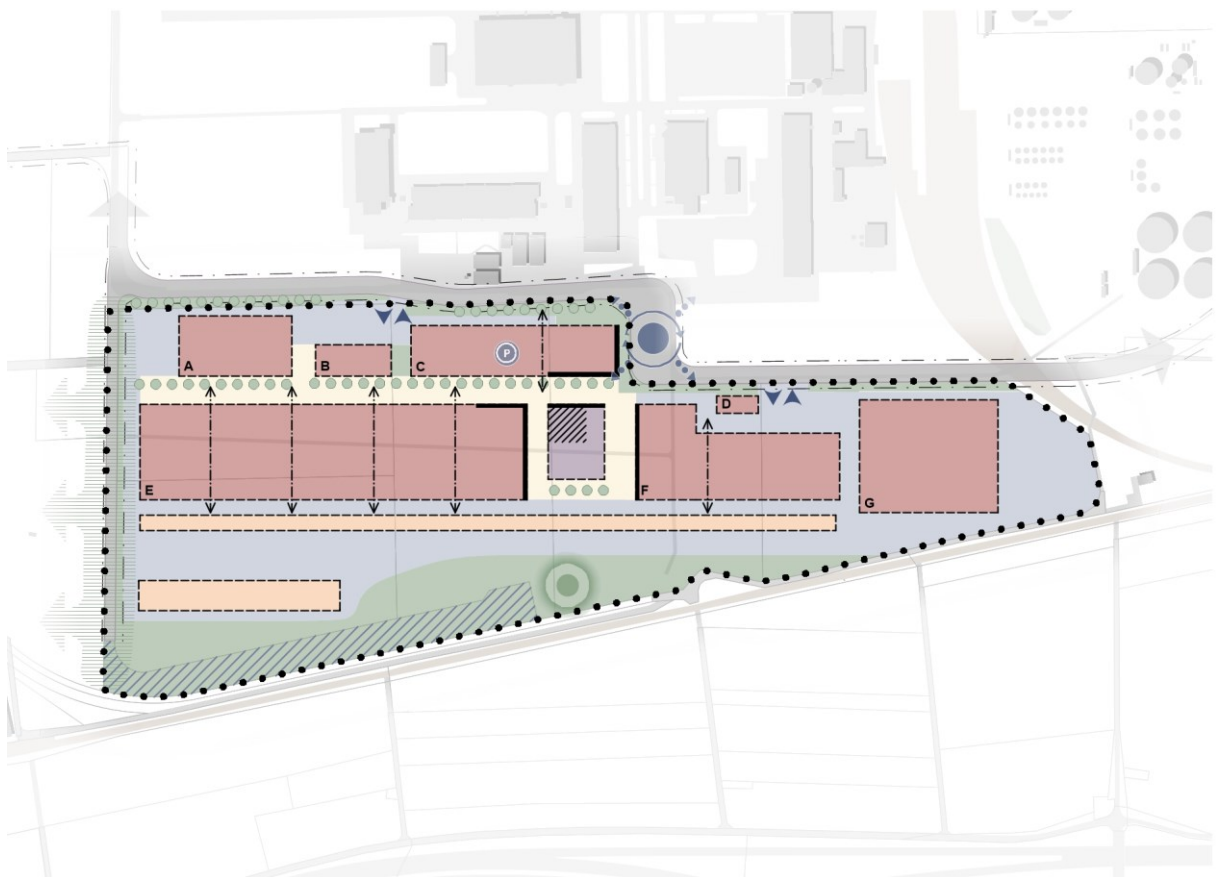


Entwicklungsrichtplan «Areal Bachem AG»

Planungsbericht



Auszug Entwicklungsrichtplan, Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau

KOCH + PARTNER
INGENIEURE GEOMETER PLANER

E-MAIL INFO@KOPA.CH
WEB WWW.KOPA.CH

IM BIFANG 2
5080 LAUFENBURG

FON +41 (062) 869 80 80

MAGDENERSTRASSE 2
4310 RHEINFELDEN

FON +41 (061) 836 96 80

Auftragsnummer
Status

K001.002.275.00
Entwurf

Verfasser

Stefan Giess, dipl. Ing. FH Raumplanung FSU/SIA
Fabian Meisser, MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Colin Schär, BSc Ost in Raumplanung FSU

Verfassungsdatum

6. Februar 2025

Kontrolle



Dateipfad / -name

ber_Entwicklungsrichtplan_ArealBachemAG_E_2025-02-06.docx

Copyright

© KOCH + PARTNER - LAUFENBURG / RHEINFELDEN – 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Perimeter	5
1.3	Ziel der Planung	6
1.4	Planungsprozess	6
2	Planungsrechtliche Grundlagen	7
2.1	Vorgaben des Bundes	7
2.1.1	Gesetze und Verordnungen	7
2.1.2	Sachpläne	7
2.1.3	Inventare	8
2.1.4	Umweltverträglichkeit	8
2.2	Vorgaben des Kantons	10
2.2.1	Kantonaler Richtplan	10
2.2.2	Baugesetz und -verordnung (BauG / BauV)	11
2.2.3	Kantonaler Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»	11
2.3	Vorgaben auf regionaler Ebene	15
2.3.1	Regionales Entwicklungskonzept (REK) Fricktal Regio	15
2.3.2	Agglomerationsprogramm	16
2.3.3	Landschaftsentwicklungskonzept Sisslerfeld (LEK)	17
2.3.4	Testplanung Gebietsentwicklung «ESP Sisslerfeld»	17
2.3.5	Regionaler Sachplan Sisslerfeld	18
2.3.6	Kommunaler Gesamtplan Verkehr «Sisslerfeldgemeinden»	25
2.4	Vorgaben auf kommunaler Ebene	29
2.4.1	Allgemeine Nutzungsplanung	29
2.5	Weitere relevante Sachthemen	34
2.5.1	Lärm	34
2.5.2	Störfallvorsorge	36
2.5.3	Grundwasser / Gewässerschutz	37
2.5.4	Hochwasser / Oberflächenabfluss	38
2.5.5	Belastete Standorte	38
2.5.6	Mikroklima	38
2.5.7	Archäologische Fundstellen	39
3	Gebietsanalyse	42
3.1	Lage / Umgebung	42
3.2	Historische Entwicklung	42
3.3	Nutzungen	43
3.4	Verkehrerschliessung	44
3.4.1	Motorisierter Individualverkehr	44
3.4.2	Fuss- / Radverkehr	44
3.4.3	Öffentlicher Verkehr	44
3.5	Freiraum / Natur	45
3.6	Akteure	46
4	Analysefazit / Synthese	48

5	Entwicklungsgrundsätze und Site Masterplan	50
5.1	Einleitung	50
5.2	Entwicklungsgrundsätze	50
5.3	Site Masterplan	53
5.3.1	Ortsbauliches Konzept (Industrie)	54
5.3.2	Erschliessung	55
5.3.4	Freiraum	56
5.3.5	Etap pierung	56
6	Entwicklungsrichtplan	58
6.1	Bestandteile Entwicklungsrichtplan	58
6.2	Ortsbau (Industrie)	58
6.2.1	Baubereiche Lager, Produktion, Logistik und Infrastruktur	59
6.2.2	Baubereich Verwaltung / Büro	59
6.2.3	Baubereich Tanklager	60
6.2.4	Bereich Hochhaus	60
6.2.5	Interne Korridore freihalten	60
6.2.6	Gestaltungsbaulinie	61
6.3	Verkehr	61
6.3.1	Arealinterne Erschliessungsfläche	62
6.3.2	Ein- / Ausfahrt «Areal Bachem AG»	62
6.3.3	Mobilitätsdrehscheibe	63
6.3.4	Parkierung	63
6.3.5	Freiverlad SBB	63
6.4	Freiraum	64
6.4.1	Attraktiver Frei- und Strassenraum	64
6.4.2	Vegetations- und Freiraum	65
6.4.3	Übergang in Kulturlandschaft gestalten	65
6.4.4	Freiraumbegleitende Bäume	65
6.4.5	Pionierstandort	66
7	Verfahrensablauf und Ausblick	67
7.1	Verfahrensablauf	67
7.2	Ausblick	67
	Beilagen	68
	Abbildungen	68
	Tabellen	69

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Bachem AG wurde 1971 in Liestal gegründet und ist heute die führende Spezialistin für die Herstellung von Peptiden und Oligonukleotiden für pharmazeutische Wirkstoffe. Aufgrund wachsender Kundennachfrage nach TIDES-Fachwissen und -Produktion setzt die Bachem AG ein globales Investitionsprogramm um, das die Kapazitätserweiterung im Fokus hat.

Stand heute zählt die Bachem sechs Standorte auf drei Kontinenten (siehe Abbildung 1). In der Schweiz befinden sich deren zwei (Bachem AG in Bubendorf BL und Bachem SA in Vionnaz VS). Weitere Standorte befinden sich in Kalifornien (USA), St. Helens (England/UK) sowie in Tokyo (Japan).



Abbildung 1: Standorte Bachem (Kartendaten © 2024 Google)

Im Sisslerfeld in der Gemeinde Eiken soll der dritte Bachem-Standort in der Schweiz entstehen. Dazu hat die Bachem AG ein entsprechendes Areal erworben, welches Raum für weitere Ausbauschritte zur Erhöhung der Produktionskapazität der Bachem-Gruppe und damit zur Schaffung von insgesamt bis zu 3'000 neuen Arbeitsplätzen dienen soll.

1.2 Perimeter

Der Planungsperimeter liegt im südlichen Bereich des Gebiets «Sisslerfeld» auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Eiken (siehe Abbildung 2). Er beinhaltet die Parzellen Nrn. 5826, 5827, 5828, 5829, 5830 und 5831 und umfasst eine Gesamtfläche von ca. 16 ha. Südlich des Perimeters verläuft parallel die Bahnlinie Laufenburg – Basel SBB.

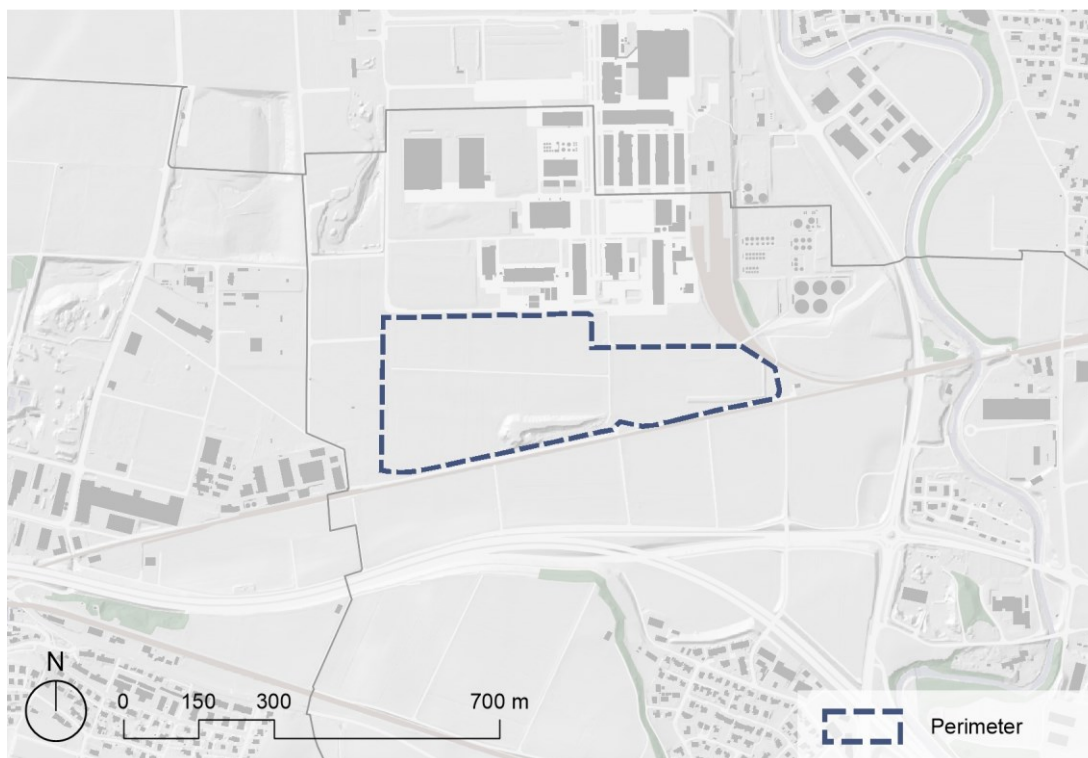


Abbildung 2: Perimeter Areal Bachem AG (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

1.3 Ziel der Planung

Der Entwicklungsrichtplan (ERP) Areal Bachem AG soll die Entwicklung auf dem Areal der Bachem AG im Sisslerfeld steuern und eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für die nachgelagerten Planungsprozesse (Baubewilligungsverfahren usw.) bilden. Er stimmt die Entwicklungsabsichten der Bachem AG (Nutzung, Ortsbau (Industrie), Verkehr, Freiraum usw.) sowie der Gemeinde Eiken mit den übergeordneten Planungen und Rahmenbedingungen ab und legt entsprechende Zielvorgaben und Entwicklungsabsichten fest.

1.4 Planungsprozess

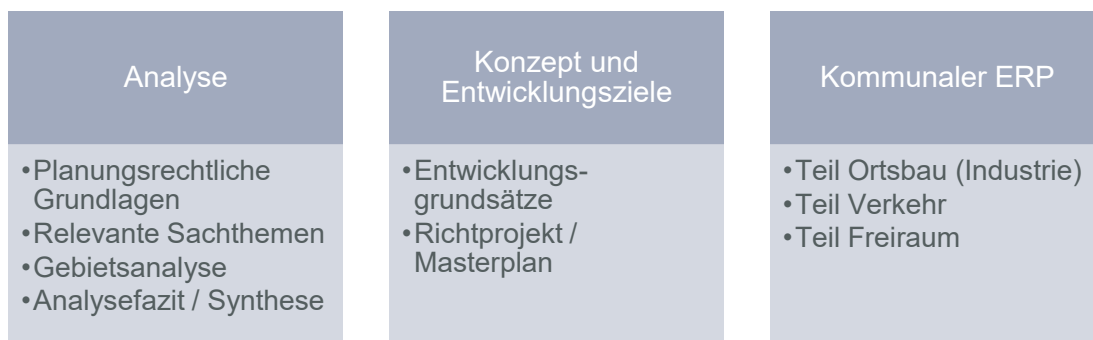


Abbildung 3: Planungsprozess

2 Planungsrechtliche Grundlagen

2.1 Vorgaben des Bundes

2.1.1 Gesetze und Verordnungen

Grundlegende Vorgaben sind dem eidgenössischen Raumplanungsgesetz (RPG) sowie der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV) zu entnehmen. Für den vorliegenden Entwicklungsrichtplan sind folgende Anweisungen von besonderer Relevanz:

- Haushälterische Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 1 RPG)
- Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (Art. 1 Abs. 1 RPG / Art. 2 RPV)
- Beachtung der Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft (Art. 1 Abs. 1 RPG)
- Schutz der natürlichen Lebensgrundlage wie Boden, Luft, Wasser und Landwirtschaft (Art. 1 Abs. 2 lit. a RPG)
- Schaffung und Erhalt der räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft (Art. 1 Abs. 2 lit. b^{bis} RPG)
- Förderung des sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens der einzelnen Landesteile und Hinwirkung auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft (Art. 1 Abs. 2 lit. c RPG)
- Einordnung von Siedlungen, Bauten und Anlagen in die Landschaft (Art. 3 Abs. 2 lit. b RPG)
- Gestaltung der Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung, wobei Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet und hinreichend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein sollen (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG)
- Schaffung von Rad- und Fusswegen sowie das Vorhandensein von vielen Grünflächen und Bäumen (Art. 3 Abs. 3 lit. c und e)

Weitere relevante Gesetze und Verordnungen sind:

- Umweltschutzgesetz (USG)
- Lärmschutzverordnung (LSV)
- Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG)
- Störfallverordnung (StFV)
- Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV)

2.1.2 Sachpläne

Der in Kapitel 1.2 beschriebene Planungssperimeter wird von keinem für den Entwicklungsrichtplan relevanten Sachplan des Bundes tangiert.

2.1.3 Inventare

ISOS

Das Ortsbild von Eiken ist gemäss dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) von lokaler Bedeutung. Für den Planungssperimeter ist im ISOS jedoch kein Eintrag vorhanden.

IVS

Historische Verkehrswege gemäss dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verlaufen keine durch den Planungssperimeter.

BLN

Der Planungssperimeter wird nicht vom Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) tangiert.

2.1.4 Umweltverträglichkeit

Der UVP-Pflicht (Umweltverträglichkeitsprüfung-Pflicht) unterstehen Anlagentypen, die potenziell erheblich umweltbelastend sind und bei denen die Umweltschutzvorschriften in der Regel nur mit Massnahmen eingehalten werden können, die im Einzelfall festzulegen sind. Die UVP-pflichtigen Anlagentypen sind im Einzelnen im Anhang UVPV verzeichnet, teilweise unter Angabe eines bestimmten Schwellenwerts, ab dem die Prüfung durchzuführen ist. Sollte es sich beim Vorhaben der Bachem AG um eine entsprechende Anlage handeln, ist eine UVP im entsprechenden Verfahren (Baubewilligungsverfahren) durchzuführen.

Die Abteilung für Umwelt (AfU) ist die kantonale Umweltschutzfachstelle (Umweltschutzdekret, USD, § 4 Abs. 2). Sie ist zuständig für die Richtlinien zur Voruntersuchung, die Vollständigkeitsprüfung, die Stellungnahme zum Pflichtenheft sowie für die Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB).

Im Umweltschutzdekret (USD) werden der Ablauf einer UVP und die Zuständigkeiten festgelegt. Demnach sieht das Verfahren für die Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss § 32 Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässern (EG Umweltrecht, EG UWR) folgendermassen aus:

¹ *Überlässt das Bundesrecht die Festsetzung des massgeblichen Verfahrens (Leitverfahren) für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) dem Kanton, wird die Umweltverträglichkeit in demjenigen Verfahren geprüft, in dem das Vorhaben öffentlich aufgelegt wird.*

² *Wird im Hinblick auf ein Vorhaben eine Nutzungsplanung durchgeführt, erfolgt die erste Stufe der UVP bereits in diesem Verfahren. Für Nutzungspläne, die nur eine Freihaltung bezwecken, ist keine UVP erforderlich.*

³ *Wird das Vorhaben in mehreren Verfahren öffentlich aufgelegt, wird die UVP möglichst frühzeitig und in jedem Verfahren so weit durchgeführt, wie die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt für den jeweiligen Entscheid bekannt sein müssen. Einwände gegen UVP-pflichtige Anlagen sind nur so weit zulässig, als sie nicht im vorausgegangenen Verfahrens-stadium vorgebracht werden konnten.*

⁴ Auf eine mehrstufige UVP darf verzichtet werden, wenn in der ersten Stufe das Vorhaben im Hinblick auf das Umweltrecht bereits umfassend beurteilt werden kann.

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) vom 19. Oktober 1988 erklärt in Art. 8 n. wann eine einstufige UVP durchgeführt werden kann:

*¹ Werden in der Voruntersuchung die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und die Umweltschutzmassnahmen abschliessend ermittelt und dargestellt, so gilt die **Voruntersuchung** als Bericht.*

Die angestrebte Entwicklung auf dem Areal Bachem AG fällt unter den Anlagentypen 70.5 (Anlagen mit mehr als 5'000 m² Betriebsfläche oder einer Produktionskapazität von mehr als 1'000 t pro Jahr zur Synthese von chemischen Produkten) gemäss Anhang UVPV. Die UVP soll im Rahmen der jeweiligen Teilprojekte durchgeführt werden. In Absprache mit den kantonalen Fachstellen wird vorab eine UVB-Standortabklärung durchgeführt. In dieser sollen aus Zeitgründen die Themen abgehandelt werden, welche ohne konkretes Bauprojekt bereits abgehandelt werden können.

Erkenntnisse aus den Vorgaben des Bundes

Auf Stufe Bund gibt es betreffend Bundesrecht nebst den allgemeinen gesetzlichen Grundlagen wie RPG (Raumplanungsgesetz) und RPV (Raumplanungsverordnung) keine konkreten Vorgaben.

Der Planungssperimeter wird von keinem Sachplan tangiert. Dementsprechend ist diesbezüglich nichts zu beachten.

Einträge im ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung), IVS (Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz) und BLN (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) sind ebenfalls keine vorhanden.

Mit dem Bauprojekt ist eine UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) durchzuführen. In Absprache mit der kantonalen Fachstelle wird vorweg, unabhängig vom vorliegenden ERP, eine UVB-Standortabklärung durchgeführt.

2.2 Vorgaben des Kantons

2.2.1 Kantonaler Richtplan

Das Raumkonzept Aargau ist im Richtplankapitel R1 definiert. Gemäss diesem Konzept zählt das Sisslerfeld zu den «Ländlichen Entwicklungsachsen», welche den ländlichen Raum mit den Zentren und Agglomerationen verbinden. Sie sind Stützpunkte der Versorgung und der regionalen Wirtschaft. Zudem ist das Gebiet als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung festgesetzt.

Der ESP von kantonaler Bedeutung «Sisslerfeld» (Eiken-Rüti) soll gemäss Richtplankapitel S 1.3, Planungsanweisung 1 den produzierenden und verarbeitenden Nutzungen (PVN) sowie bedingt auch Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf (GFN) dienen. Weiter gehört das Sisslerfeld zu den «Vorzugsgebieten Spitzentechnologie» (siehe Abbildung 4). Nach Planungsanweisung 2.1 sind dort vorwiegend Unternehmen der Chemie- und Pharmaindustrie anzusiedeln. Für Grossprojekte (Flächenbedarf über 5 ha) sind gemäss Planungsanweisung 2.2 grosse zusammenhängende Flächen mit geeigneten Instrumenten durch die Standortgemeinden baureif und verfügbar zu machen.

Für die Bahnlinie Stein-Säckingen – Laufenburg sind gemäss Richtplankapitel M 3.2 Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur festgesetzt. Damit soll eine Leistungssteigerung erreicht und in Laufenburg eine zweite Perronkante erstellt werden (Planungsanweisung 2.1). Weiter ist eine neue Haltestelle «Sisslerfeld» geplant (Koordinationsstand: Vororientierung).

Des Weiteren ist das Gebiet Sisslerfeld im kantonalen Richtplan als «vorrangiges Grundwassergebiet von kantonaler Bedeutung» festgesetzt. Das Richtplankapitel V 1.1 hält dazu als Planungsgrundsatz fest, dass mit dem Schutz des Grundwassers die langfristige Versorgung der Bevölkerung mit qualitativ einwandfreiem Trinkwasser sicherzustellen ist und dass alle weiteren möglichen Nutzungen des Grundwassers die Trinkwasserversorgung nicht beeinträchtigen dürfen. Als Planungsanweisung (2.1) ist festgehalten, dass in einem solchen Gebiet die Interessen der Grundwasserbewirtschaftung Vorrang vor den Interessen der Kiesgewinnung haben; es sind keine neuen Kiesabbaugebiete zulässig.

