rahmen nachgelagerter Verfahren sind die Vorgaben betreffend Wiederverwertung des anfallenden Ober- und Unterboden unter Berücksichtigung des Verzeichnisses zur Aufwertung von Fruchtfolgefleichen 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 Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" verschiebt sich der **Siedlungsrand** an die heutige Suhrentalstrasse (bestehende Zäsur) und kann erstmals konsequent gestaltet werden. Die Depot-/Werkstattanlagen gewährleisten zusammen mit den 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 an Ort" ("Rückfallebene") wird als äusserst anspruchsvoll beurteilt (siehe auch Ziffer 7.1.1). Auch der erforderliche Landerwerb stellt in beiden Szenarien ein Risiko dar. Wiederum scheint die Ausgangslage beim Szenario "Entwicklung an Ort" ("Rückfallebene") im bebauten, zentralörtlichen Bereich anforderungsreicher. Das Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" weist aufgrund der erforderlichen Richtplananpassung für die Festsetzungen des Standorts der Depot-/Werkstattanlagen und des Wohnschwerpunkts "Zentrum, Mühleareal/Hegmatte" wohl das etwas grössere (politische) Verfahrensrisiko auf (siehe auch Ziffer 6.2).
- Für die AAR bus+bahn beziehungsweise den Kanton als öV-Besteller bestehen damit beim verfolgten Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" grössere **Terminrisiken**. Die Projektierung der Depot-/Werkstattanlagen durch die AAR bus+bahn 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 an 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 AAR bus+bahn womöglich zeitlich verzögert, was sich

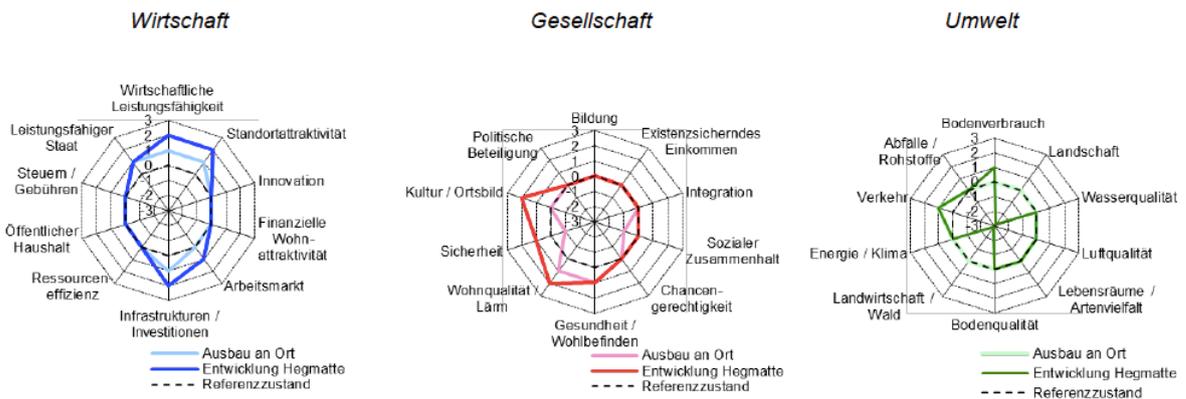
sowohl ungünstig auf Kanton, Region und Gemeinde als auch auf den Betrieb der AAR bus+bahn auswirken würde.