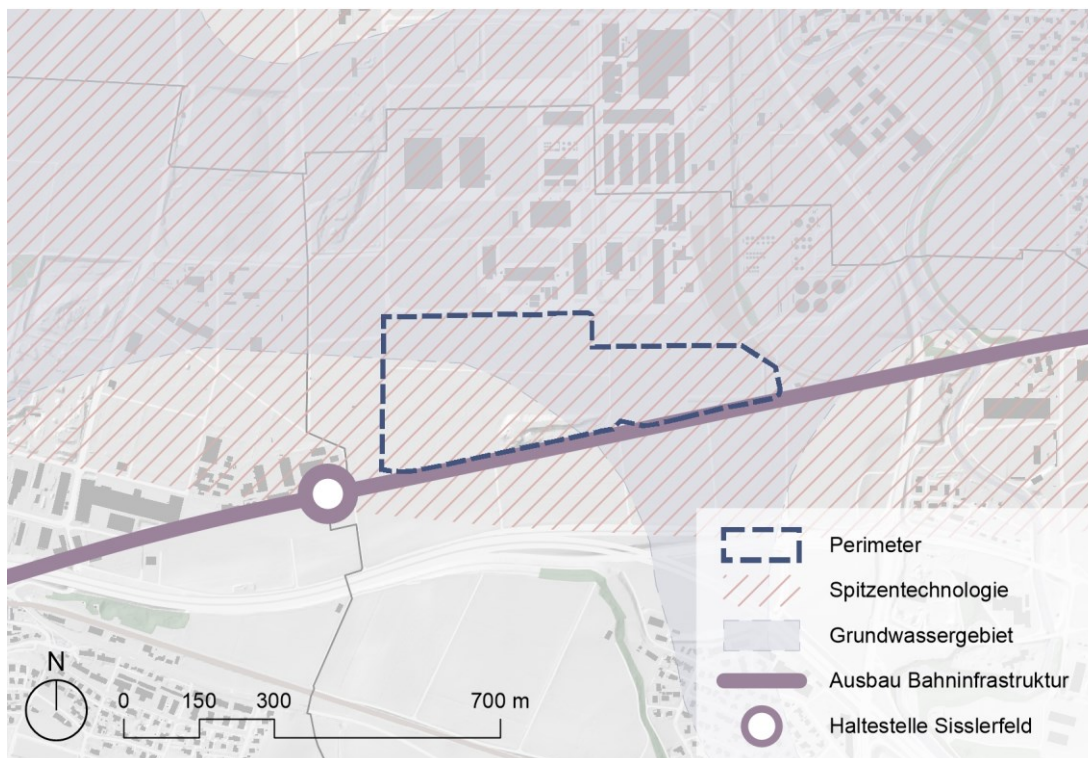


Abbildung 4: Relevante Einträge Kantonaler Richtplan (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

2.2.2 Baugesetz und -verordnung (BauG / BauV)

Das kantonale Baugesetz (BauG) legt die Grundsätze der Planungspflicht in § 13 BauG fest:

¹ Die Gemeinden erlassen Nutzungspläne, die regional abgestimmt sind.

² Vorhaben mit wesentlichen Auswirkungen auf die räumliche Ordnung und die Umwelt bedürfen einer besonderen Grundlage in einem Nutzungsplan.

^{2bis} Die Gemeinden zeigen auf, wie sie die innere Siedlungsentwicklung und die Siedlungsqualität fördern und wie die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen oder noch zu schaffenden Kapazitäten des Verkehrsnetzes abgestimmt ist. (...)

2.2.3 Kantonaler Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»

Der kantonale Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld» wurde am 16. Januar 2024 vom Grossen Rat des Kantons Aargau beschlossen. Er beinhaltet zwei Teile: Einen Teil A, in welchem die bestehenden Bauzonen an drei Stellen umgelagert werden mussten (siehe Abbildung 5) und einem Teil B, welcher die Erschliessung des Gebietes regelt und Baulinien festlegt.

Teil A Siedlungsgebiets- / Bauzonenumlagerung (Eiken)

Die Bauzonenumlagerung wurde wie folgt vorgenommen:

1. Parzelle Nr. 5526 (Neu: Parzelle Nr. 5836) von der Landwirtschaftszone in die Industriezone «Sisslerfeld» gemäss § 15 BNO Eiken vom 16. Juni 2000 (siehe Kapitel 2.4.1)
2. Parzellen Nrn. 4975 und 5529 sowie Teile der Parzelle Nr. 5278 von der Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen in die Landwirtschaftszone gemäss § 21 BNO Eiken vom 16. Juni 2000 (siehe Kapitel 2.4.1)
3. Nordwestliche Ecke der Parzelle Nr. 5535 von der Freihaltezone «Industrie» Baugebiet in die Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen gemäss § 16 BNO Eiken vom 16. Juni 2000 (siehe Kapitel 2.4.1)

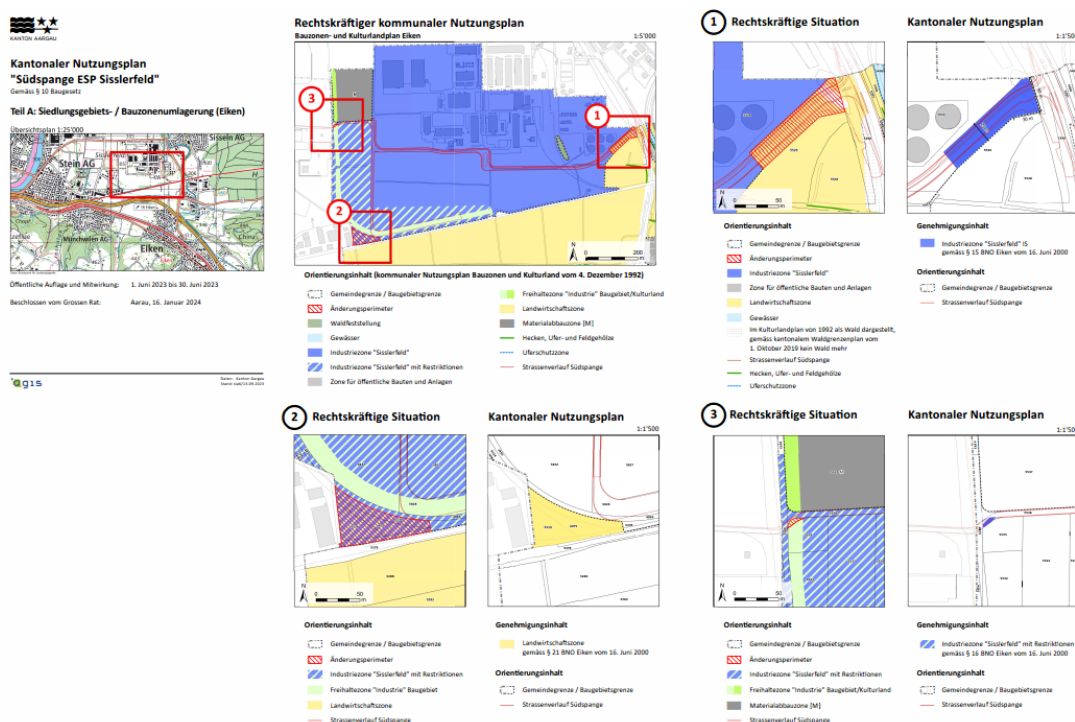


Abbildung 5: Auszug Teil A Bauzonenumlagerung (Eiken) kantonaler Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»

Die Verkehrserschliessung durch die Südspange erfolgt im Osten ab der Laufenerstrasse K295, verläuft südlich der DSM Nutritional Products AG und wird westlich an die Sisslerstrasse angeschlossen (siehe Abbildung 6).

Teil B Erschliessung

Im Teil B ist Folgendes festgelegt:

- Strassenlinien (Enteignungstitel für das Land innerhalb genehmigter Strassenlinien gemäss § 132 BauG)
- Baulinie (Sicherung des Bauabstandes)
- Baulinie für betriebsnotwendige Verkehrsflächen
- Durchfahrtsverbot motorisierter Individualverkehr (ausgenommen landwirtschaftliche Fahrzeuge / befahrbar für öffentlichen Verkehr und Veloverkehr)

- Fläche für ökologischen Ersatz (definitive Festlegung mit dem Bauprojekt des Anschlussknotens an die K295)
- Orientierend ist zudem der geplante Freiverlad der SBB eingetragen

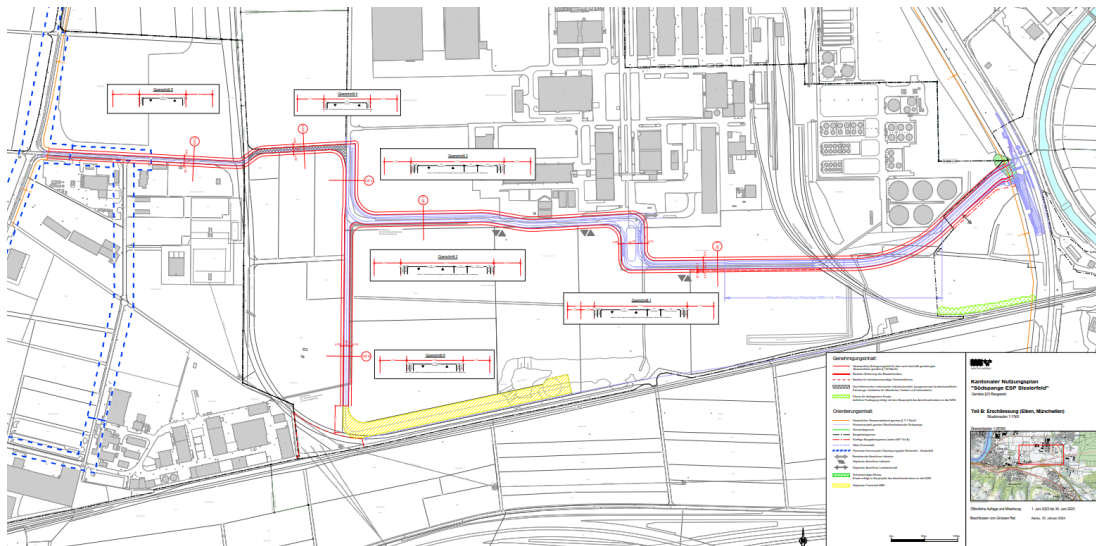


Abbildung 6: Auszug Teil B Erschliessung kantonaler Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»

Weiter ist aktuell noch eine Vorstudie bezüglich Veloverbindung von der Südspange in Richtung Eiken, Stein und Sisseln in Arbeit. Gemäss Informationen der zuständigen Fachstelle des Kantons Aargau wird die Erreichbarkeit des Planungsperimeters von Stein, Sisseln und auch Eiken gewährleistet sein.

Erkenntnisse aus den kantonalen Vorgaben

Der Planungssperimeter liegt im vom kantonalen Richtplan definierten, wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung. Es sind sowohl produzierende als auch verarbeitende Nutzungen zugelassen und teilweise auch Nutzungen mit hohem Güterverkehr und Flächenbedarf. Die Definition als «Vorzugsgebiet Spitzentechnologie» setzt zudem den Schwerpunkt klar auf Unternehmen der Chemie- und Pharmaindustrie. Für die Bachem AG ist das Areal somit bestens geeignet und die geplante Entwicklung des Gebietes entspricht den im Richtplan angestrebten Absichten.

Die geplanten Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur der Bahnlinie Stein-Säckingen – Laufenburg sowie die Bahnhaltestelle «Sisslerfeld» gewährleisten und verbessern die Anbindung des Gebietes an den öffentlichen Verkehr.

Dem Grundwasserschutz und der Grundwasserbewirtschaftung ist in der Planung und Bauausführung entsprechend Beachtung zu schenken und Priorität einzuräumen.

Die Bauzonenumlagerungen haben die Nutzungsplanung bereinigt, sodass künftige Bauvorhaben und die Verkehrserschliessung zonenkonform sind (Umlagerungen tangierten den Planungssperimeter nicht). Der Teil B (Erschliessung) regelt die Verkehrserschliessung des Planungssperimeters. Die darin definierten Bau- und Strassenlinien sichern den Raum für die entsprechenden Infrastrukturen und sind in den weiteren Planungsschritten zu beachten. Nebst der Strassenführung sind ausserdem die festgelegten ökologischen Ausgleichsflächen (ausserhalb des Planungssperimeters) sowie der geplante SBB-Freiverlad zu berücksichtigen.

2.3 Vorgaben auf regionaler Ebene

2.3.1 Regionales Entwicklungskonzept (REK) Fricktal Regio

Die Gemeinde Eiken gehört zum Regionalplanungsverband Fricktal Regio. Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) stammt aus dem Jahr 2008 und definiert die Strategie für das Fricktal. Für die fünf Aktivitätsfelder, darunter Wirtschaft, Marke «Fricktal» und Mobilität werden Grundstrategien angestrebt.

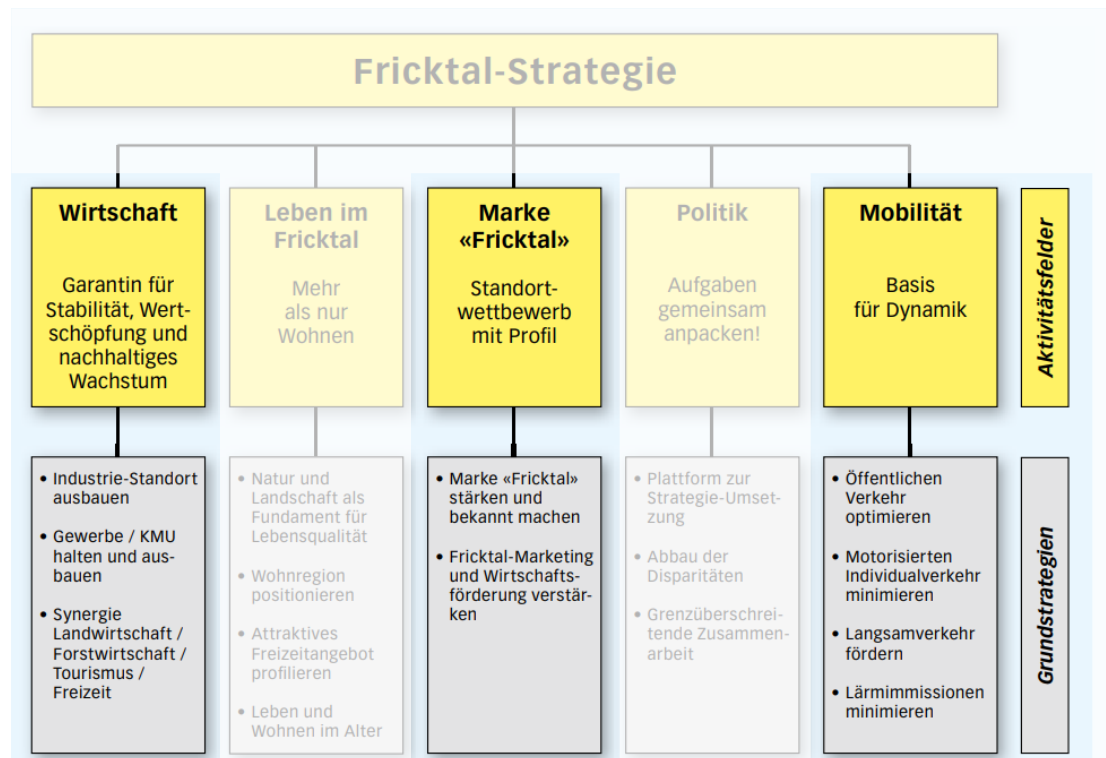


Abbildung 7: Fricktal-Strategie mit Grundstrategien, die für die Planung relevanten sind hervorgehoben

Das Gebiet Sisslerfeld ist als Schwerpunkt Industrie festgelegt. Konkret werden folgende Ansätze verfolgt:

Das Fricktal als Industrie- und Gewerbestandort stärken und ausbauen

- Gewerbe- und KMU-Bestand pflegen und halten
- Halten des Chemie-Clusters
- Ausbau und Ansiedlung von wertschöpfungsintensiven Unternehmungen
- Gewinnen von qualifizierten Arbeitskräften

Verdichtungsräume Industrie / Gewerbe- und KMU-Flächen sichern

- Attraktive Industrie- und Gewerbe-Entwicklungsgebiete schaffen
- Sicherstellung der kleinkörnigen Gewerbestruktur
- Nachhaltige und regional abgestimmte Nutzungsplanungen der Gemeinden

- Überkommunal abgestimmte Bau- und Zonenreglemente

2.3.2 Agglomerationsprogramm

Die Gemeinde Eiken ist Teil des Agglomerationsprogramms Basel, welches als Agglomerationsprogramm 4. Generation am 16. April 2021 verabschiedet wurde.

Im Zukunftsbild (siehe Abbildung 8) ist das Gebiet Sisslerfeld als «äusserer Korridor» definiert. Diese sollen konzentriert entwickelt werden.

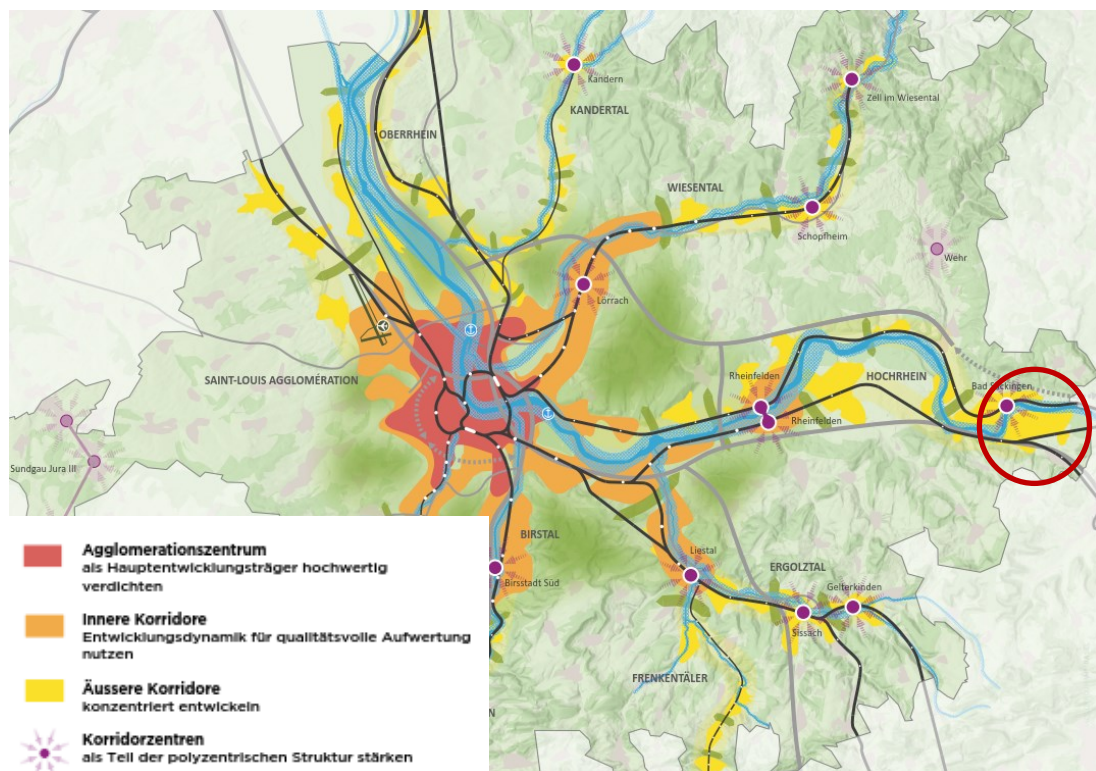


Abbildung 8: Auszug Zukunftsbild Agglomeration Basel, rot eingekreist das Gebiet Sisslerfeld

Gemäss dem Kartenband des Agglomerationsprogrammes sollen im Sisslerfeld folgende Teilstrategien verfolgt werden:

- Potenziale zur Innentwicklung nutzen: Sisslerfeld als Neubaugebiet mit Arbeitsnutzung – Teilstrategie Siedlung
- Schwerpunktgebiet – Teilstrategie Öffentlicher Verkehr
- Taktfrequenzen in den inneren und äusseren Korridoren erhöhen (30-min-Takt) – Teilstrategie Öffentlicher Verkehr
- Strassennetz mit punktuellen Aus-, Um- und Neubauten weiterentwickeln – Teilstrategie Strasse
- Flächenbedarf für die Logistik erkennen, sichern und koordinieren – Teilstrategie Güterverkehr

2.3.3 Landschaftsentwicklungskonzept Sisslerfeld (LEK)

Das Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Sisslerfeld stammt vom Dezember 2000. Dieses ist veraltet und entspricht nicht mehr den aktuellen Planungsabsichten. Daher wird an dieser Stelle nicht weiter darauf eingegangen.

2.3.4 Testplanung Gebietsentwicklung «ESP Sisslerfeld»

Im Jahr 2020 wurde für den ESP Sisslerfeld eine Testplanung gestartet und im Jahre 2021 abgeschlossen, in welcher Varianten aufgezeigt und getestet wurden, wie das Ziel der Markt- und Baureife erreicht werden kann. Als Ergebnis resultierte ein Zielbild resp. eine Synthese als Ergebnis der Testplanung. Die in der Synthese formulierten Stossrichtungen bzw. Planungs- und Entwicklungsschritte sind Voraussetzung dafür, dass die Arbeitsplatzentwicklung abgestimmt mit den Mobilitätsangeboten erfolgt, die Grundstücke bau- und marktreif werden, die Gemeinden einen Mehrwert aus der Entwicklung erzielen und die landschaftlichen bzw. freiräumlichen Qualitäten erhalten bleiben. Diese Synthese bildet die Grundlage für den sich derzeit in Arbeit befindenden regionalen Sachplan Sisslerfeld (siehe Kapitel 2.3.5).

Für den Planungssperimeter ist konkret Folgendes festgehalten:

«Südlich des DSM-Areals positioniert sich um den neuen Freiverlad als Bindeglied zwischen schienen- und strassengebundenen Nutzungen ein weiteres Baufeld, das Möglichkeiten für grossmassstäbliche Strukturen bietet und von welchem stärker störender Liefer- und Schwerkehr gebietsverträglich abgewickelt werden kann. Es sind Gebietslogistik-4.0-Betriebe denkbar. Das Areal bietet dank der Lage am Scharnier Freiverlad und der Nähe zur Autobahn (ohne Bedarf die Ortsdurchfahrten zu nutzen) eigenständige Entwicklungspotenziale.»

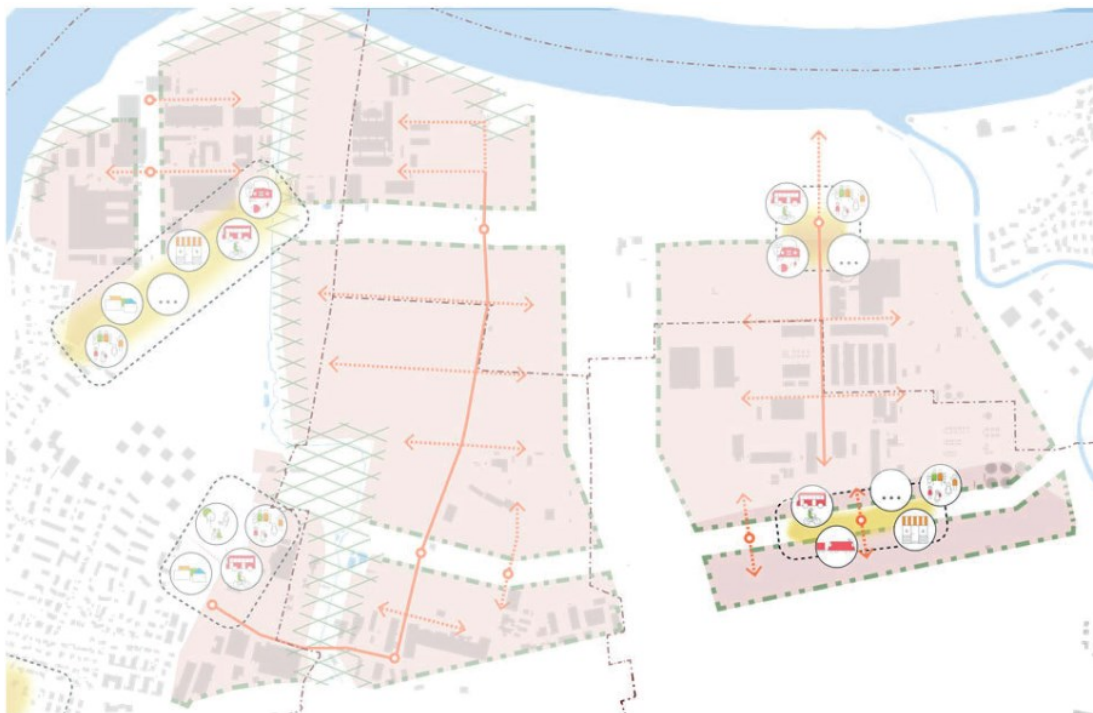


Abbildung 9: Auszug Synthesebericht Testplanung, Areal «Südost»

Weiter ist im Planungssperimeter das «Scharnier Gebietslogistik» festgelegt. Dieses soll über einen öffentlichen Raum mit Aufenthaltsqualität verfügen und funktioniert als Treffpunkt für die im Umfeld Tätigen und ist auf diese Zielgruppe ausgerichtet. Es sind Verpflegungsmöglichkeiten, Aufenthaltsbereiche sowie eine Bushaltestelle und ansprechende Parkierungsmöglichkeiten für Velos und weitere Verkehrsmittel angedacht.

Für das Scharnier sind folgende planerischen Massnahmen notwendig:

- Raumsicherung Scharnier Gebietslogistik
- Bedarfsplanung für das Parkplatzangebot (MIV, LKW, Velos), Fuss und Velowege, weitere
- Städtebauliche Vertiefung, Betriebs- und Gestaltungskonzept

Westlich des Areals der Bachem AG verläuft eine Nord-Süd Grünachse innerhalb des ESP, welche als wichtiger Teil des «Landschaftsgerüsts Sisslerfeld» fungiert. Diese Flächen sind weiterhin für die Landwirtschaft bestimmt. Zudem sollen entlang der Bahnlinie Grünräume (als Verbindungsachse) sichergestellt bzw. der Übergang in den Grünraum gewährleistet werden.

2.3.5 Regionaler Sachplan Sisslerfeld

Der Regionale Sachplan Sisslerfeld lag vom 11. April 2024 bis 10. Mai 2024 mit Datum vom 28. März 2024 öffentlich zur Mitwirkung auf und wurde daher noch nicht behördenverbindlich verabschiedet. Die Grundstrategien basieren auf der in Kapitel 2.3.4 beschriebenen Testplanung.

Der Sachplan lässt sich in die Teilgebiete Landschaft, Nutzung und Mobilität aufteilen.

Teilgebiet Landschaft

Die Landschaftsräume und -verbindungen bilden das räumliche Grundgerüst des Sisslerfelds. Der Perimeter wird im Westen von Grünräumen und im Norden / Osten von neuen Freiraumachsen tangiert (siehe Abbildung 10).

Für das **räumliche Grundgerüst** gemäss Kapitel B1 im regionalen Sachplan gelten folgende Zielsetzungen:

- **Grossflächige Grünräume** strukturieren und ordnen die Bauzonen im Sisslerfeld und sorgen für Weitblick. Sie unterstützen die Kaltluftströme, dienen als Natur- und Biodiversitätsraum und können weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden.
- **Freiraumachsen** wie Gewässerachsen oder Grünraumverbindungen mit natürlich begrünten Ufern sowie Strassen- und Wegachsen mit räumlich wirksamen, standortgerechten Bäumen in Grünstreifen vernetzen die Grünräume. Sie bilden zusammen das räumliche Grundgerüst, welches Orientierung sowie Erholungsraum bietet und das Erscheinungsbild des Sisslerfelds prägt sowie zur lokalen Hitzeminderung beiträgt.
- Die **Landschaftsräume und -verbindungen** innerhalb des Gebiets sind durchlässig und untereinander sowie mit dem Umfeld vernetzt. Sie bieten eine hohe Qualität für die Bedürfnisse der Arbeitskräfte und angesiedelten Unternehmen, für die Naherholung sowie für die ökologische Infrastruktur.
- Die **Übergänge** zwischen den bebauten und unbebauten Flächen sind besonders qualitätsvoll zu gestalten.

Im Bereich **Freiraumqualität und Naherholung** setzt der regionale Sachplan folgende Ziele:

- Ein Anteil der **Umgebungsflächen innerhalb der Areale** im Sisslerfeld wird als Frei- und Nächsterholungsraum nutzerspezifisch und hochwertig gestaltet, um ein attraktives Arbeitsumfeld zu schaffen.
- Die **Freiraumachsen** des Bustelbachs, der Sissle sowie des Rheinufer sind wichtige Grün- und Erholungsräume und werden – in Abstimmung mit den ökologischen Funktionen – für den Fuss- und Veloverkehr gut zugänglich und attraktiv gestaltet.
- Die **Erholungs- und Freizeitfusswege** bilden zusammen mit den Alltagsfusswegen ein dichtes Netz attraktiver und sicherer Fusswegverbindungen.
- Bei den **Drehscheiben** gelten erhöhte Anforderungen an die Freiraumplanung, um eine hohe Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

Bezüglich **Ökologie und Klima** hat der regionale Sachplan ebenfalls Ziele definiert:

- Die grossflächigen Grünräume sind wichtige **Kaltluftentstehungsgebiete** und stellen die übergeordnete Durchlüftung des Gebiets sicher. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Minderung der Überwärmung von angrenzenden Arealen.
- Die **Freiraumachsen** werden klimaangepasst gestaltet und dienen der ökologischen Vernetzung.
- Die direkte **Gebäudeumgebung** ist ökologisch vielfältig und klimaangepasst zu gestalten. Mit der Gebäudestellung wird die Kaltluftzufuhr aus den Grünräumen weiterhin ermöglicht und ein angenehmes Mikroklima angestrebt. Die Gebäude sind so zu stellen, dass ein Abfluss von Kaltluft (siehe Kapitel 2.5.6) möglich sein muss, wobei auch die Ost-West-Luftströmung «Fricktaler Jet» in seiner Durchlüftungswirkung nicht behindert werden soll.
- Die Landschaftsräume und -verbindungen (ökologische Infrastruktur) erfüllen wichtige Funktionen in Bezug auf **Naturschutz und Biodiversität**.
- Der **ökologische Ausgleich** erfolgt innerhalb wie ausserhalb des Siedlungsraums im Sinne der ökologischen Infrastruktur.

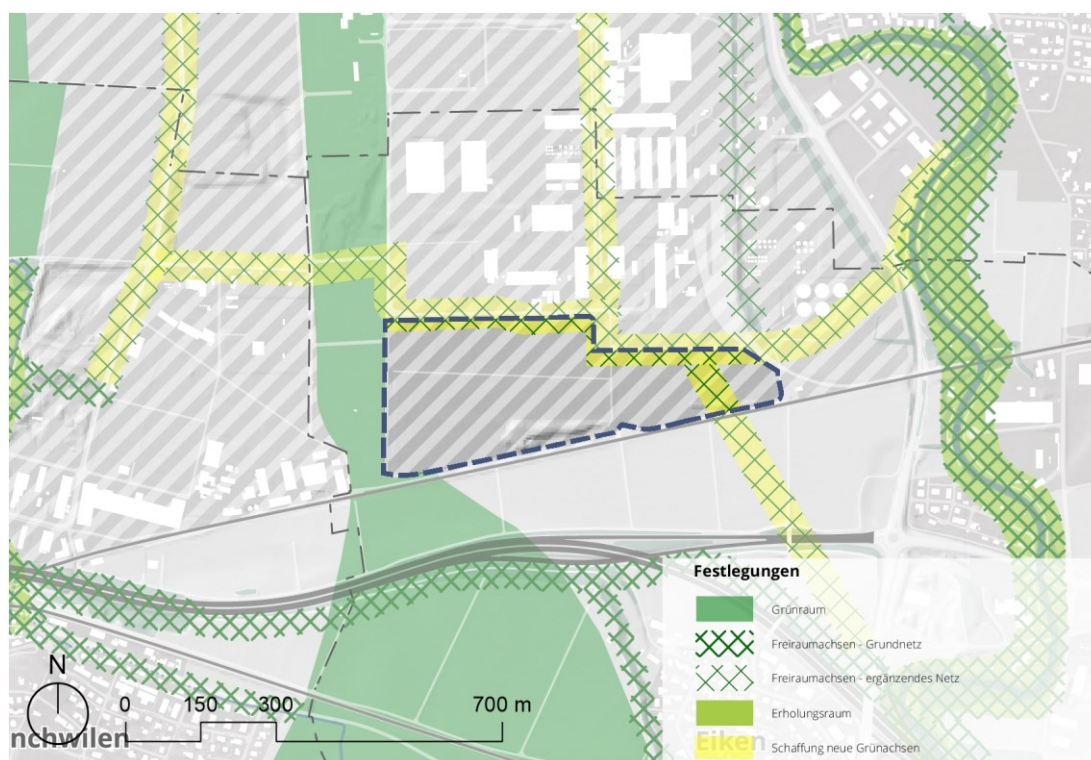


Abbildung 10: Auszug Zielbild Landschaft regionaler Sachplan Sisslerfeld, blau eingezeichnet der Planungsperimeter (28. März 2024, Stand: Mitwirkung)

Teilgebiet Nutzung

Die Arbeitszonen im Sisslerfeld sollen etappenweise für die bedarfsgerechte und hochwertige Entwicklung vorbereitet werden (siehe Abbildung 11). Um dies zu gewährleisten, werden folgende Ziele verfolgt:

- Die bestehende Fläche an Arbeitszonen soll im Sinne einer **besseren Nutzbarkeit** und in Abstimmung auf die geplante Entwicklung umgelagert werden.
- Die bereits eingezonten Arbeitszonen und solche, welche einen inner- resp. überkommunalen Abtausch erfordern, werden mit erster Priorität kurz- und mittelfristig resp. langfristig erschlossen und der **Baureife** zugeführt.
- Die attraktive Lage des Gesamtareals wird primär für **wertschöpfungsintensive Unternehmen** mit einer hohen Arbeitsplatzdichte genutzt. Nebst dem Erhalt und der Entwicklung der bestehenden Betriebe wird die Ansiedlung geeigneter Unternehmen in den Bereichen Produktion, Forschung und Entwicklung gefördert. Das Areal südöstlich und südlich der Südspange gilt dabei als «Bindeglied zwischen schienen- und strassengebundenen Nutzungen im Bereich Freiverlad», bietet Möglichkeiten für grossmassstäbliche Strukturen, zielt auf eine gebietsverträgliche Abwicklung von stärker störendem Liefer- und Schwerverkehr ab und bietet die Möglichkeit für die Ansiedlung von «Gebietslogistik-4.0-Betriebe».
- Die unterschiedlichen Areale innerhalb des Sisslerfelds werden nach ihren Vorteilen und mit **hoher städtebaulicher Qualität** entwickelt. Dabei werden ein angemessenes Versorgungsangebot für den täglichen Bedarf sowie zugängliche halböffentliche Arealbereiche gewährleistet.
- Im westlichen Teil des Gebiets werden vorzugsweise Unternehmen mit hoher Arbeitsplatzdichte angesiedelt, im östlichen Teil vorzugsweise **Grossbetriebe und Betriebe mit erheblichem Anlieferungsverkehr**.
- Zur Hauptnutzung als Arbeitsplatzgebiet werden Synergien mit ergänzenden Nutzungen wie Kongresszentrum, Schulen, Kitas, Mobilitätshubs mit zentraler Parkierung etc. angestrebt.
- **Nicht zulässig** sind reine Verteil-, Umlade- und Lagerbetriebe der Logistik; Bauten und Anlagen zur Verarbeitung und Lagerung von Abfällen, Abbruch- und Aushubmaterial; öffentliche Freizeit-, Sport- und Vergnügungszentren; Verkaufsgeschäfte mit einer Nettoladenfläche über 500 m² sowie öffentliche Tankstellen inkl. Nebenanlagen (Shop, Autowaschanlagen und dgl.).
- Die Gebiete ausserhalb der Bauzone stehen dauerhaft für die Landwirtschaft sowie die Naherholung zur Verfügung.

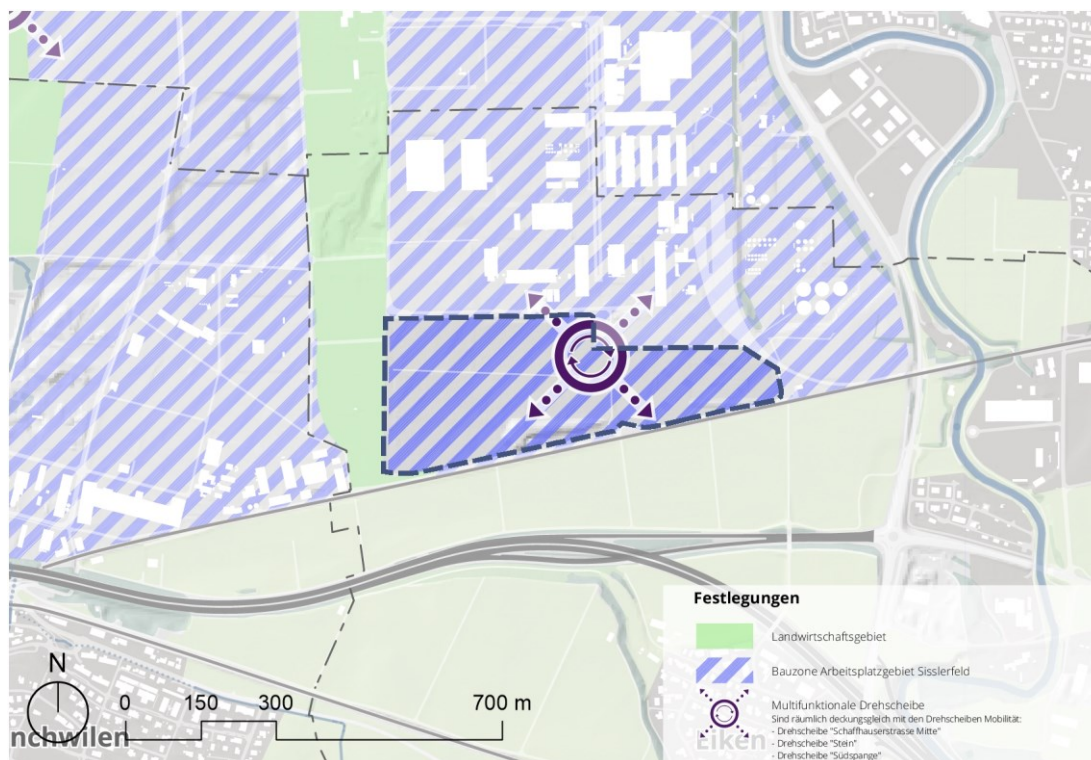


Abbildung 11: Auszug Zielbild Nutzung regionaler Sachplan Sisslerfeld, blau eingezeichnet der Planungsperimeter (28. März 2024, Stand: Mitwirkung)

Die **multifunktionalen Drehscheiben** sind arealspezifisch ausgewiesen und sind als Ankunfts- und Verbindungsorte für den Verkehr angedacht. Sie bilden gleichzeitig auch wichtige Verweil- und Begegnungsorte. Für diese gelten folgende Zielvorgaben:

- Die Drehscheiben werden als multifunktionale Knotenpunkte konzipiert und bieten eine breite Palette **ergänzender Angebote** (Gastronomie, Güter des täglichen Bedarfs bis zu einer Nettoladenfläche von 500 m², Mobilitätsangebote etc.) konzentriert und gut zugänglich an.
- Die Drehscheiben tragen wesentlich zur **Adressierung und Positionierung** der umgebenden Areale bei.
- Die Drehscheiben betten sich städtebaulich und freiräumlich überzeugend in das gebaute Umfeld und den Landschaftsraum ein.
- Die Drehscheiben werden **modular** konzipiert und schrittweise entsprechend dem Bedarf ausgebaut.

Teilbereich Mobilität

Im Teilbereich Mobilität sieht der regionale Sachplan Sisslerfeld im nördlichen Bereich des Planungsperimeters die Ergänzung des Strassen-, Velo- und Fussverkehrsnetzes vor (siehe Abbildung 12). Ebenfalls soll in diesem ein ÖV-Korridor gesichert werden. Es sind wichtige Fuss- und Velowege geplant sowie eine «Drehscheibe Mobilität» mit zentraler Parkierung. Im Osten des Perimeters ist eine Velo- und Fusswegverbindung Richtung Eiken (Reduktion Trennwirkung Bahnlinie) vorgesehen.

Für ein **nachhaltiges Mobilitätsnetz** und die Erschliessung der Bauzonen setzt der regionale Sachplan folgende Ziele:

- Die **nachhaltigen Verkehrsträger** Bahn-, Bus-, Velo- und Fussverkehr werden priorisiert, indem durchgehende, direkte und sichere Wegketten mit hohem Komfort angeboten werden (bspw. Sicherung öV-Korridore).
- Der **MIV-Anteil** am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr soll in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung schrittweise von heute (2020) 70 % auf mindestens 55 % **reduziert** werden.
- Die Mobilitäts- und Erschliessungskonzeption wird **gemeindeübergreifend** erarbeitet und abgestimmt. Die Netze und Infrastrukturen werden aufwärtskompatibel konzipiert.
- Die **Mobilitäts-Drehscheiben mit zentraler Parkierung** stellen optimale und komfortable Umsteigemöglichkeiten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sicher und gewährleisten damit eine nachhaltige Erreichbarkeit des Gebiets. Die letzte Meile ab den Mobilitäts-Drehscheiben wird mit dem Bus-, Velo- oder Fussverkehr absolviert. Für die Parkierung (MIV) sind zentral bewirtschaftete Parkieranlagen zu erstellen.
- Die MIV-Parkierung wird an ausgewählten Mobilitäts-Drehscheiben konzentriert.
- Die Bahnhöfe Stein-Säckingen, Eiken und Bad Säckingen stellen den Anschluss an das überkommunale Netz des öffentlichen Personenverkehrs sicher.
- Ein feinmaschiges, durchgehendes und attraktives **Fuss- und Veloverkehrsnetz** (inkl. E-Bikes, E-Scooter etc.), welches an das regionale und überregionale Netz angeschlossen ist, lädt in Verbindung mit einer ausgebauten Infrastruktur (Abstellanlagen) zum Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen ein. Ausserdem ist die Anbindung an das Dorfzentrum Eiken zu verbessern.

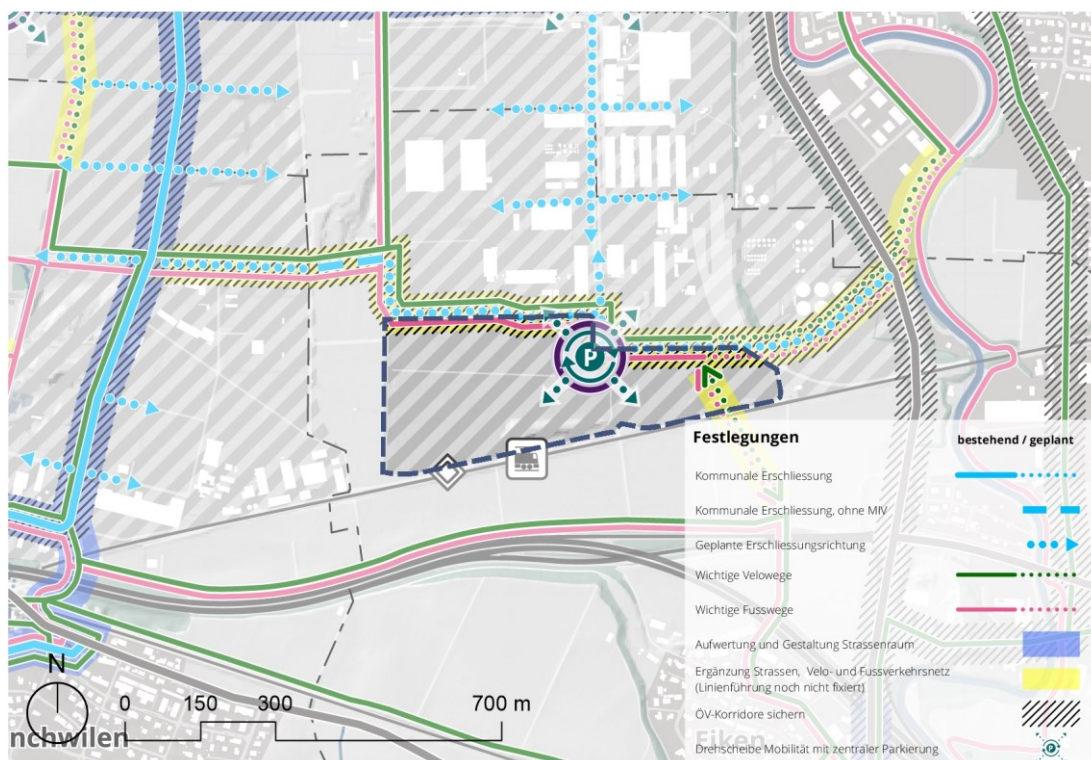


Abbildung 12: Auszug Zielbild Mobilität regionaler Sachplan Sisslerfeld, blau eingezeichnet der Planungsperimeter (28. März 2024, Stand: Mitwirkung)

Alle Verkehrsräume sollen siedlungsverträglich gestaltet und betrieben werden (können). Dafür werden folgende Ziele angestrebt:

- Zur Attraktivierung des Arbeitsplatzgebiets und zur Verminderung der verkehrlichen Auswirkungen werden die Verkehrsräume und die direkt angrenzenden Siedlungsräume **siedlungsverträglich** gestaltet.
- Wo **lineare Grünachsen** deckungsgleich sind mit Verkehrsachsen, bildet die Begrünung einen integralen Bestandteil der Gestaltung von Verkehrsräumen.
- Die Bedürfnisse des **Velo- und Fussverkehrs** werden möglichst konfliktfrei mit den Fahrbeziehungen für den motorisierten Verkehr abgestimmt.
- Velo- und Fusswege sind attraktiv, erlebnisreich und sicher gestaltet.