7.3 Nachhaltigkeitsbeurteilung

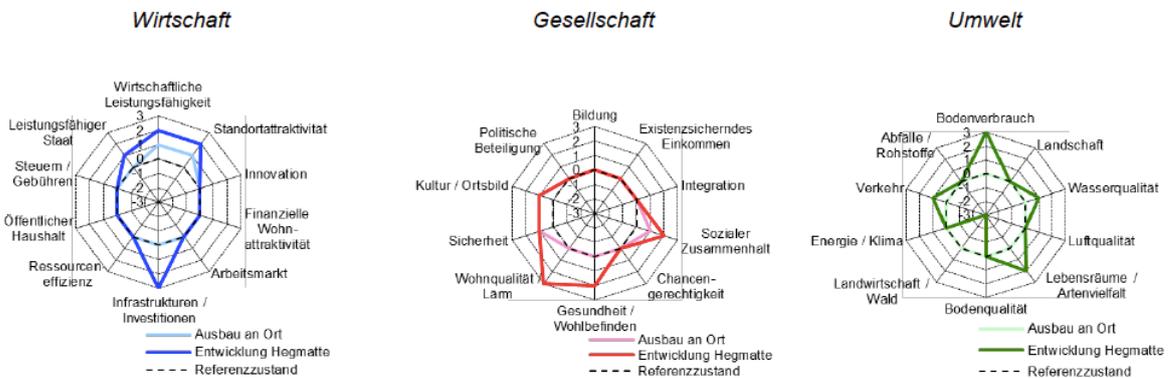
Bei komplexen Planungsprozessen sowie im Zusammenhang mit Richtplangeschäften sieht der Kanton Aargau standardmässig eine Nachhaltigkeitsbeurteilung durch eine beigezogene Fachstelle vor. Damit soll die umfassende Interessensabwägung durch eine systematische Berücksichtigung der Zieldimensionen Gesellschaft, 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 Hegmatte" (Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn") oder das Szenario "Entwicklung an Ort" ("Rückfallebene").
- Im direkten Vergleich "heute bis 2025" (vgl. Abbildung 14) schneidet das Szenario "Entwicklung Hegmatte" (Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn") im Zustand 2025 in den Dimensionen Wirtschaft und Gesellschaft klar besser ab als das Szenario "Entwicklung an Ort" ("Rückfallebene"). Demgegenüber schneidet das Szenario "Entwicklung an 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. Im Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" führt die weitere qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung im Gebiet "Hegmatte" (nun innerhalb des neu festzusetzenden Siedlungsgebiets) und die weitere hochwertige Innenentwicklungen 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 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 14: Auszug Nachhaltigkeitsbeurteilung (Naturama)

7.4 Fazit

Per **2025 bietet** das verfolgte Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" deutlich mehr Potentiale für eine qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung und zur Revitalisierung des national bedeutsamen Ortsbilds. Die kurz-, mittel- und langfristigen bahnbetrieblichen Anforderungen lassen sich jederzeit erfüllen.

In der Langfristsperspektive **2045+** zeigt sich das grosse Potential des beschlossenen Zielbilds noch deutlicher. Es sichert spätere Ausbauschnitte der Bahn (Verlagerung Werkstatt "Unterdorf" sowie weitere Reserven) und schafft – nicht zuletzt auch durch die Möglichkeit der Verlagerung von Bauamt mit Werkhof und Feuerwehr in den "Gleisbogen" – grosse Potentiale für eine Weiterentwicklung und Stärkung des Ländlichen Zentrums Schöftland 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 dem weiterverfolgten Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" den Entwicklungsanforderungen an ein Ländliches Zentrum hinreichend Rechnung getragen wird. Die für ein Ländliches Zentrum gemäss Raumkonzept relevanten Nachhaltigkeitsindikatoren gewinnen unverkennbar stärker dazu beim Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn".

Im Ergebnis zeigt die vorliegende, transparente Interessenabwägung deutlich, dass die Erfüllung der "Aufgabeninteressen" 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 längerfristig terminierten, massvollen Aussenentwicklung im Gebiet "Hegmatte" – höher zu gewichten sind, als das aus heutiger und fachlicher Sicht zu relativierende Teil-Interesse der Umgebungsrichtung XI (ISOS) und das Interesse an der Erhaltung der Fruchtfolgefleichen (unlösbarer Zielkonflikt im Aargau). Insofern liegt höchstens – wenn überhaupt – eine allenfalls leichte Beeinträchtigung des ISOS-Objekts im Bereich der Umgebungsrichtung XI vor. Mit der dargelegten Gesamtperspektive hinsichtlich der Weiterentwicklung des Ländlichen Zentrums Schöftland nach Raumkonzept und insbesondere als WSP wird dem Gebot der ungeschmälerte Erhaltung beziehungsweise der grösstmöglichen Schonung Folge geleistet.

8. Planungsablauf

Bisheriger Planungsverlauf:

- Sommer 2017: Abschluss des Strategieprozesses gemäss "Letter of Intent (LOI)" mit Szenarioentscheid zugunsten Szenario "Entwicklung Hegmatte" (Zielbild "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn"; siehe Ziffer 4.2)
- August/September 2017: positive Kenntnisnahme des Szenarioentscheids durch die übergeordneten Entscheidungsträger von Gemeinde (Gemeinderat), AAR bus+bahn (Verwaltungsrat) und Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Departementvorsteher) (siehe Beilage 4).
- September 2017: Einholen einer regionalen Stellungnahme beim Regionalverband Suhrental durch die Gemeinde Schöffland.
- 26. Oktober 2017: Erstinformation der Grundeigentümer (im Gebiet "Hegmatte" und "Mühleareal") durch Gemeinderat Schöffland und AAR bus+bahn.
- 13. November 2017: Information der Öffentlichkeit durch Gemeinderat Schöffland, AAR bus+bahn sowie ARE und AVK.
- 20. November 2017: Kurzinformation an der Gemeindeversammlung durch Gemeinderat Schöffland.
- 22. November 2017: Information des Regionalverbands Suhrental an der öffentlichen Hauptversammlung durch Gemeinderat Schöffland, AAR bus+bahn sowie ARE und AVK.
- 29. November 2017: Vorabzug regionale Stellungnahme Regionalverband Suhrental.
- 4. Dezember 2017: Antrag Gemeinde Schöffland zur Anpassung des Richtplans.
- Ende 2017/anfangs 2018: Erwerb "Mühleareal" durch Gemeinde Schöffland
- 17. Mai 2018: Eingang der regionalen Stellungnahme des Regionalverbands Suhrental.