Ver- und Entsorgung

Das Gesamtziel ist es, dass das Sisslerfeld bis 2050 ein Netto-Null an Treibhausgasemissionen aufweist. Dies soll wie folgt erreicht werden:

- Die Energiekonzeption für das Sisslerfeld erfolgt gemeindeübergreifend in Form eines gemeinsamen Energieplans nach § 14 EnergieG und weiteren Konzepten.
- Bestehende Energieinfrastrukturen werden nach Möglichkeit in die Energiekonzeption eingebunden.
- Neubauten erfüllen die höchsten energetischen Anforderungen.

- Da die aktuelle Entwässerung (Abwasser) des Sisslerfelds über die ARA Bad Säckingen und die ARA der DSM erfolgt und an ihre Kapazitätsgrenzen stösst, ist diese bei Neuansiedlungen zu planen.
- Bei Neubauten ist der Einsatz rezyklierbarer Baumaterialien mit geringer grauer Energie anzustreben.
- Die Entwässerung erfolgt im Teil-Trennsystem bzw. Trennsystem und berücksichtigt die Grundsätze des Schwammstadt-Konzepts.

2.3.6 Kommunalen Gesamtplan Verkehr «Sisslerfeldgemeinden»

Der kommunale Gesamtplan Verkehr (kGV) «Sisslerfeldgemeinden» lag vom 11. April 2024 bis 10. Mai 2024 öffentlich zur Mitwirkung auf und wurde daher noch nicht behördenverbindlich verabschiedet.

Der kommunale Gesamtplan Verkehr beinhaltet einen Bericht, einen Defizitplan und je einen Teilplan für die Themen Fussverkehr, MIV, öV und Veloverkehr. Die für den Planungssperimeter relevanten Einträge sind in der untenstehenden Abbildung 13 dargestellt.

Defizite

Im Defizitplan wird das im Planungssperimeter liegende Gebiet als mit dem öffentlichen Verkehr ungenügend erschlossen gekennzeichnet. Zudem wird zwischen Eiken und dem Sisslerfeld im Bereich des Planungssperimeters eine Netzlücke für den Fuss- und Veloverkehr ausgemacht.

Teilplan Fussverkehr

Für den Fussverkehr sind entlang des Perimeters Haupt- und Nebenrouten geplant (siehe Abbildung 13). Besonders hervorzuheben ist die Hauptroute entlang des östlichen Perimeterrandes, welche die Hauptverbindung nach Eiken darstellt und das Defizit der Netzlücke beheben soll.

Teilplan Veloverkehr

Die geplante Hauptroute führt entlang des Korridors der Südspange bis zum östlichen Perimeterrand und verläuft dort parallel zur geplanten Hauptroute des Fussverkehrs nach Eiken. Die Verbindung südlich der Bahnlinie zwischen Eiken und Münchwilen / Stein stellt ebenfalls eine neue Hauptroute entlang der Autobahn A3 sicher.

MIV

Die geplante Südspange stellt als Sammelstrasse die Haupteinschliessung des Gebiets für den MIV dar. Analog dem regionalen Sachplan (siehe Kapitel 2.3.5) ist die Mobilitätsdrehscheibe (multifunktional, mit Parkierung) an der Grenze zum DSM-Areal festgelegt.

ÖV

Die Südspange ist als öV-Korridor ausgewiesen

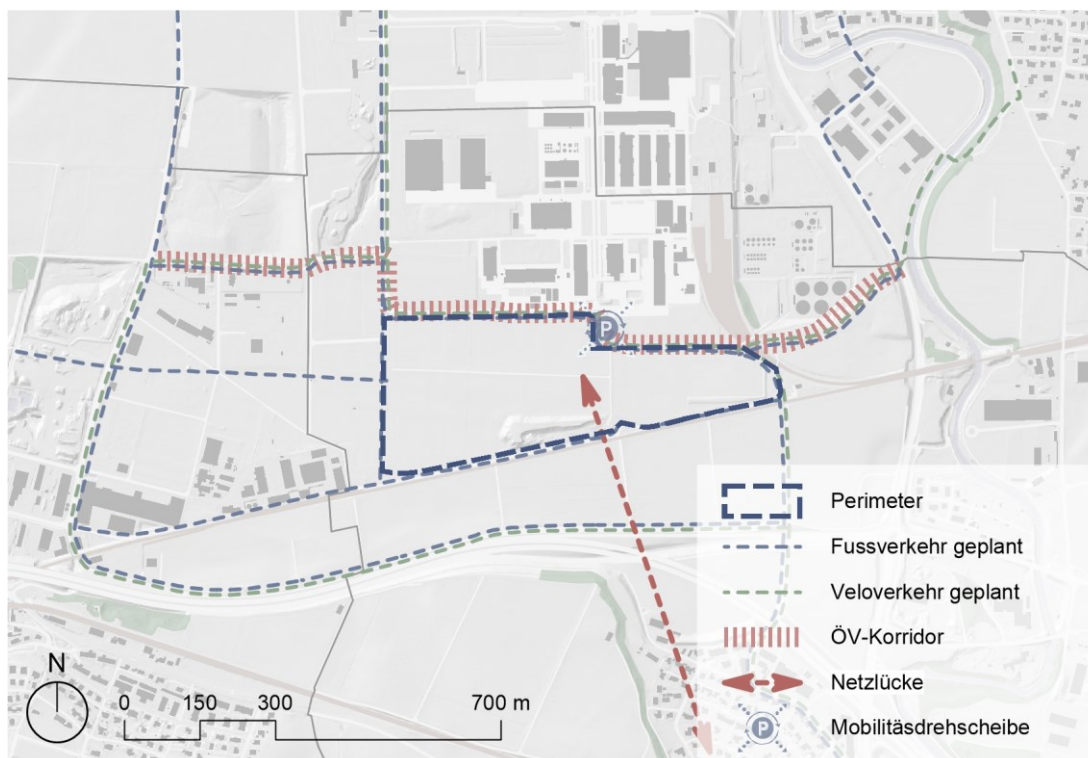


Abbildung 13: Auszug kommunaler Gesamtplan Verkehr «Sisslerfeldgemeinden» (Karten-
grundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

Im regionalen KGV sind für das Areal Bachem AG drei Varianten hinsichtlich Verbindung Veloverkehr mit der Gemeinde Eiken geprüft worden (gemäss Protokoll vom 5. April 2024 zur Sitzung am 24. Januar 2024, siehe Abbildung 14):

- Variante H: verläuft in der Ostecke des Areals Bachem AG
- Variante I: verläuft mitten durch das Areal Bachem AG
- Variante J: verläuft westlich entlang des Areals Bachem AG

Die genauere Überprüfung seitens des Departementes Bau, Verkehr und Umwelt hat ergeben, dass es im Strassenabschnitt Laufenburgerstrasse bis Zufahrt Bachem keinen Bedarf für Velo- oder Fussgängerverkehrsinfrastruktur gibt. In diesem Bereich wird auf einen Velo- und Gehweg verzichtet. Daher entfallen auch die Varianten H und I. Demnach soll die Variante J weiterverfolgt werden. Die Variante J bietet Synergiepotenzial bei der Realisierung des Freiverlads oder bei der Realisierung des S-Bahn-Haltestelle Sisslerfeld.



Abbildung 14: Auszug Varianten Veloverkehr KGV

Erkenntnisse aus den regionalen Grundlagen

Das **Regionale Entwicklungskonzept** ist bereits etwas älter (Jahrgang 2008) und definiert die Grundstrategien der Entwicklung. Diese Grundstrategien decken sich mit den Festlegungen im kantonalen Richtplan. Diese sind zu grob formuliert, als dass sie einen detaillierten Einfluss auf die vorliegende Planung haben.

Das **Agglomerationsprogramm** berücksichtigt die Vorgaben des kantonalen Richtplans. Ansonsten sind für den Planungsperimeter keine relevanten Einträge vorhanden.

Das **LEK (Landschaftsentwicklungskonzept)** Sisslerfeld ist veraltet und wird vermutlich durch den regionalen Sachplan Sisslerfeld abgelöst.

In der **Testplanung Gebietsentwicklung «ESP Sisslerfeld»** wird die Grundaussage getroffen, dass der Planungsperimeter mit grossmassstäblichen Strukturen entwickelt werden soll und das Areal als «Bindeglied zwischen schienen- und strassengebundenen Nutzungen» dient. Das vorgesehene Scharnier «Gebietslogistik» fördert diese Funktion.

Der **regionale Sachplan Sisslerfeld** basiert auf der Synthese der Testplanung und konkretisiert die dort formulierten Entwicklungsvorstellungen. Für die drei Teilgebiete «Landschaft», «Nutzung» und «Mobilität» werden bereits weitführende Ziele für folgende Themenbereiche gesetzt und räumlich verankert, welche allesamt für die vorliegende Planung relevant sind:

Landschaft: räumliches Grundgerüst, Freiraumqualität und Naherholung, Ökologie und Klima (Kaltluftströmung), Freiraumachsen entlang der Infrastrukturen (Südspange, Fuss- und Veloverbindungen), Übergang zu den Grünräumen

Nutzung: Flächen und Etappierung, Entwicklungsstrategie, Multifunktionale Drehscheibe (zugängliche öffentliche Bereiche, Gastronomie, Güter für den täglichen Bedarf usw.)

Mobilität: Nachhaltiges Mobilitätsnetz (bspw. Freihaltebereiche öV) und Erschliessung der Bauzonen, Gestaltung und Betrieb Verkehrsräume

Zusammengefasst wird im regionalen Sachplan der Korridor des kantonalen Nutzungsplanes Südspange ESP Sisslerfeld mit wichtigen Fuss- und Veloverbindungen und Korridorsicherung für den öV dargestellt. Weiter ist die multifunktionale Drehscheibe mit zentraler Parkierung «Südspange» vorgesehen und ein Velo- und Fussverbindung nach Eiken geplant. Die geplante Freiraumachse im Osten des Perimeters (zwischen Südspange und Bahnlinie) wird nicht weiterverfolgt.

Die Anbindungen für den Fuss- und Veloverkehr werden im **kommunalen Gesamtplan Verkehr** vertieft untersucht und festgelegt. Diesbezüglich werden die Festlegungen des regionalen Sachplanes erweitert bzw. konkretisiert. Ebenfalls ist die multifunktionale Mobilitätsdrehscheibe definiert. Für die weitere Planung relevant sind räumlich folgende Einträge:

- Fuss- und Velowegverbindung entlang der Südspange bis Zugang Bachem und mögliche Netzerweiterung ab Ostgrenze des Planungsperimeters nach Eiken
- Fuss- und Velowegverbindung entlang der westlichen Perimetergrenze vom Korridor Südspange zum SBB-Freiverlad inkl. Unterführung (präjudizierte Variante) sowie entlang der Südgrenze des Perimeters parallel zur Bahnlinie nach Stein
- ÖV-Korridor Südspange inkl. Mobilitätsdrehscheibe

2.4 Vorgaben auf kommunaler Ebene

2.4.1 Allgemeine Nutzungsplanung

Rechtskräftige allgemeine Nutzungsplanung

Der rechtskräftige Bauzonenplan sowie der Kulturlandplan der Gemeinde Eiken wurden am 4. Dezember 1992 von der Gemeindeversammlung beschlossen und am 31. Oktober 1995 durch den Grossen Rat genehmigt (siehe Abbildung 1). Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) erwuchs am 28. Februar 2001 in Rechtskraft. Die Gemeinde befindet sich zurzeit in der Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung. Der kantonale Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld» hat im Planungsperimeter die Zonierung inzwischen bereinigt (siehe Kapitel 2.2.3).

Der Planungsperimeter liegt in den folgenden Zonen:

- Industriezone «Sisslerfeld»
- Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen
- Freihaltezone «Industrie»

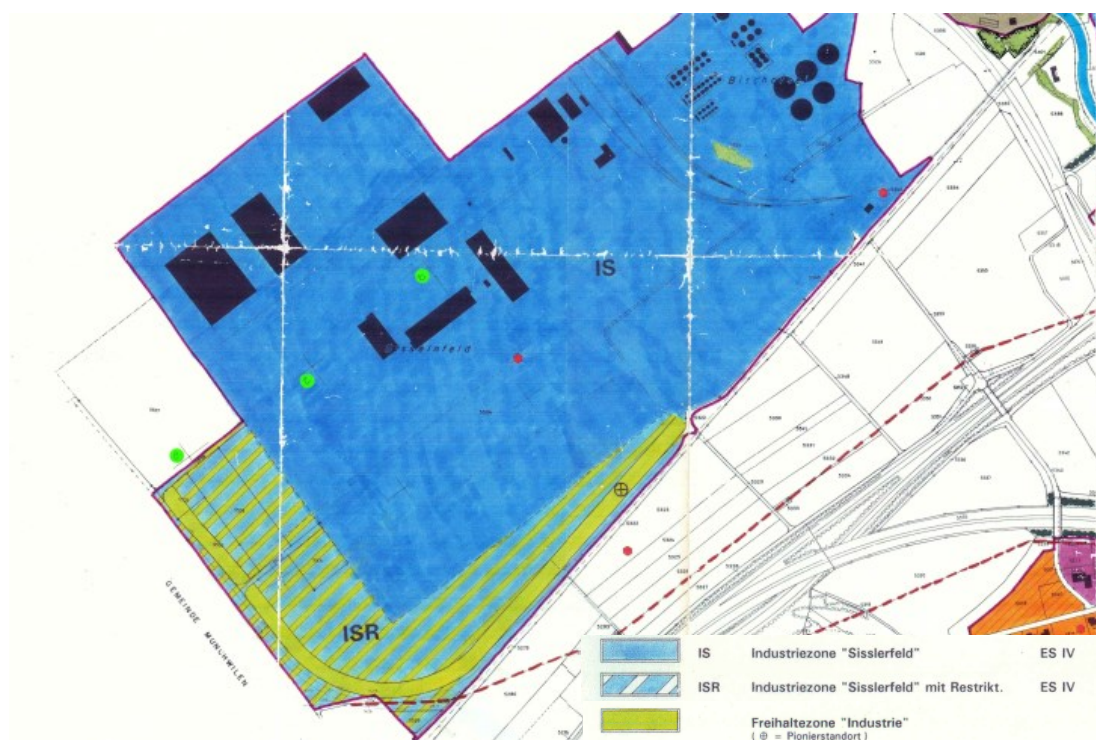


Abbildung 15: Auszug aus dem rechtskräftigen Bauzonenplan vom 4. Dezember 1992

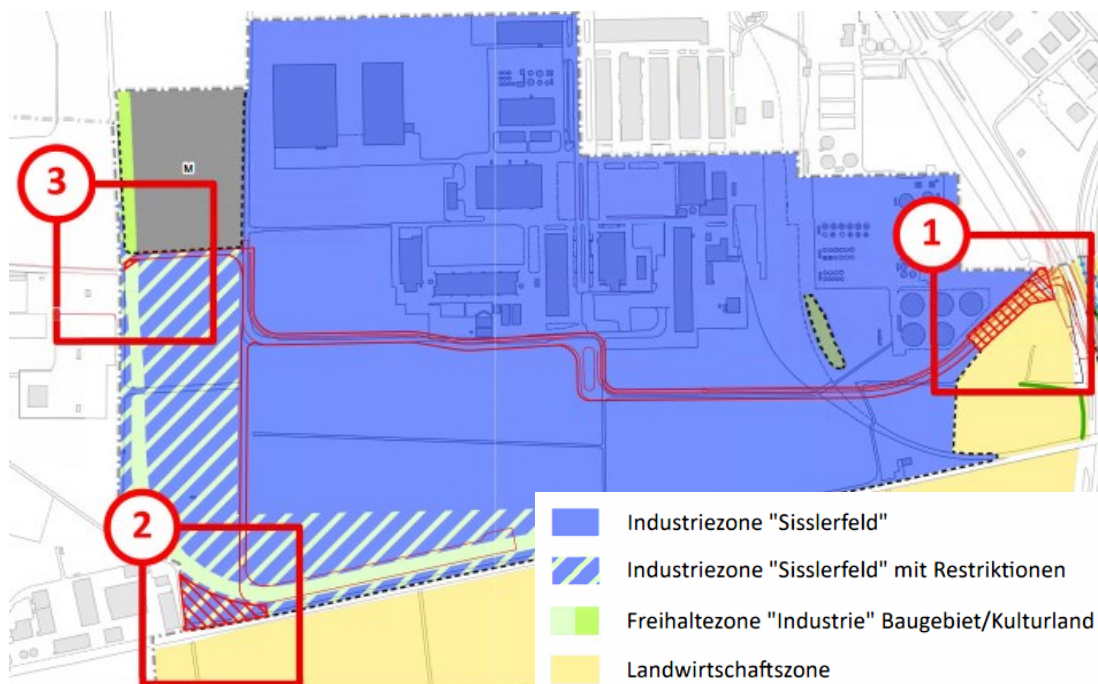


Abbildung 16: Auszug Teil A Bauzonenumlagerung (Eiken) kantonaler Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»

Gemäss BNO gelten für die Industriezone «Sisslerfeld» (IS) und Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen (ISR) folgende Vorschriften:

Tabelle 1: Auszug Masswerte (§ 4) rechtskräftige BNO

Zonenvorschriften	Industriezone «Sisslerfeld» (IS)	Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen (ISR)
Vorschriften in ... BNO	§ 15	§ 16
Vollgeschosse max.	Wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt	Wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt
Ausnützungsziffer		
Gebäudehöhe max.	30 m, wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt	15 m, gilt bei Neubauten als Richtwert, Abweichungen können bewilligt werden
Firsthöhe max.	Wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt	Wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt
Grenzabstand klein / gross mind.	10 m, wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt	10 m, gilt bei Neubauten als Richtwert, Abweichungen können bewilligt werden
Max. Gebäudelänge	Wird vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt	70 m, gilt bei Neubauten als Richtwert, Abweichungen können bewilligt werden
Empfindlichkeitsstufe (ES)	IV	IV

§ 15 Industriezone «Sisslerfeld» IS

¹ Die Industriezone «Sisslerfeld» IS ist für grossgewerbliche und industrielle Bauten der Chemie, deren wirtschaftlich angeschlossene Unternehmen sowie deren Zulieferung bestimmt.

² Wohnungen sind nur für den Betriebsinhaber sowie für betrieblich an den Standort gebundenes Personal gestattet.

³ Zum Schutze des Orts- und Landschaftsbildes kann der Gemeinderat bei Neubauten und baulichen Erweiterungen wirksame Schutzbepflanzungen auf dem Areal der Bauherrschaft vorschreiben. Die Schutzbepflanzungen dürfen nur mit einheimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern vorgenommen werden. Dachflächen sind nach Möglichkeit zu begrünen.

⁴ Gegenüber der angrenzenden Freihaltezone «Industrie» hat der Abstand für Hochbauten mindestens 10 m zu betragen.

⁵ Der Grünflächenanteil beträgt 15 %, wobei die Freihaltezone «Industrie» nicht angerechnet werden darf.

⁶ Neu zu schaffende Autoabstellplätze sind im Sinne einer landsparenden Lösung in der Regel in mehrgeschossigen Bauten ober- und/oder unterirdisch anzulegen. Die angemessene Erweiterung bestehender Autoabstellplätze sowie die Neuanlage von Autoabstellplätzen in geringer Zahl (ca. 20 Stück) können vom Gemeinderat im Freien bewilligt werden.

⁷ Die innerhalb dieser Zone noch nicht für Bauten und Anlagen im obigen Sinn beanspruchten Flächen sind weiterhin der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung zu stellen.

§ 16 Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen ISR

¹ Die Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen ISR unterscheidet sich von der Industriezone «Sisslerfeld» IS durch eine in Ausmass, Erscheinung und Störwirkung eingeschränkte industrielle Nutzung.

² Mit Ausnahme der in § 4 BNO aufgeführten Masswerte gelten die Bestimmungen der Industriezone «Sisslerfeld» IS

³ Der Grünflächenanteil beträgt 25 %, wobei die Freihaltezone «Industrie» nicht angerechnet werden darf.

⁴ Ausnahmen für betrieblich unentbehrliche Bauteile bewilligt der Gemeinderat im Sinne von § 67 BauG.

§ 19 Freihaltezone «Industrie» (Baugebiet)

¹ Die Freihaltezone «Industrie» bezweckt die Schaffung von Freiraum für das Anlegen eines naturnahen, landschaftlich wertvollen Grüngürtels (Magerwiesen, Hecken und Feldgehölze). Dieser Grüngürtel, der so gepflegt werden darf, dass kein Wald entsteht, soll zusammen mit dem Bustelbach

- a) das Sisslerfeld landschaftlich gliedern (Kammerung),
- b) wertvolle Lebensräume miteinander verbinden (Vernetzung) und
- c) selber Lebensraum seltener und bedrohter Tier- und Pflanzenarten sein

² Alle Vorkehrungen, welche dem Zweck der Zone widersprechen, sind zu unterlassen. Bauten, Anlagen, Terrainveränderungen, Bewässerung, Beweidung und Umbruch sind verboten.

³ *Um dem landschaftlichen Aspekt gerecht zu werden, ist die Zone entsprechend dem Baufortschritt in der Industriezone «Sisslerfeld» IS und in der Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen ISR mit einheimischen, standortgerechten Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen. Der Gemeinderat bestimmt im Rahmen der Baubewilligung die jeweils zu bepflanzende Fläche.*

⁴ *Der bereits vorhandene Pionierstandort im Osten der Zone mit 55 Aren Kiesfläche (im Bauzonenplan mit einem $\oplus$ symbolisiert) ist in seiner Eigenart zu erhalten und kann nötigenfalls verlegt werden.*

⁵ *Solange die Zone nicht renaturiert ist, hat sie, mit Ausnahme des bestehenden Pionierstandortes, der landwirtschaftlichen Nutzung zu dienen.*

⁶ *Die entstehenden Kosten aus Gestaltung und Pflege der Zone im obigen Sinn gehen zu Lasten der Bauherrschaften bzw. deren Rechtsnachfolger. Diese Verpflichtung ist vor der Baubewilligungserteilung vertraglich sicherzustellen.*

Hinweise: 1. (§ 19 BNO) Diese Zone wurde einst vor dem Hintergrund festgelegt, dass diese Bereiche für einen künftigen Bahnanschluss nach Norden (Richtung Novartis / Syngenta) freigehalten werden, wobei die Parzellierung teilweise bereits stattgefunden hat. Da im regionalen Sachplan diese Verbindung jedoch nicht mehr thematisiert wird, ist davon auszugehen, dass die einstige Idee nicht mehr weiterverfolgt wird.