8.1 Nächste Verfahrensschritte

Als nächster Schritt wird seitens des Kantons – auf Antrag der Gemeinde Schöffland vom 4. Dezember 2017 – das Verfahren auf Anpassung des Richtplans einzuleiten sein (siehe Ziffern 6.2 und 8).

Die Gemeinde ihrerseits ist dafür besorgt, nebst dem "Mühleareal" (siehe Ziffer 8) auch im Gebiet "Hegmatte" die Sicherstellung der Verfügbarkeit der benötigten Landflächen voranzutreiben (z.B. mittels Vorverträgen).

Die AAR bus+bahn führt die Projektierung der Depot-/Werkstattanlagen und der nötigen Geleiseinfrastruktur weiter; dies im Hinblick auf das anstehende Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr (BAV).

8.2 Terminplan

Der Grobterminplan für die weiteren Arbeiten ist in der untenstehenden Abbildung ersichtlich. Zeitkritischster Meilenstein ist die Inbetriebnahme der neuen Depot-/Werkstattanlagen im 2025 (zeitgleich mit der Lieferung und Inbetriebnahme der zweiten Tranche der Rollmaterialbeschaffung; siehe Ziffer 3.2).

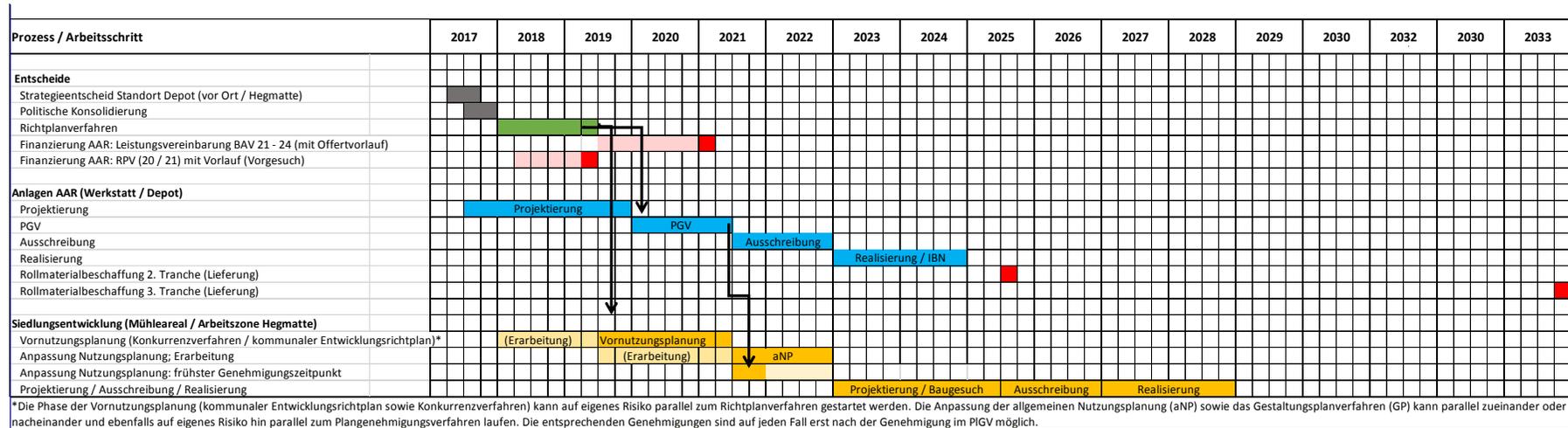


Abbildung 15: Terminplan "Zentrumsentwicklung – neuer Werkstattstandort AAR bus+bahn" (tbf)

5040 Schöftland, 24. Mai 2018

GEMEINDERAT SCHÖFTLAND



Rolf Buchser
Gemeindeammann



Patrick Amrein
Gemeindeschreiber