2. (§ 19 BNO) Diese Zone widerspricht dem geplanten Freiverlad der SBB. Es ist davon auszugehen, dass vorgängig zur Realisierung des Freiverlads eine Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung notwendig sein wird.

REL / Revisionsentwürfe

Die Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung befindet sich momentan in Arbeit. Im Rahmen der Gesamtrevision wurde vorab ein Räumliches Entwicklungsleitbild (REL) erarbeitet, welches am 26. Oktober 2020 durch den Gemeinderat beschlossen wurde. In diesem REL werden für das Gebiet Sisslerfeld keine Aussagen getätigt.

Im Entwurf des Zonenplans sind für das Gebiet Sisslerfeld keine Änderungen gegenüber der rechtskräftigen Nutzungsplanung vorgesehen. Im Entwurf der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) hingegen werden einige Änderungen vorgenommen:

- **§ 6 Weitere Planungsinstrumente (neu):** Inventare und Grundlagenpläne werden als orientierend festgesetzt. Weiter können vom Gemeinderat zusätzliche behördenverbindliche Planungsinstrumente festgesetzt werden und diese sind bei der Beurteilung von Bauvorhaben zwecks Auslegung der Vorschriften der BNO beizuziehen.
- Anpassung Baubegriffe nach IVHB
- Umbenennung der «Industriezone» in «Arbeitszone»

- **§ 16 Arbeitszone «Sisslerfeld»:** Reine Wohnbauten sind nicht gestattet. Weiter kann die Freihaltezone «Industrie» künftig an die Grünflächenziffer angerechnet werden.
- **§ 17 Arbeitszone «Sisslerfeld» mit Restriktionen:** Die Freihaltezone «Industrie» kann künftig an die Grünflächenziffer angerechnet werden.

Erkenntnisse aus den kommunalen Vorgaben

Die Zonenvorschriften in der rechtskräftigen allgemeinen Nutzungsplanung definieren, was in der Industriezone «Sisslerfeld», der Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen sowie der Freihaltezone «Industrie» (Baugebiet) erlaubt ist und welche Gestaltungsvorschriften gelten. Diese sind im Bauprojekt zu beachten. Insbesondere die eingeschränkte Bauweise im südlichen Bereich sowie die von Bauten und Anlagen freizuhaltenden Flächen gilt es zu berücksichtigen. Sollte der Pionierstandort (Kiesfläche) tangiert werden, darf dieser verschoben werden.

Bezüglich der Masswerte dienen viele als Richtwerte bzw. werden vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt. Für sämtliche Zonen gilt die Empfindlichkeitsstufe ES IV.

In der Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung wird das Gebiet Sisslerfeld bis dato ausgeklammert. Die im BNO-Entwurf vorhandenen Änderungen sind nur geringfügig. Der neu geschaffene § 6 bildet die rechtliche Grundlage für die Ausarbeitung und den Geltungs- sowie Anwendungsbereich des Entwicklungsrichtplan auf kommunaler Stufe. Weiter wurden erste Bauzonenumlagerungen / Bereinigungen bereits im kantonalen Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld» vorgenommen, welche den Planungsperimeter jedoch nicht tangieren. Ausserdem soll die Grünziffer künftig aller Industriezonen (neu: Arbeitszonen) angerechnet werden dürfen.

2.5 Weitere relevante Sachthemen

2.5.1 Lärm

Für den Planungsperimeter gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) IV. Gemäss der Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes gelten für die Empfindlichkeitsstufe IV folgende Belastungsgrenzwerte:

Tabelle 2 Belastungsgrenzwerte Strassenverkehr ES IV nach Anhang 3, 4 und 6 LSV

Art	Planungswert Lr in dB(A)		Immissions- grenzwert Lr in dB (A)		Alarmwert Lr in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Strassenverkehr	65	55	70	60	75	70
Eisenbahn	65	55	70	60	75	70
Industrie und Gewerbe	65	55	70	60	75	70

Für unerschlossene und unbebaute Gebiete sind die Planungswerte gemäss obenstehender Tabelle 2 einzuhalten.

Nachfolgend sind die Lärmberechnung des Strassenverkehrs (Modellberechnung) abgebildet (siehe Abbildung 17 und Abbildung 18). Diese Lärmwerte bilden den «schlechteren» Fall im Perimeter im Vergleich zum Eisenbahnlärm ab, weshalb letzterer nicht dargestellt wird. Am Tag misst der Lärmpegel maximal 55 bis 59.9 dB, in der Nacht grösstenteils 45 bis 49.9 dB und bei der Stelle des geplanten SBB-Verlads im Südwesten des Perimeters 50 bis 54.9 dB. Der Lärm bildet folglich keine weitere Hürde in der Entwicklung des Planungsgebiets.

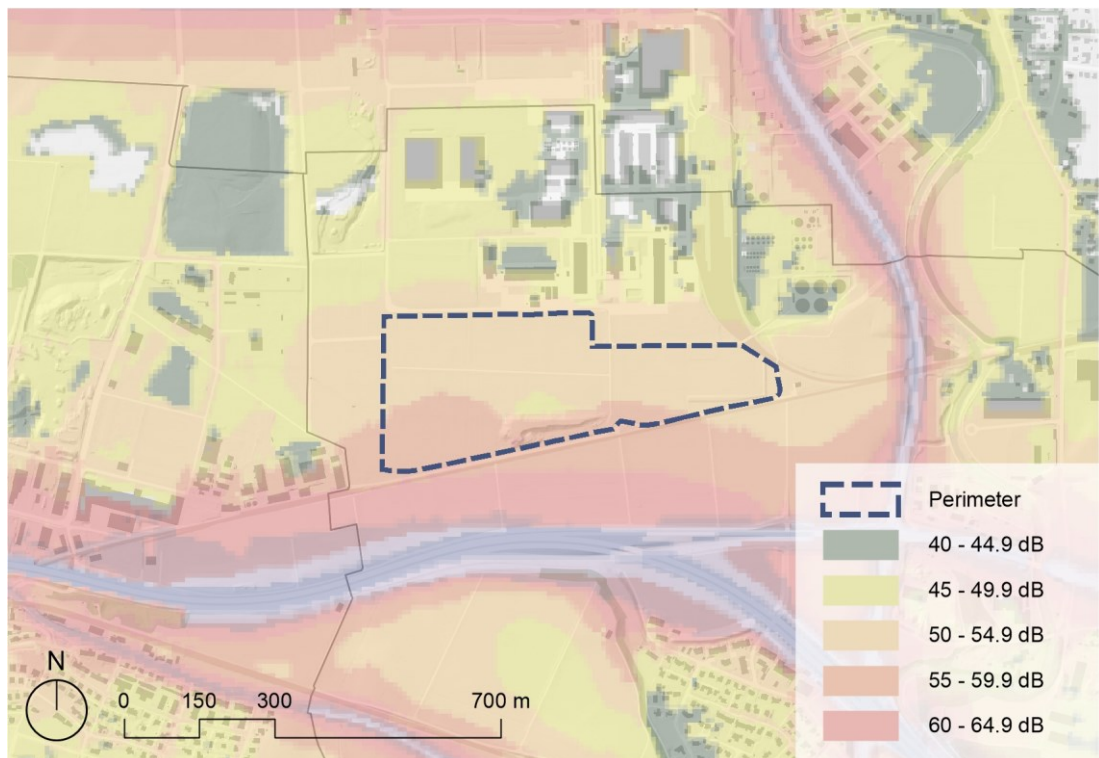


Abbildung 17: Strassenverkehrslärm Tag (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau, des BAFU und © swisstopo)

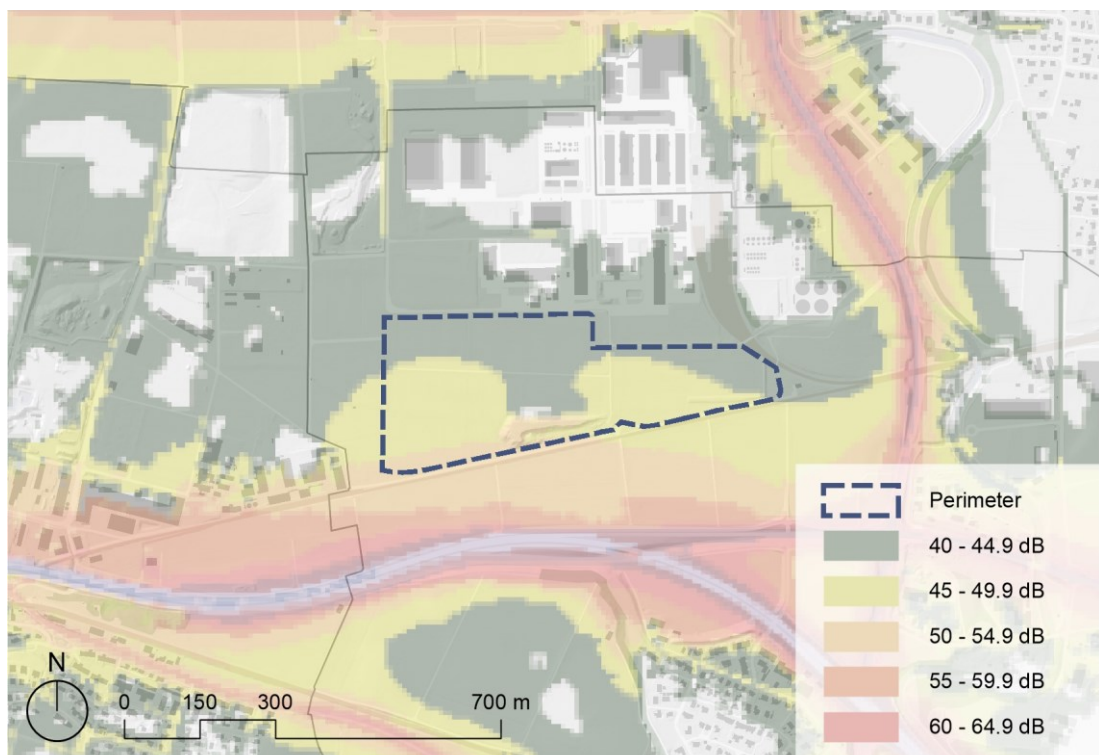


Abbildung 18: Strassenverkehrslärm Nacht (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau, des BAFU und © swisstopo)

2.5.2 Störfallvorsorge

Gemäss Art. 11a Abs. 1 der Störfallverordnung (StFV) berücksichtigen die Kantone die Störfallvorsorge in der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei ihren übrigen raum-wirksamen Tätigkeiten.

Der Planungsperimeter ist von einem 100 m-Konsultationsbereich der Bahnlinie so-wie vom 100 m-Konsultationsbereich der Erdgashochdruckleitung (70 bar) der Gas-verbund Mittelland AG betroffen (siehe Abbildung 19). Weiter fällt der gesamte Pla-nungsperimeter gemäss Chemierisikokataster in den Konsultationsbereich des Be-triebsareals der DSM. Durch die DSM wurden Kurzberichte mit acht Szenarien er-stellt, in welchen die Gefährungsdistanzen auf das Areal der Bachem AG fallen und Vergiftungsgefahren aufgrund von Stoffaustritten oder Brandgassen ausgehen (Mail DSM an Bachem, 10. Februar 2023):

Tabelle 3 Gefährungsdistanzen diverser Anlagen der DSM

Anlage	Szenario	GD [m]*	Bemerkung
Tanklager B341	Vollbrand Tank-wannen 3-4	870	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell. Sehr konser-vative Beurteilung: Es wird angenommen, dass im Brand sämtliches NH ₃ zu NO ₂ und H ₂ O umgesetzt wird.
Tanklager B341	Leckage Lagertank Methylvinylketon	270	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell.
Tanklager B341	Leckage Lagertank Ammoniak	50	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell.
Tanklager B341 Umschlagplatz Nordwest	Leckage bei Einla-gerung von Trichlo-raceton	40	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell.
Tanklager B310	Brand Tankfeld 1	220	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell.
Kälteanlage B343	Ammoniakleckage	110	Beurteilung gemäss Hand-buch «Störfallvorsorge bei Kälteanlagen» vom BAFU, Mai 2015: Distanzangabe bis zur 1% Letalitäts-grenze, mittlere Letalität beträgt 22%.
Tanklager B337	Vollbrand Verbren-nungstanklager	160	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell.
Pilotplant B340	Vollbrand	40	Ausbreitungsrechnung mit MET-Modell.
*Gefährungsdistanz (10% Letalitätsgrenze) über südliche Werksgrenze [m]			

In diesen Bereichen ist im Fall eines Störfalls (Unfall, Explosion mit stark brennbaren Stoffen / Gasen) die Auswirkung auf die Umgebung zu minimieren und die dort an-sässigen Personen (Bewohnende, Arbeitende) zu schützen. Gemäss Planungshilfe

«Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» können Massnahmen zur Störfallvorsorge wie folgt aussehen (Auszug von Beispielen):

- Ohnehin eingeplante und notwendige sekundäre Nutzungen wie z.B. Neben-, Technik- oder Lagerräume, Parkhäuser, Erschliessungsstrassen und Parkflächen anlageseitig anordnen
- Gebäudefassaden mit genügend Widerstand gegen kurzzeitige Hitzestrahlungseinwirkungen
- Gebäudefassaden aus nicht brennbaren Materialien
- Brandschutzverglasung

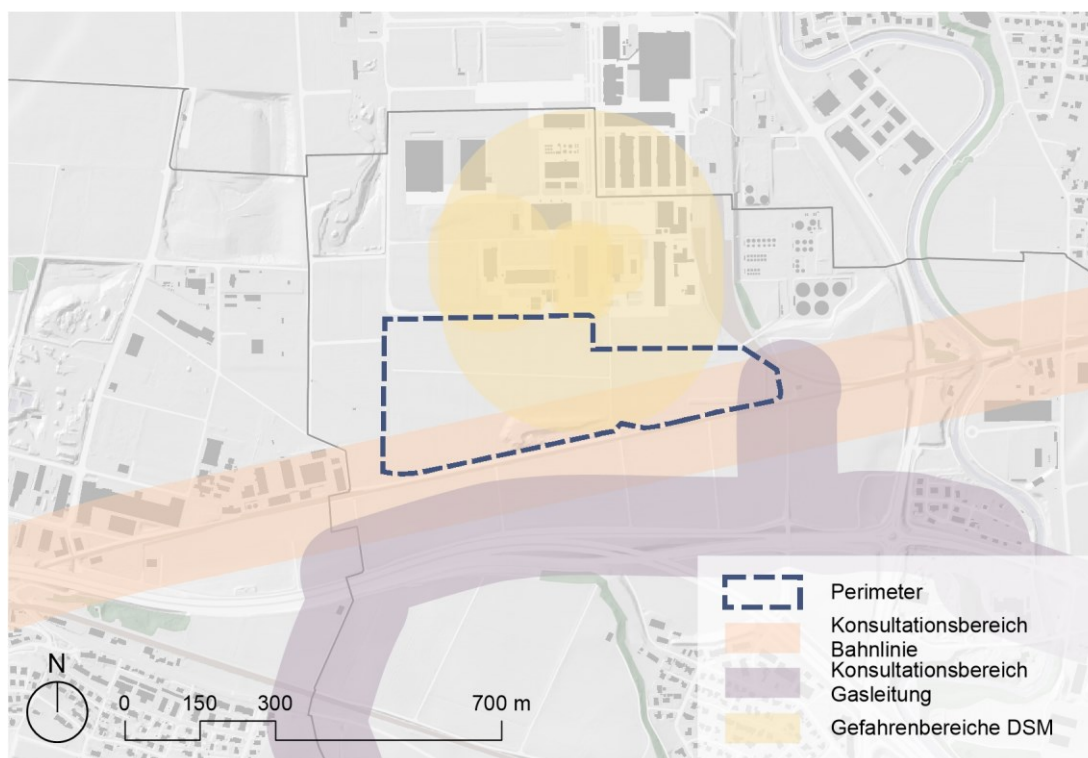


Abbildung 19: Auszug Störfallvorsorge (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

In jedem Falle ist Kontakt mit den Betreibern aufzunehmen, um die Massnahmen optimal zu definieren.

Aufgrund des Gefahrenpotenzials der verschiedenen Anlagen auf dem DSM-Areal scheint eine multifunktionale Mobilitätsdrehscheibe mit Aufenthalt usw. (siehe Kapitel 2.3.5 und 2.3.6) nicht realisierbar, solange das Gefahrenpotenzial in diesem Ausmasse besteht. Dies wurde seitens Kanton auch so bestätigt.

2.5.3 Grundwasser / Gewässerschutz

Das Planungsgebiet befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u. In diesem Bereich gilt unter anderem, dass Regenwasser von Terrassen, Zufahrten und Parkplätzen nur

über die belebte Bodenschicht versickert (Ordner Siedlungsentwässerung der kantonalen Abteilung für Umwelt, Kapitel 14.8). Dies gilt auch für Umschlagplätze, sofern das Platzwasser keine wassergefährdeten Stoffe enthält. Zudem dürfen in diesem Bereich keine Anlagen erstellt werden, welche unter dem mittleren Grundwasserspiegel (ca. 293 m ü. M.) liegen oder eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen (siehe Anhang 4 GschV). Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird. Der Grundwasserdurchfluss verläuft mit Fliessrichtung von Süden nach Norden.

2.5.4 Hochwasser / Oberflächenabfluss

Im Planungssperimeter ist keine Hochwassergefährdung vorhanden. Die Gefährdung durch Oberflächenabfluss ist ebenfalls gering.

2.5.5 Belastete Standorte

Für den Planungssperimeter ist kein Eintrag im Kataster der belasteten Standorte des Kantons Aargau vorhanden.

2.5.6 Mikroklima

Die Klimaaanalyse zeigt, dass der Planungssperimeter bereits heute für das Bioklima weniger günstig ist (siehe Abbildung 20). Stand heute zeigt sich der Perimeter noch als landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche und ist noch nicht bebaut. Die Kaltluftströmung verläuft von Süden nach Norden und der Kaltluftwirkbereich erstreckt sich über den gesamten Perimeter.

Abklärungen, wie sich die Bebauung gemäss Site Masterplan (siehe Kapitel 5.3) auf die Kaltluftströme / Mikroklima auswirkt hat im Wesentlichen ergeben, dass die Kaltluftströme, welche primär in der Nacht stattfinden, der Bebauung ausweichen können und keine negativen Auswirkungen auf das umliegende Siedlungsgebiet (Stein, Sisseln und Eiken) zu erwarten sind (siehe Beilage [3]). Die Wärmebelastung am Tag kann ebenfalls mit geeigneten Massnahmen (Umgebungsgestaltung) reduziert werden.

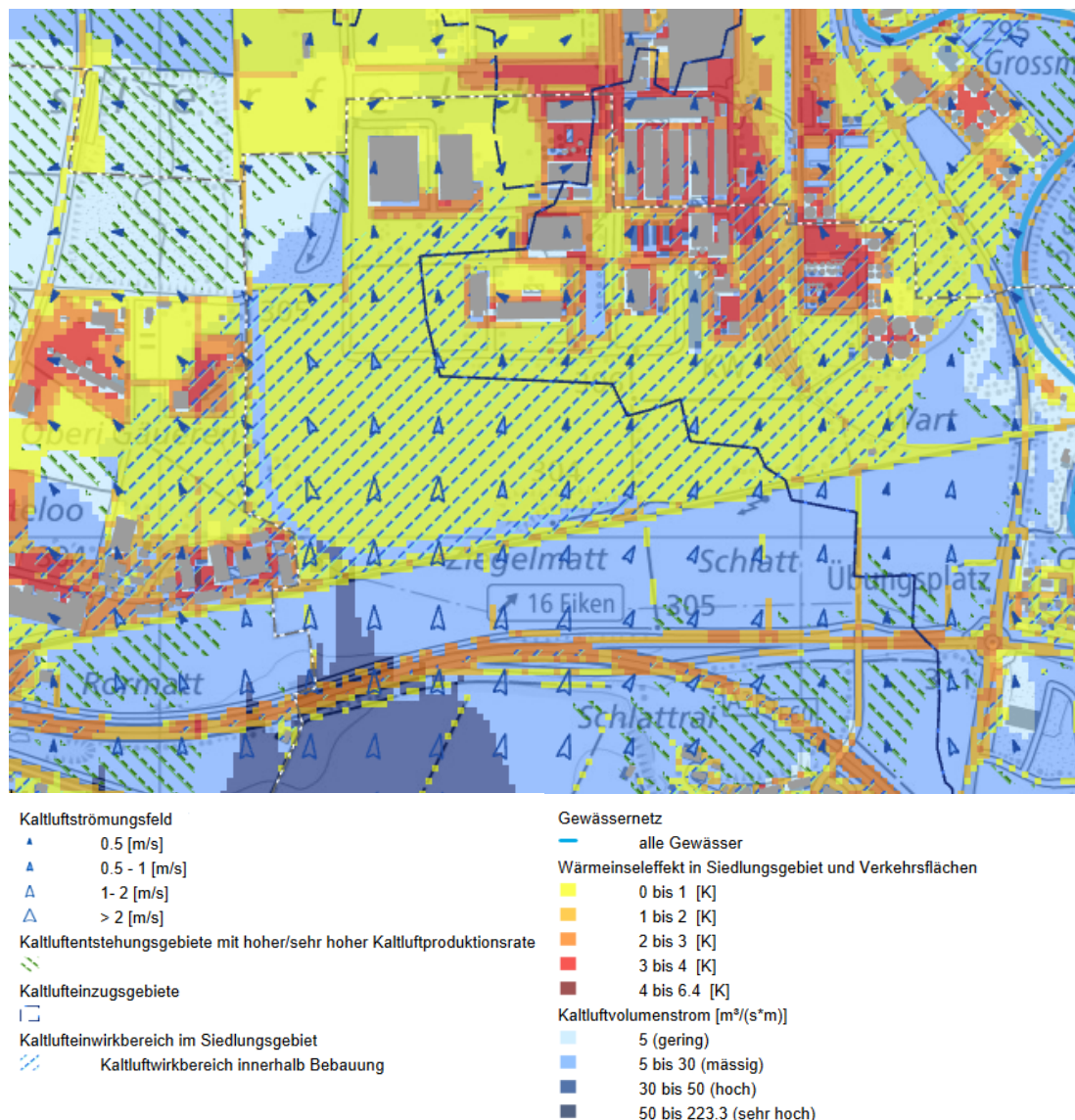


Abbildung 20: Klimaanalysekarte (Daten des Kantons Aargau)

2.5.7 Archäologische Fundstellen

Auf und um den Planungsperimeter befinden sich archäologische Fundstellen (siehe Abbildung 21). Die Grösse der Anlagen lässt sich ohne archäologische und geophysikalische Prospektion nicht vorgängig bestimmen. Namentlich sind dies folgende:

- **Fundstelle Nr. 1 (125(A)6):** Grundriss einer römischen Villa, dem Herrenhaus eines römischen Gutshofs und weitere römische Baureste; römische Gutshöfe stellen mit den dazugehörigen Nutzbauten grossflächige Anlagen dar
- **Fundstelle Nr. 2 (114(A)4):** Römische Baureste; wohl vom Herrenhaus eines römischen Gutshofes
- **Fundstelle Nr. 3 (114(A)8):** Brandschicht mit römischer Keramik

Es gilt die Meldepflicht für archäologische Hinterlassenschaften gemäss § 41 des Aargauer Kulturgesetzes (KG).

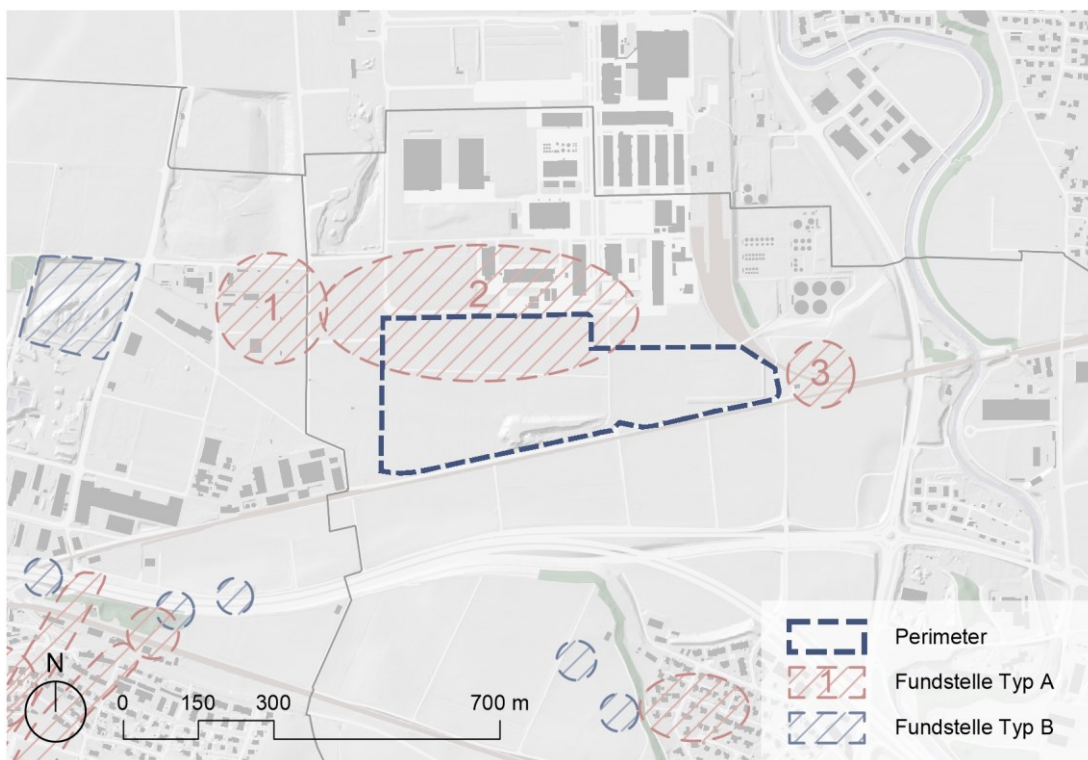


Abbildung 21: Archäologische Fundstellen (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

Erkenntnisse aus den weiteren relevanten Sachthemen

Die Planungswerte gemäss LSV (Lärmschutz-Verordnung) werden bereits heute eingehalten.

Der Störfallvorsorge ist Rechnung zu tragen, da die Konsultationsbereiche der Eisenbahn sowie der Gasleitung den Planungserimeter tangieren. Die Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» ist beizuziehen und es sind geeignete Massnahmen (in Absprache mit den Betreibern) zu treffen. Hinsichtlich der multifunktionalen Mobilitätsdrehscheibe gemäss regionalem Sachplan gilt es festzuhalten, dass die Funktion als Aufenthaltsbereich zum jetzigen Zeitpunkt kaum gewährleistet und bereitgestellt werden kann.

Bezüglich Grundwasserschutz ist der mittlere Grundwasserspiegel (ca. 293 m.ü.M.) zu berücksichtigen. Massnahmen bzgl. Hochwasserschutz und Oberflächenabfluss sind keine notwendig.

Im Planungserimeter besteht kein Sanierungsbedarf für Altlasten oder Ähnliches.

Die vorhandene Kaltluftströmung (Nord-Süd) ist zu berücksichtigen und die Hitzebelastung gilt es mit geeigneten Massnahmen zu minimieren.

Die Kantonsarchäologie ist in die weiteren Verfahrensschritte einzubinden.

3 Gebietsanalyse

3.1 Lage / Umgebung

Das Areal der Bachem AG liegt im südlichen Bereich des Industriegebiets «Sisslerfeld» auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Eiken. Das Areal ist bis dato unbebaut (siehe Abbildung 22). Nördlich des Perimeters ist die DSM Nutritional Products AG angesiedelt. Diese ist ein Pharmaunternehmen, welche im Sisslerfeld die grösste Produktionsanlage für Vitamin E weltweit betreibt. Westlich des Perimeters liegt die Syngenta Crop Protection AG. Sie produziert Pflanzenschutzmittel und Saatgut. Südlich des Perimeters liegen die Bahnlinie Stein-Säckingen – Laufenburg sowie die Autobahn A3.



Abbildung 22: Lage im Siedlungsgebiet (Kartengrundlage: © swisstopo)

3.2 Historische Entwicklung

Im Jahr 1940 zeigt sich das Sisslerfeld als mehrheitlich landwirtschaftlich genutztes Gebiet nördlich der Bahnlinie ohne Bebauung und mit einer Feldwegstruktur (siehe Abbildung 23). Kurz vor 1970 entstehen erste Industriebauten im nordöstlichen Gebiet des heutigen DSM-Areals sowie im Gebiet der heutigen Syngenta. Die Feldwege sind begradigt und weisen ein klares Raster auf. Ausserdem wurde der Bahnverlad neben dem DSM-Areal erstellt. Bis ins Jahr 1990 wurde das DSM-Areal Richtung Süden und Westen erweitert und in der Zwischenzeit auch die Autobahn A3 gebaut.

Ebenso wurde das Gebiet Syngenta um einige Bauten ergänzt. Der Planungsperimeter bleibt weiterhin unbebaut. In den letzten dreissig Jahren haben sich die Areale DSM und Syngenta weiterentwickelt.

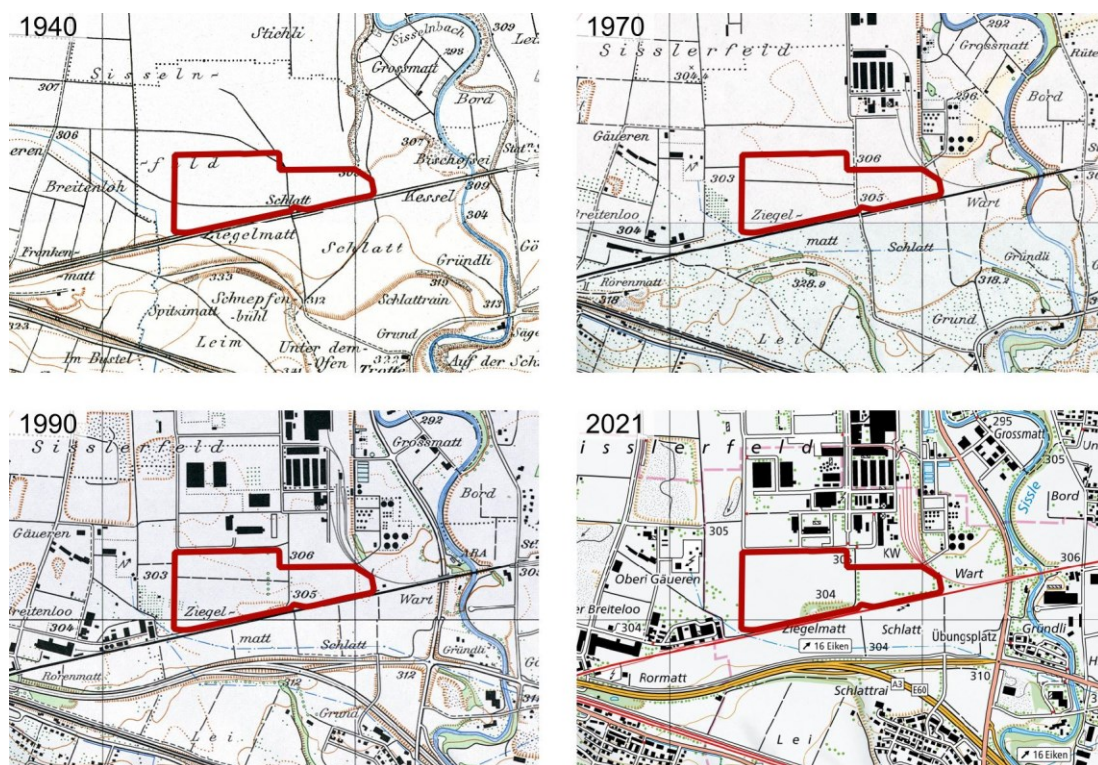


Abbildung 23: Zeitreise Kartenwerke (Quelle: © swisstopo)

3.3 Nutzungen

Die Nutzungen im Gebiet um den Planungsperimeter sind in der untenstehenden Abbildung 24 dargestellt. Der Perimeter wird heute grösstenteils landwirtschaftlich genutzt. Nördlich und westlich (Areale DSM und Syngenta) ist die Industrie- resp. Gewerbenutzung vorherrschend. Westlich des DSM-Areals sind Kiesabbau und Deponien prägend. Deutlich erkennbar ist die Entkoppelung der Industriezone von den Wohngebieten (Sisseln, Eiken und Münchwilen).

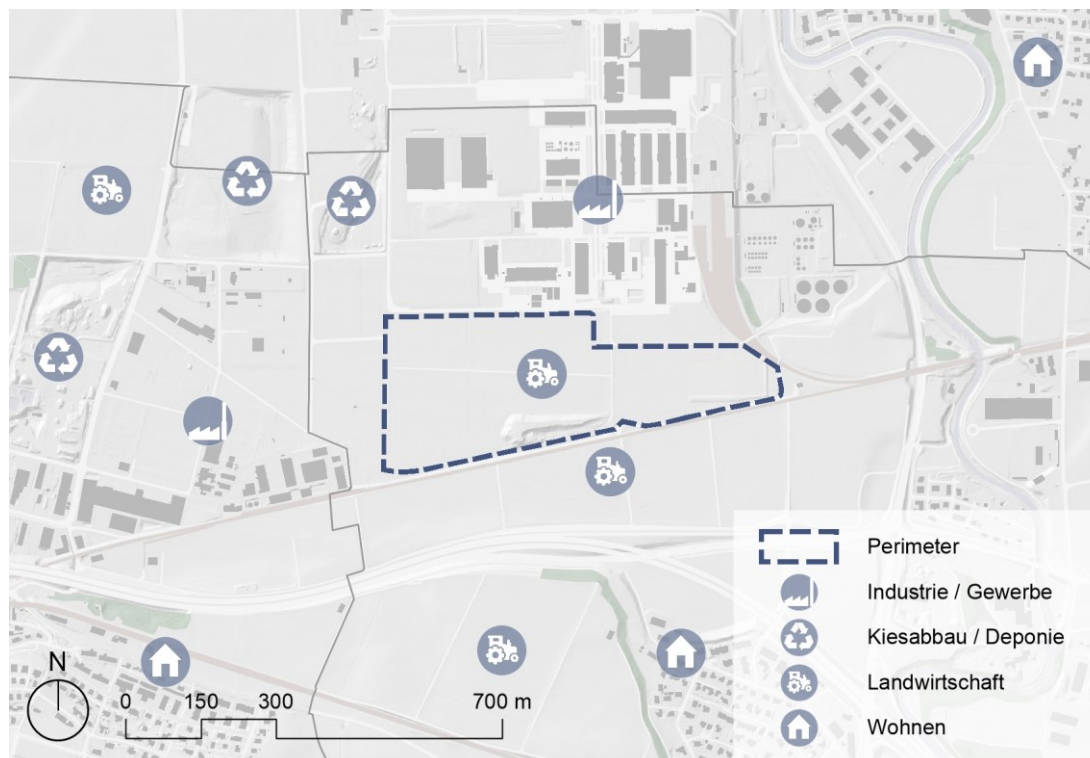


Abbildung 24: Nutzungen (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

3.4 Verkehrserschliessung

3.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Areal der Bachem AG wird mit der Realisierung der Südspange erschlossen sein. Bis dahin ist die Zufahrt westlich der DSM möglich. Die Hauptverkehrsachse führt etwas nördlich des Planausschnittes der Abbildung 25 und weist einen DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) von ca. 13'100 Fz/Tag und einen Schwerverkehrsanteil von 5.8 % auf. Der Autobahnanschluss liegt etwas südlich der Bahnlinie und ist in wenigen Minuten erreichbar.

Für die Südspange wird ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 5'500 Fz/Tag prognostiziert.

3.4.2 Fuss- / Radverkehr

Der Planungsperimeter ist für den Fuss- und Radverkehr über diverse Feldwege und teilweise parallel mit dem MIV erschlossen. Die Bahnlinie unterbindet bis dato eine Anbindung nach Süden.

3.4.3 Öffentlicher Verkehr

Die Bahnlinie Stein-Säckingen – Laufenburg verläuft südlich des Perimeters. Die nächste Bushaltestelle «Sisseln – DSM» befindet sich im Nordwesten des DSM-Areals in ca. 750 m Entfernung. Der nächstgelegene Bahnhof Stein-Säckingen befindet

sich ca. 2.2 km Luftlinie in westlicher Richtung. Der Perimeter liegt in der ÖV-Güteklasse E2, was einer geringen Erschliessung entspricht.

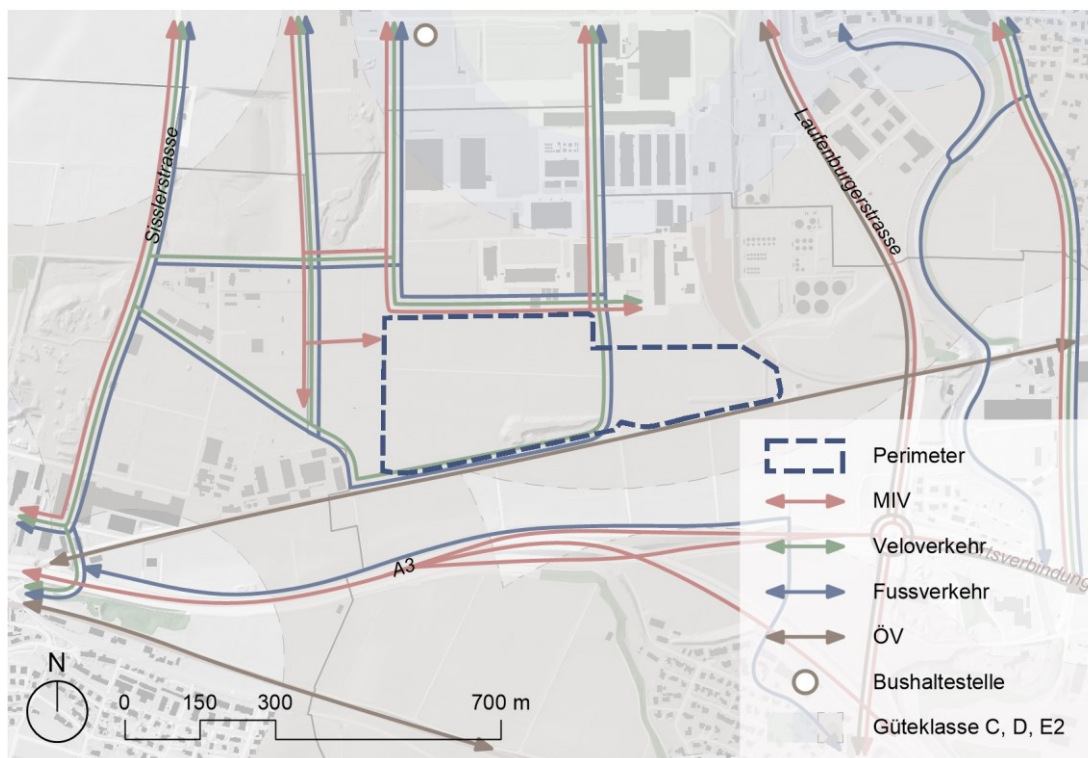


Abbildung 25: Bestehende Verkehrserschliessung (Kartengrundlagen: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

3.5 Freiraum / Natur

In der untenstehenden Abbildung 26 wird der Freiraum bzw. die Natur in der Umgebung dargestellt. Die unbebauten Bauzonen sind geprägt von einer intensiv genutzten Acker-/Wiesenlandschaft. Vereinzelt sind entlang von Strassen- und Bahnachsen Hecken resp. kleine Wälder vorhanden. Prägend ist im Osten der Gewässerraum der Sissle.

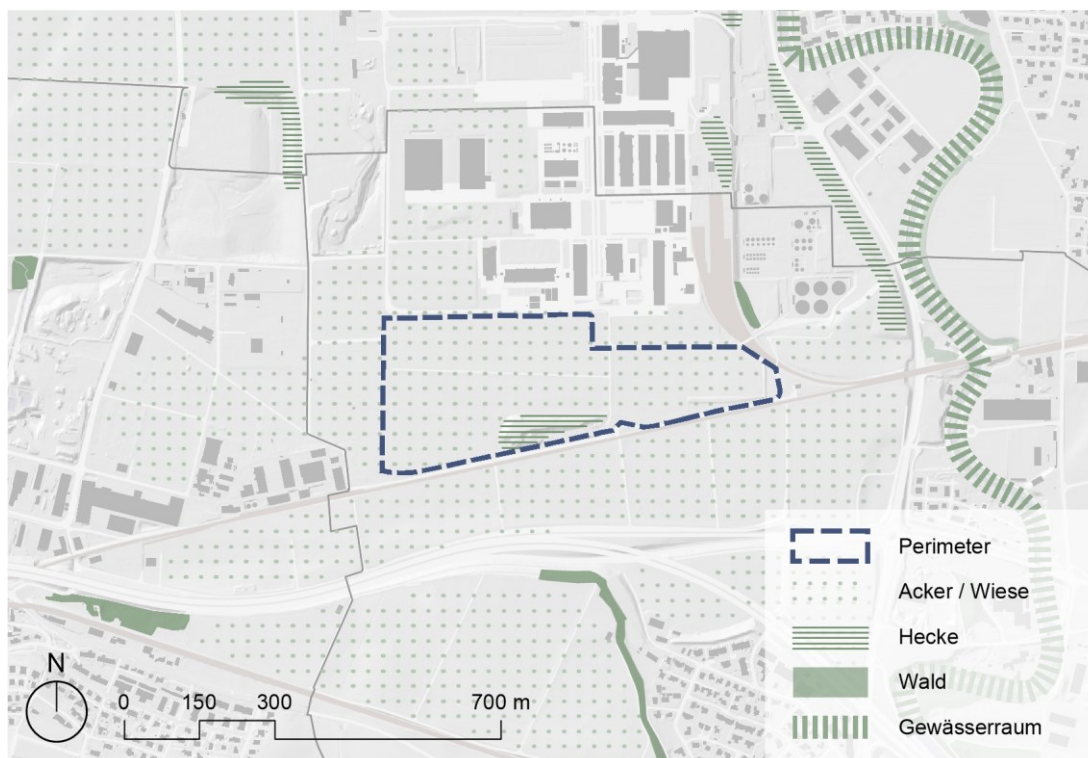


Abbildung 26: Freiraum / Natur (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

3.6 Akteure

Beim Planungsprozess sind verschiedene Akteure beteiligt (siehe Abbildung 27). Da im Gebiet Sisslerfeld viele öffentliche und Partikularinteressen bestehen, müssen diese Stakeholder entsprechend berücksichtigt werden. Es fanden in der Vergangenheit bereits eine Testplanung sowie Informationsveranstaltungen mit der Bachem AG statt, an welchen die Entwicklungsabsichten der Bachem AG erläutert wurden.

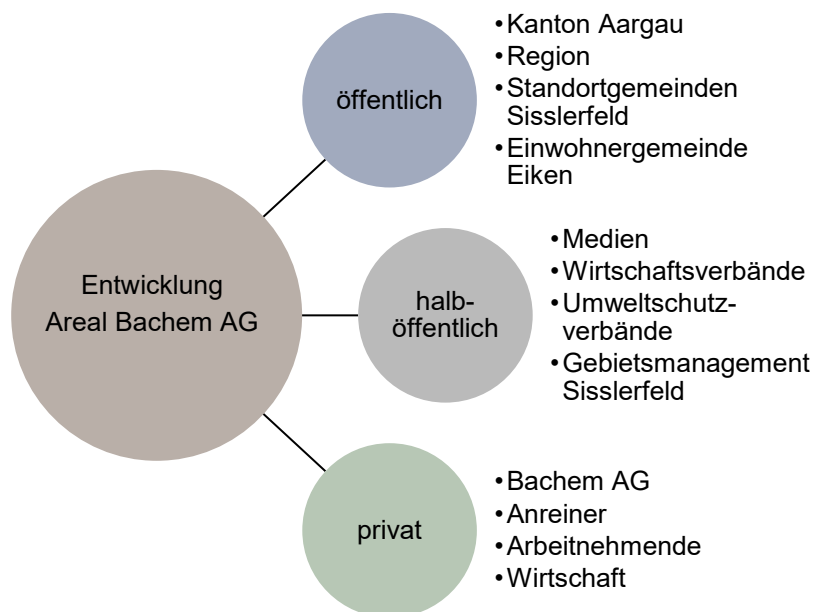


Abbildung 27: Akteure

Erkenntnisse aus der Gebietsanalyse

Die Lage des Areals der Bachem AG bietet diverse positive Aspekte hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten: Die Bahnlinie sowie Autobahn liegen direkt südlich des Perimeters und mit der DSM und Syngenta können künftig bezüglich Infrastruktur Synergien genutzt werden. So bietet sich die Chance, einen «Hightech-Pharma-Cluster» zu schaffen.

Die bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen im Planungsperimeter werden verschwinden. Die industrielle Nutzung erweitert die in der Umgebung vorherrschende Nutzung.

Die verkehrliche Erschliessung ist noch nicht ganz gewährleistet. Mit dem Bau der Südspange wird dieses Defizit teilweise behoben. Das bestehende Velo- und Fussverkehrsnetz ist jedoch noch lückenhaft. Die Anbindung an den öV (öffentlichen Verkehr) mit der Güteklasse E2 ist bis dato als gering klassiert. Mit dem Bau der Südspange und einer neuen Bahnhaltestelle «Sisslerfeld» wird diese jedoch ausgebaut.

Die umliegenden Frei- und Grünräume gilt es zu berücksichtigen, die Übergänge entsprechend zu gestalten und ggf. die Anbindung an Naherholungsräume wie die «Sissle» zu erhalten resp. zu prüfen.

Die Akteure sind phasengerecht miteinzubeziehen und die Planungsabsichten transparent zu kommunizieren. Damit kann eine höhere Akzeptanz erreicht werden.

4 Analysefazit / Synthese

Auf der Stufe Bund sind keine für den ERP Areal Bachem AG relevanten Rahmenbedingungen oder Planungen zu berücksichtigen.

Der ESP (Entwicklungsschwerpunkt) von kantonalen Bedeutung zielt auf die Entwicklung und Unternehmen der Chemie- und Pharmaindustrie ab. Für eine bessere ÖV-Anbindung sind Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahnlinie Stein-Säckingen – Laufenburg sowie die Bahnhaltestelle «Sisslerfeld» geplant. Mit dem kantonalen Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld» wird die Verkehrserschliessung des Planungssperimeters sichergestellt und die Bauzonenumlagerung stellen die Zonenkonformität der Erschliessung sicher. In den weiteren Planungsschritten ist der dafür vorgesehene Raum freizuhalten und die definierten Bau- und Strassenlinien sowie die ausgewiesenen Flächen für den ökologischen Ausgleich zu beachten.

Auf regionaler Stufe werden die Vorgaben des kantonalen Richtplanes aufgenommen und konkretisiert. Die Resultate der durchgeführten Testplanung im Sisslerfeld sind in den regionalen Sachplan eingeflossen. Dieser konkretisiert die dort formulierten Entwicklungsvorstellungen. Der regionale Sachplan Sisslerfeld ist in den weiteren Planungsschritten zu konsultieren und räumliche resp. textliche Festlegungen sind im Entwicklungsrichtplan und in spätere Planungs- resp. Projektphasen zu berücksichtigen (siehe Syntheseplan, Abbildung 28). Weiter konkretisiert der kommunale Gesamtplan Verkehr die Einträge bezüglich Verkehr im regionalen Sachplan. Wichtig sind unter anderem:

- Korridor des kantonalen Nutzungsplanes Südspange ESP Sisslerfeld
- Wichtige Fuss- und Veloverbindungen (auch nach Eiken)
- Korridorsicherung für den öV (öffentlichen Verkehr)
- Multifunktionale Drehscheibe mit zentraler Parkierung «Südspange» inkl. öffentlich zugänglicher Bereiche und Angeboten, wie Gastronomie oder Güter für den täglichen Bedarf (Hinweis: Solange das Gefahrenpotenzial von den Anlagen der DSM besteht, können die weiteren Angebote nur eingeschränkt oder gar nicht bereitgestellt werden)

Die Zonenvorschriften in der rechtskräftigen allgemeinen Nutzungsplanung definieren, was in der Industriezone «Sisslerfeld», der Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen sowie der Freihaltezone «Industrie» (Baugebiet) erlaubt ist und welche Gestaltungsvorschriften gelten. Die Masswerte gelten grösstenteils als Richtwerte bzw. werden vom Gemeinderat im Einzelfall festgelegt. In der laufenden Gesamtrevision der allgemeinen Nutzungsplanung sind keine wesentlichen Änderungen vorgesehen. Im südlichen Bereich gelten eingeschränkte Baumasse, es besteht ein Freihaltebereich sowie ein Pionierstandort, welcher ggf. verschoben werden darf.

Die Planungswerte gemäss LSV (Lärmschutz-Verordnung) werden bereits heute eingehalten. Weiter ist die Störfallvorsorge in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen. Dabei ist die Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» zu konsultieren. Der Hitzebelastung ist ebenfalls mit planerischen und baulichen Massnahmen Rechnung zu tragen (Kaltluftströme, Umgebungsgestaltung).

Die Lage des Areals Bachem AG an der Bahnlinie resp. Autobahn begünstigt die Erschliessung für den Güterverkehr und mit der DSM und Syngenta können künftig bezüglich Infrastruktur Synergien genutzt werden. Die arealspezifische verkehrliche Erschliessung ist noch nicht erstellt. Mit dem Bau der Südspange wird dieses Defizit behoben. Das bestehende Velo- und Fussverkehrsnetz ist ausbaufähig und im Entwicklungsrichtplan zu berücksichtigen. Die Anbindung an den öV (öffentlichen Verkehr) gilt es zudem zu verbessern. Die Durchgrünung des Areals sowie die Übergänge zum Kulturland gilt es geeignet zu gestalten.

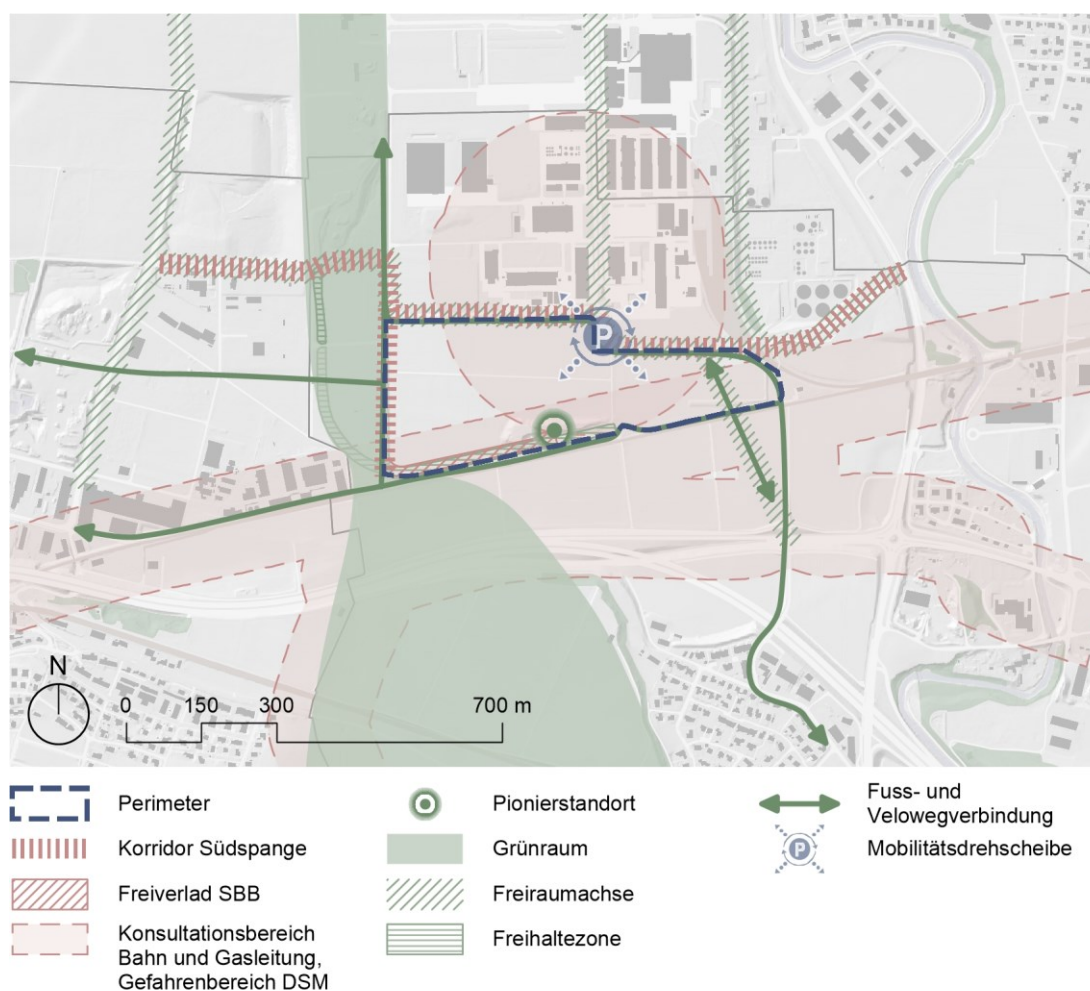


Abbildung 28: Syntheseplan (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

5 Entwicklungsgrundsätze und Site Masterplan

5.1 Einleitung

Basierend auf dem Analysefazit und dem Synthesepan gemäss dem vorangehenden Kapitel 4 werden nun Entwicklungsgrundsätze für das Areal Bachem AG festgelegt und der Site Masterplan (siehe Beilage [2]), welcher als «Richtkonzept» für den vorliegenden Entwicklungsrichtplan dient, in seinen Grundzügen erläutert.

5.2 Entwicklungsgrundsätze

Areal umstrukturieren / neu entwickeln

Auf dem Areal sollen neue ortsbauliche Strukturen durch eine Arealentwicklung geschaffen werden. Diese Strukturen dürfen eine hohe Dichte aufweisen. Die Entwicklung kann / soll etappenweise erfolgen. Die bisherige landwirtschaftliche Nutzung auf dem Areal wird durch die Industrienutzung ersetzt.

Für örtliche Festlegung der verschiedenen Nutzungen und Funktionen ist insbesondere auch das Gefahrenpotenzial der DSM-Anlagen zu berücksichtigen.

Korridor sichern

Für die Südspange (Verkehrerschliessung) sowie für den geplanten SBB-Freiverlad (keine Flächen der Bachem AG) soll ein Korridor gesichert werden. Der Korridor dient zu grossen Teilen sowohl dem MIV als auch dem öV und dem Fuss- und Radverkehr. Zudem dient er als öffentlicher Freiraum resp. Freiraumverbindung, welche entsprechend auszugestalten ist.

Raum Freiverlad sichern

Der geplante Freiverlad der SBB (keine Flächen der Bachem AG) ist in die Arealentwicklung miteinzubeziehen. Die entsprechenden Flächen, auch für einen künftigen Anschluss, müssen freigehalten werden. Der Freiverlad bietet Synergiepotenzial für die Bachem AG bezüglich Transport der Produkte.

Koordination SBB / Gasverbund Mittelland AG

Aufgrund des Störfallrisikos insbesondere durch die Bahnlinie und die Gasleitung sind (planerische / ortsbauliche / architektonische / betriebliche) Massnahmen bezüglich Störfall im bezeichneten Bereich mit der SBB und dem Gasverbund Mittelland AG zu koordinieren.

Übergang gestalten

Der Übergang zum im regionalen Sachplan «Sisslerfeld» festgesetzten Grünraum soll die Einpassung der geplanten Arealentwicklung in die Landschaft sicherstellen und ist entsprechend zu gestalten. Damit wird verhindert, dass ein «harter» Siedlungsrand entsteht.

Grünräume schaffen

Grünräume ermöglichen, richtig gestaltet, einen ökologischen Ausgleich auf einem stark genutzten Areal. Deshalb sollen an geeigneter Lage ökologisch hochwertige Grünräume freigehalten resp. geschaffen werden. Den kommunal festgelegten Pionierstandort gilt es im Rahmen des Bauprojekts miteinzubeziehen, wobei er verschoben werden darf resp. eine (Teil-)Verschiebung ggf. zu prüfen ist.

Fuss- und Velowegverbindungen berücksichtigen

Die im kommunalen Gesamtplan Verkehr definierten Fuss- und Velowegverbindungen sind bei der Arealentwicklung zu berücksichtigen. Entsprechende Korridore müssen freigehalten und die angrenzende ortsbauliche Struktur darauf abgestimmt werden (siehe Abbildung 29).

Mobilitätsdrehscheibe

Als Kernelement soll in Synergie zur DSM eine Mobilitätsdrehscheibe entstehen. Diese erleichtert den Wechsel zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und verbessert die Anbindung des Perimeters an den öffentlichen Verkehr. Es sind genügend Parkierungsangebote für den MIV und den Veloverkehr vorzusehen. Auf die Anordnung von publikumsorientierten Nutzungen kann zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet werden, da sich die Mobilitätsdrehscheibe innerhalb eines Störfallrisikobereichs der DSM befindet.

Kaltluftströmung / Mikroklima berücksichtigen

Die Analyse der Kaltluftströme hat gezeigt, dass diese, auch mit grossen West-Ost-Bauten, abgeleitet wird, sodass keine negativen Auswirkungen auf die umliegenden Siedlungen entstehen (siehe Kapitel 2.5.6), weshalb diesbezüglich keine spezifischen Entwicklungsgrundsätze festzulegen sind.

Generell ist auf dem gesamten Areal mit entsprechender Aussenraumgestaltung dem Hitzeinseleffekt (am Tag) entgegenzuwirken.

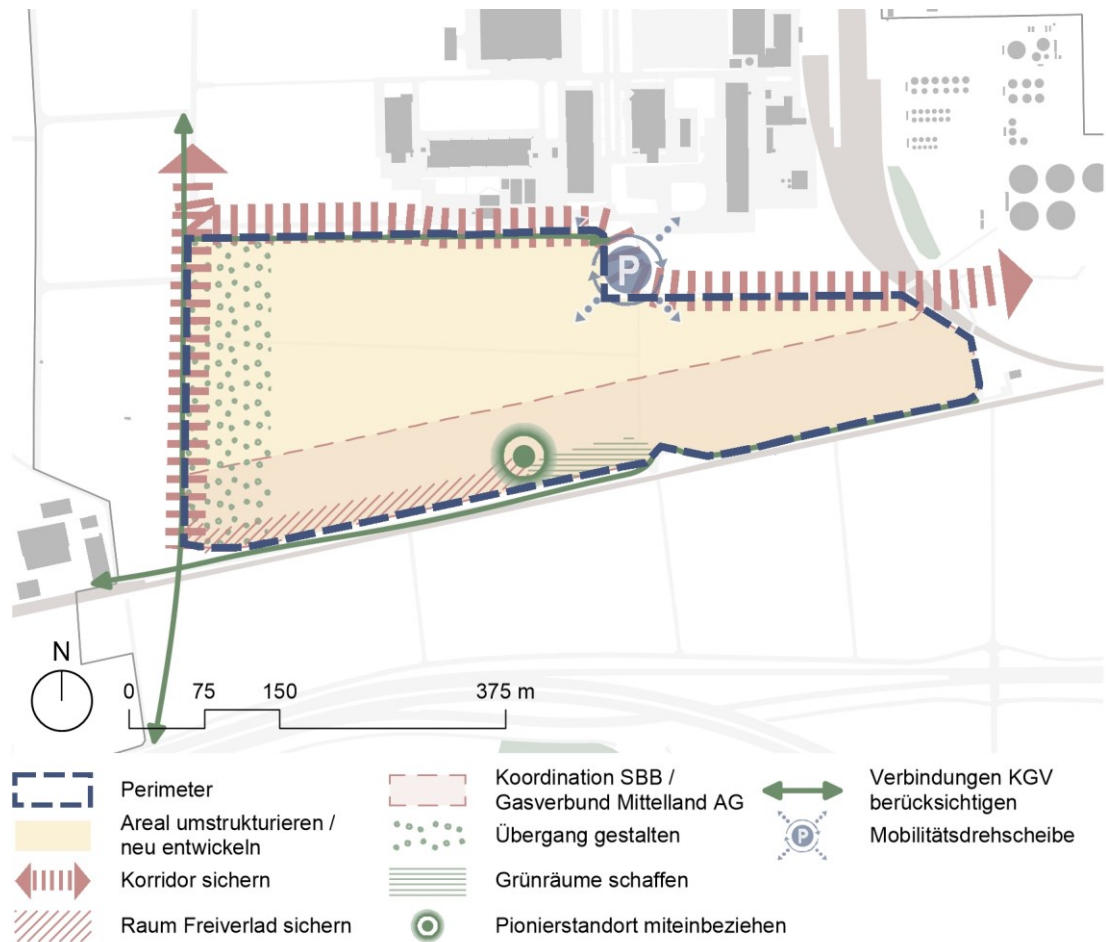


Abbildung 29: Entwicklungsgrundsätze (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)

5.3.1 Ortsbauliches Konzept (Industrie)

Das Areal ist in eine lineare Anordnung von Gebäuden unterteilt. Dies ermöglicht die Optimierung der Funktionalität und der räumlichen Organisation. In der mittleren Zeile des Areals in West-Ost-Ausrichtung sind die Produktionsgebäude und zentral das Verwaltungsgebäude angeordnet. Im nördlichen Teil entlang der Südspange sind die Lagerhallen und das Parkhaus angedacht. Im Süden befinden sich die Tanklager.

Die Gebäudehöhen (Masswerte vgl. Kapitel 2.4.1) betragen grundsätzlich 30 m (siehe Abbildung 31). Ausnahmen bilden das Verwaltungsgebäude (70 m) sowie die in der Südwestecke des Areals liegenden Gebäude und die Tanklager (15 m). Die technischen Aufbauten auf dem Dach resultieren in einer Mehrhöhe von 5 bis 7 m. Für die Verbrennungsanlage ist ein Hochkamin (Höhe: ca. 140 m) vorgesehen. Das Verwaltungsgebäude überragt die anderen Bauten mit 70 m um rund 40 m und entspricht damit nicht den Masswerten der kommunalen Vorgaben (siehe Kapitel 2.4.1). Durch die markant höhere Ausgestaltung bildet das Verwaltungshochhaus einen Orientierungspunkt und eine klare Adresse des Gesamtareals mit direkter Anbindung über das Parkhaus an die Südspange.

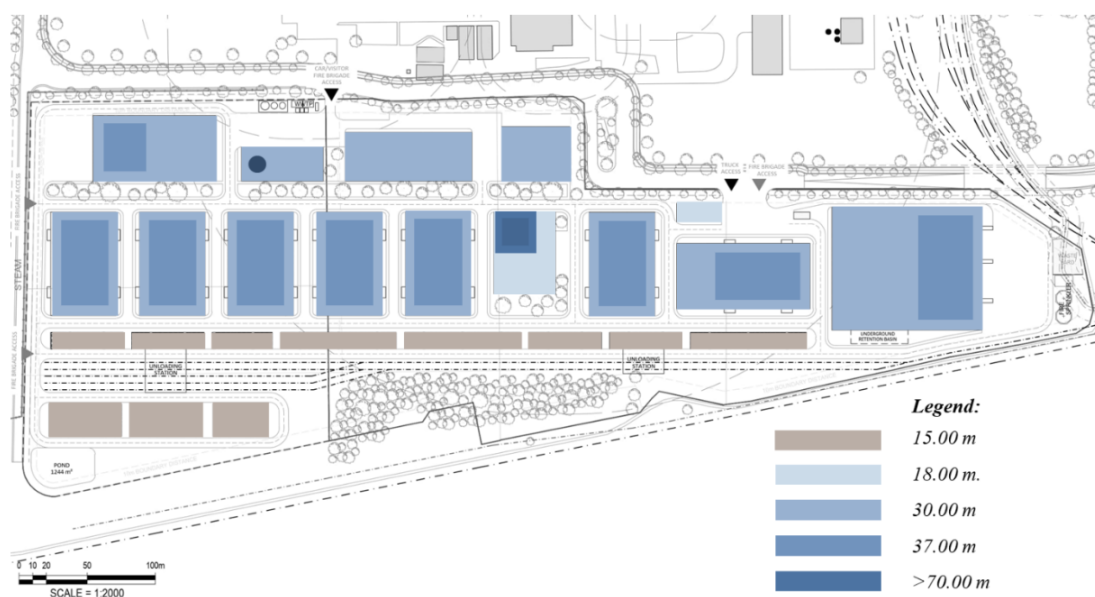


Abbildung 31: Auszug Site Masterplan ortsbauliches Konzept (Industrie) / Gebäudehöhen (Bachem AG, Stand 12.12.2024)

5.3.2 Erschliessung

Das Areal wird von der Südspange erschlossen. In der Abbildung 32 ist die arealin-terne Erschliessung schematisch abgebildet. Für die LKWs besteht im Osten eine Zufahrt von der Südspange für die Anlieferungen und Umschlagplätze. Auf dem südlichen Arealteil wird eine Verladegleisanlage erstellt. Diese ist dem Schienenverkehr vorbehalten und über die Ostseite an die Bahnanlage angeschlossen. Zusätzlich ist ein unterirdischer Verkehrstunnel für den Warentransport vorgesehen.

Für den MIV ist westlich der Bushaltestelle ein Parkhaus geplant. Die Zufahrt zu diesem Parkhaus erfolgt über die westlich gelegene Arealzufahrt. Fuss- und Veloverkehr werden bei der Bushaltestelle gefasst und direkt in das Areal geführt. Die zentrale Anbindung soll nachhaltige und sichere Transportmöglichkeiten für Mitarbeitende und Besuchende ermöglichen.

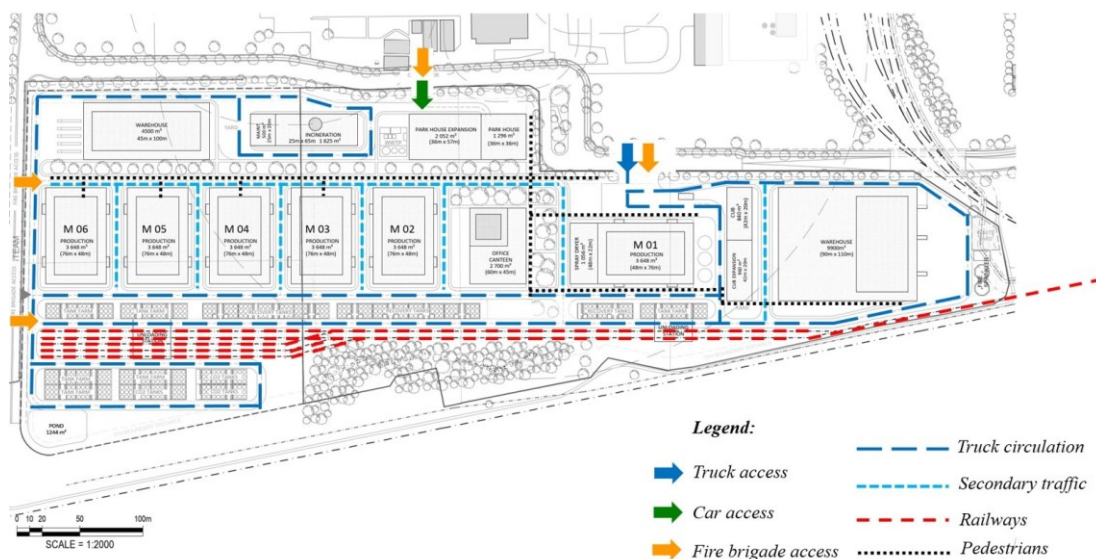


Abbildung 32: Auszug Site Masterplan, Schema Erschliessung (Bachem AG, Stand 12.12.2024)

Erkenntnisse aus dem Site Masterplan

Das Areal erhält durch die grossen Gebäudevolumen und Gebäudezeilen einen urban-industriellen Charakter. Die Gebäudehöhen der Gebäude orientieren sich mehrheitlich an den Vorgaben (Masswerte) aus der rechtskräftigen BNO (Gebäudehöhe von 30 m / Industriezone «Sisslerfeld»; Gebäudehöhe von 15 m / Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen). Das geplante Verwaltungsgebäude bzw. Hochhaus mit einer Gebäudehöhe von 70 m sowie der Hochkamin überschreiten die in der BNO als Masswert festgehaltene Gebäudehöhe von 30 m um mindestens 40 m. Die zulässige Gebäudehöhe legt der Gemeinderat unter Abwägung der betroffenen privaten und öffentlichen Interessen im Einzelfall fest. Im vorliegenden Fall könnte der Gemeinderat das Hochhaus und den Hochkamin bewilligen, sofern die ortsbauliche Integration gewährleistet und die Planung mit den umliegenden Arealen abgestimmt ist. Dies ist ggf. im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens mittels Fachgutachten nachzuweisen. Andernfalls könnten die Zonenbestimmungen im Rahmen einer Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung angepasst werden.

Die Allee nördlich der Produktionsgebäude schafft wertvolle Aufenthaltsflächen für die Beschäftigten und ist ein zentrales Element der Arealentwicklung. Diese Qualität ist im Entwicklungsrichtplan zu sichern.

Das Areal wird schrittweise entwickelt.

6 Entwicklungsrichtplan

6.1 Bestandteile Entwicklungsrichtplan

Die behördenverbindlichen Festlegungen des Entwicklungsrichtplans «Areal Bachem AG» bestehen aus:

- Situationsplan 1: 2'500
- «Festlegungen» in Kapitel 6 des vorliegenden Berichts

Die Festlegungen im Situationsplan des Entwicklungsrichtplans werden in den nachfolgenden Kapiteln präzisiert und erläutert.

Die planlichen Festlegungen (insbesondere die Baubereiche) sind schematisch und nicht lagegenau zu verstehen. Der ERP wird mit der laufenden Weiterentwicklung des Site Masterplans sinngemäss fortgeschrieben.

6.2 Ortsbau (Industrie)



Abbildung 34: Entwicklungsrichtplan, Auszug Teil Ortsbau (Industrie) (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau)

6.2.1 Baubereiche Lager, Produktion, Logistik und Infrastruktur

Festlegung

Die Baubereiche Lager, Produktion, Logistik und Infrastruktur sind für die Produktions- sowie Infrastrukturgebäude (Unterhalt, Verbrennungsanlage, Parkierung) vorgesehen. In den Baubereichen A bis G ist eine Gebäudehöhe von bis zu 30 m zulässig. Ausserdem darf im Baubereich B (Infrastruktur: Verbrennungsanlage) ein betriebsnotwendiger Schornstein mit einer Höhe bis zu 140 m errichtet werden. Temporäre Bauten können anders positioniert werden.

Die Nutzung der Baubereiche verteilt sich wie folgt:

Produktion: E und F

Lager / Logistik: A und G

Infrastruktur: B, C und D

Erläuterungen

Diese Baubereiche decken die Nutzungen für Lager, Produktion, Logistik und Infrastruktur ab. In diesen Baubereichen können damit funktionale, auf die Arbeitsabläufe optimierte Gebäude erstellt werden.

Die Gebäudehöhe orientiert sich an der in der rechtskräftigen BNO als Masswert festgelegten Gebäudehöhe von 30 m. Allfällig notwendige technische Aufbauten auf dem Dach benötigen nochmals eine Höhe von ca. 7 m, was hinsichtlich der zulässigen Gebäudehöhe grundsätzlich keine kritischen visuellen Auswirkungen mit sich bringen wird. Eine allfällige Einhüllung der technischen Aufbauten bringt insbesondere visuelle und lärmtechnische Vorteile mit sich. Mit einer Höhe von ca. 140 m überragt der Schornstein alle Gebäude auf dem Areal, orientiert sich jedoch am bestehenden Schornstein auf dem Areal der DSM. Auf die Festlegung einer maximalen Gebäudelänge wird verzichtet, da die Anforderungen an Produktionsgebäude unterschiedlich (und künftig schwer abschätzbar) sind und man diesbezüglich den notwendigen Spielraum offenlassen möchte.

6.2.2 Baubereich Verwaltung / Büro

Festlegung

Der Baubereich Verwaltung / Büro ist für die Verwaltungs- resp. Büronutzung sowie die Kantine vorgesehen. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 30 m.

Erläuterungen

Im Baubereich für Verwaltung / Büro soll grundsätzlich eine Gebäudehöhe von 30 m gelten. Eine Abweichung für das geplante Hochhaus wird im nachstehenden Absatz 6.2.4 aufgezeigt.

Der Baubereich liegt zentral im Areal und soll ein Adressierungs- resp. Orientierungspunkt sein.

6.2.3 Baubereich Tanklager

Festlegung

Im Baubereich Tanklager sind ausschliesslich die für die betrieblichen Abläufe notwendigen Tanklager erlaubt. Die maximale Höhe richtet sich nach der rechtskräftigen BNO.

Erläuterungen

Die Tanklager werden aufgrund ihrer speziellen Anforderungen (Sicherheit etc.) in einem separaten Baubereich ausgewiesen. Gemäss Site Masterplan weisen diese eine Höhe von ca. 15 m auf und ordnen sich den Gebäuden auf dem Areal unter. Auf die Festlegung einer fixen Höhe wird aufgrund variabler Höhen der Tanklager (Toleranzbereich ca. + 0.5 m – 1 m, bedingt durch technische Prozessanforderungen) verzichtet.

6.2.4 Bereich Hochhaus

Festlegung

Im schraffierten Bereich «Hochhaus» ist in Abweichung zu den Festlegungen des Baubereichs «Verwaltung / Büro» eine Gebäudehöhe von bis zu 70 m zulässig, sofern die ortsbauliche Integration gewährleistet und die Planung mit den umliegenden Arealen abgestimmt ist.

Erläuterungen

Mit dieser Festlegung soll die Absicht zur Erstellung eines Hochhauses als Verwaltungsgebäude behördenverbindlich festgehalten werden. Gemäss der VKF-Brand-schutznorm 1-15, Art. 13 Abs. 3, gelten Gebäude mit einer Gesamthöhe von mehr als 30 m als Hochhäuser.

Ortsbaulich lässt sich im Sisslerfeld ein Hochhaus grundsätzlich in die umgebende Industrie-Bebauung (DSM) integrieren. Ebenfalls stärkt das Hochhaus die Adressierung des Areals und die Bedeutung des angrenzenden Freiraums (Allee) in unmittelbarer Umgebung.

Die zulässige Gebäudehöhe legt der Gemeinderat unter Abwägung der betroffenen privaten und öffentlichen Interessen im Einzelfall fest. Im vorliegenden Fall könnte der Gemeinderat das Hochhaus bewilligen, sofern die ortsbauliche Integration gewährleistet ist. Dies könnte ggf. mittels Fachgutachten nachgewiesen werden. Andernfalls wären die Zonenbestimmungen mittels Teilrevision der allgemeinen Nutzungsplanung anzupassen.

6.2.5 Interne Korridore freihalten

Festlegung

Die schematisch bezeichneten internen Korridore sollen freigehalten werden. Dabei ist der Versiegelungsgrad dieser Korridore auf ein betriebsnotwendiges Minimum zu beschränken.

Erläuterungen

Diese internen Korridore sind in ihrer Lage schematisch und sollen eine gewisse Durchlässigkeit der Zeilenbebauung sicherstellen. Diese Korridore sollen, wenn möglich, begrünt werden, um nebst der lokalen Versickerung und Hitzeminderung auch den Durchgang attraktiver zu gestalten.

6.2.6 Gestaltungsbaulinie

Festlegung

Beim vorgesehenen Verwaltungsgebäude und der geplanten Allee werden Gestaltungsbaulinien festgelegt. Sie haben die Funktion einer Pflichtbaulinie, was bedeutet, dass das Bauen auf dieser Fassadenflucht vorzusehen ist. Gegenüber der vorgesehenen Allee sowie dem Platzbereich um das Verwaltungsgebäude ist die Fassadengestaltung entsprechend zu berücksichtigen.

Erläuterungen

Die Gestaltungsbaulinien sollen helfen, den ausgewiesenen Aufenthaltsbereich im attraktiven Frei- und Strassenraum zu definieren und zu fassen. Dafür müssen die Fassaden an die Baulinien gesetzt werden. Auf die Fassadengestaltung ist in diesen Bereichen speziell zu achten und auf die Freiraumgestaltung abzustimmen.

6.3 Verkehr

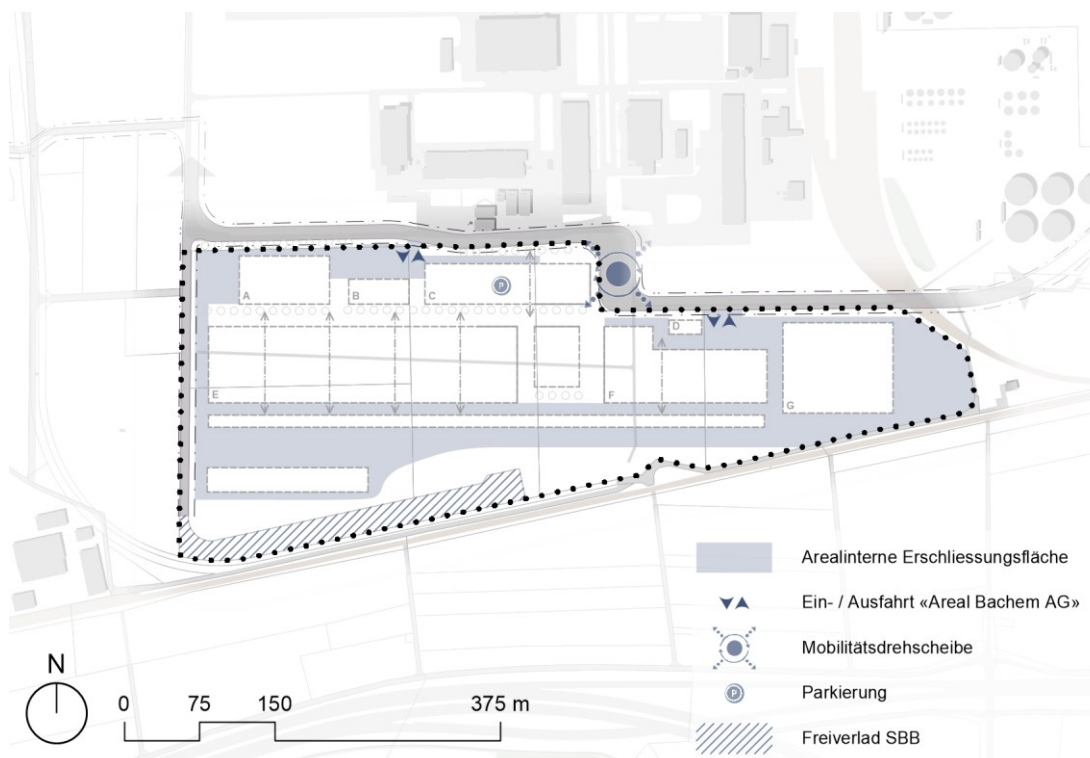


Abbildung 35: Entwicklungsrichtplan, Auszug Teil Verkehr (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau)

6.3.1 Arealinterne Erschliessungsfläche

Festlegung

Die im Situationsplan als solche, schematisch bezeichneten Flächen sind für die arealinterne Erschliessung vorgesehen. Sie dienen primär für den Güter- und Logistikverkehr (Bahn und Lastwagen). Anlieferungsplätze werden ebenfalls zu den arealinternen Erschliessungsflächen gezählt. Die Materialisierung hat dem Bedarf entsprechend zu erfolgen. Es gilt den Versiegelungsgrad möglichst tief zu halten und wo möglich sickerfähige Lösungen anzustreben.

Erläuterungen

Die arealinterne Erschliessungsfläche ist nur schematisch festgelegt. Sie soll die zweckmässige Erschliessung des Areals bzw. der Bauten sicherstellen. Die Flächen müssen grösstenteils zwecks Befahrbarkeit und Belastung oder Umweltschutz (Bereich Tanklager) versiegelt werden. Wo möglich sollen zwecks Mikroklima und Schwammstadtprinzip versickerungsfähige Lösungen angestrebt werden.

6.3.2 Ein- / Ausfahrt «Areal Bachem AG»

Festlegung

Die bezeichneten Ein- und Ausfahrten sind an der ungefähren Lage umzusetzen und übersichtlich auszugestalten. Die Ein- und Ausfahrten sind entsprechend zu dimensionieren und die Sichtzonen sind freizuhalten. Die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr hat ausschliesslich über die festgelegten Ein- und Ausfahrten zu erfolgen. Die östliche Ein- und Ausfahrt ist hauptsächlich für den LKW-Verkehr vorgesehen. Für die Ein- und Ausfahrt notwendige Bauten und Anlagen dürfen erstellt werden.

Erläuterungen

Die Ein- und Ausfahrten regeln den Zugang zum Areal für sämtliche Verkehrsteilnehmenden, wobei die westliche Ein- und Ausfahrt für den LKW-Verkehr, den MIV sowie den Fuss- und Veloverkehr (Erschliessung zum Parkhaus bzw. der Allee) und die östliche hauptsächlich für den Güterverkehr (LKW) angedacht ist. Damit kann eine gewisse Separierung des LKW-Verkehrs geschaffen werden. Aufgrund gewisser Anlieferungen und Abläufe muss die LKW-Zufahrt aus betrieblichen Gründen jedoch auch bei der westlichen Ein- und Ausfahrt möglich sein. Bauten und Anlagen zur Regelung der Ein- und Ausfahrt wie z.B. ein Pfortnerhaus sollen an geeigneten Standorten auf dem Areal erstellt werden können.

Zufahrten für Blaulichtorganisationen werden nicht speziell ausgewiesen, sind jedoch im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens aufzuzeigen. Dabei sind von Westen her Notzufahrten zu prüfen.

6.3.3 Mobilitätsdrehscheibe

Festlegung

Die Mobilitätsdrehscheibe bzw. die Bushaltestelle ist bei der Arealentwicklung zu berücksichtigen. Die reibungslose Anbindung sämtlicher Verkehrsmittel, insbesondere aber die Anbindung des Fussverkehrs, an die Mobilitätsdrehscheibe aus dem Areal ist zu gewährleisten.

Erläuterungen

Mit dieser Festlegung werden die Vorgaben aus den Entwürfen des regionalen Sachplanes sowie dem kommunalen Gesamtplan Verkehr teilweise übernommen. Die Mobilitätsdrehscheibe soll hauptsächlich die reibungslose Anbindung des Areals an die verschiedenen Verkehrsmittel (z.B. Umweltverbund) sicherstellen. Aufgrund des Störfall- resp. Gefahrenrisikos des DSM-Areals ist diese (zumindest momentan) nicht für den Aufenthalt geeignet. Dementsprechend sind die arealinternen Verkehrsinfrastrukturen (Parkhaus, Veloparkierung, Fusswege) in der Nähe der Mobilitätsdrehscheibe anzuordnen.

6.3.4 Parkierung

Festlegung

Die Parkierung für sämtliche Fahrzeuge exklusiv Besucher ist im Baubereich C anzuordnen. Diese befindet sich in der Nähe der Mobilitätsdrehscheibe, weist genügend Parkierungsmöglichkeiten auf und kann etappiert umgesetzt werden.

Erläuterungen

Für die Parkierung ist langfristig ein Parkhaus vorgesehen. Dieses soll in der Nähe der Mobilitätsdrehscheibe angeordnet werden, um möglichst grosses Synergiepotential mit dieser zu schaffen und auszunutzen. Zentral sind auch genügend Parkierungsanlagen für den Veloverkehr. Der Umweltverbund soll damit gefördert werden. Das Parkhaus kann in Abhängigkeit zur Arealentwicklung zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Die Parkierung erfolgt dennoch in dem für das Parkhaus vorgesehenen Bereich.

6.3.5 Freiverlad SBB

Festlegung

Die bezeichnete Fläche für den Freiverlad der SBB ist zu sichern und freizuhalten.

Erläuterungen

Die Fläche für den Freiverlad soll gesichert werden, da dieser von der SBB allenfalls nicht zeitgleich realisiert werden wird. In frühen Entwicklungsetappen des Areals der Bachem AG wird die entsprechende Fläche (vermutlich) als Vegetations- und Freifläche ausgestaltet resp. beibehalten und erst bei konkreten Bauabsichten der SBB beansprucht.

6.4 Freiraum

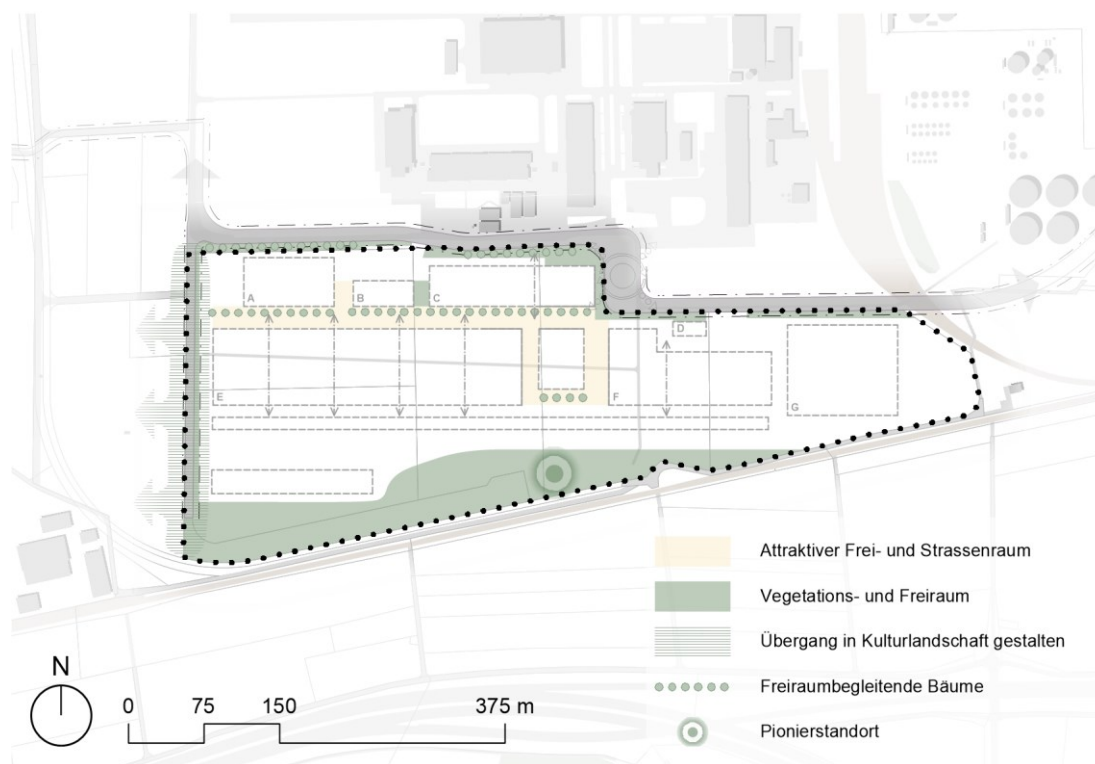


Abbildung 36: Entwicklungsrichtplan, Auszug Teil Freiraum (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau)

6.4.1 Attraktiver Frei- und Strassenraum

Festlegung

Der bezeichnete Frei- und Strassenraum, zu welchem auch die Flächen um das Verwaltungsgebäude zählen, wird zu einem attraktiven Verbindungs- und Begegnungsraum für den Fuss- und Veloverkehr ausgestaltet. Der Versiegelungsgrad ist auf ein Minimum zu beschränken und alternative, versickerungsfähige Bodenbeläge ausserhalb der notwendigen Verkehrsfläche sind zu prüfen.

Erläuterungen

Der entsprechend bezeichnete Frei- und Strassenraum soll zu einer attraktiven Fuss- und Veloverkehrsachse mit hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet werden und dient den Beschäftigten als Begegnungsraum. Um das Mikroklima zu optimieren, wird empfohlen, mit einem versierten Landschaftsarchitekturbüro geeignete Massnahmen (Bepflanzung, Beläge etc.) auszuarbeiten und umzusetzen.

6.4.2 Vegetations- und Freiraum

Festlegung

Die entsprechend schematisch bezeichneten Flächen sind grundsätzlich von Bauten und Anlagen freizuhalten. Sie sind soweit möglich und sinnvoll, mit einheimischen und standortgerechten Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen und / oder können als ökologische Ausgleichsflächen dienen. Die Freiräume sind möglichst zugänglich zu gestalten.

Erläuterungen

Mit diesen Flächen und Bepflanzungen soll unter anderem das Mikroklima (am Tag) verbessert werden. Ausserdem tragen diese Flächen zur Biodiversität auf dem Areal bei und können als Trittsteine zwischen den umliegenden Grün- und Freiräumen dienen. Mit der Anordnung im südlichen Arealbereich wird zudem den BNO-Vorschriften der Industriezone «Sisslerfeld» mit Restriktionen sowie der Freihaltezone «Industrie» (siehe Kapitel 2.4.1) Rechnung getragen.

6.4.3 Übergang in Kulturlandschaft gestalten

Festlegung

Ein für das Landschaftsbild verträglicher Übergang in die westlich liegende Kulturlandschaft ist sicherzustellen und angemessen zu gestalten. Die Gestaltung muss mit standortgerechten und einheimischen Pflanzen und / oder einer entsprechenden Fassaden- / Gebäudegestaltung erfolgen.

Erläuterungen

Unter Berücksichtigung der heute landwirtschaftlichen Nutzung im Westen des Areals sowie der Absicht des (noch nicht behördenverbindlich verabschiedeten) rSP (siehe Kapitel 2.3.5) diese Flächen auch künftig von Bauten freizuhalten, sollen im Zuge der Arealentwicklung die Übergänge zum westlichen Kulturland angemessen gestaltet werden. Damit soll ein visuell sowie auch ökologisch «harter» Übergang verhindert werden.

6.4.4 Freiraumbegleitende Bäume

Festlegung

Im Zentrum des Areals sowie entlang der Erschliessungsflächen der Südspange und des attraktiven Frei- und Strassenraums sind freiraumbegleitende, einheimische und standortgerechte Bäume vorzusehen.

Erläuterungen

Die freiraumbegleitenden Bäume sollen einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas (Beschattung) auf dem Areal leisten sowie die Aufenthaltsqualität erhöhen.

6.4.5 Pionierstandort

Festlegung

Der kommunal geschützte Pionierstandort darf - wenn nötig - aufgehoben resp. verschoben werden. In dem Fall ist ein geeigneter Ersatzstandort im Gemeindegebiet zu evaluieren und im ähnlichen Charakter wie der aufgehobene Pionierstandort zu erstellen.

Erläuterungen

Falls der bestehende Pionierstandort in Widerspruch zu den Bebauungsabsichten steht, darf dieser verschoben werden, da u.a. beispielsweise künftig die Zugänglichkeit (insbesondere für den Naturschutzverein) aufgrund von Sicherheitszäunen um das Areal nicht mehr vollumfänglich bzw. nur unter erschwerten Bedingungen gewährleistet werden kann. Der exakte Umgang mit dem Pionierstandort (keine, komplette oder teilweise Verschiebung sowie ggf. Ersatzstandort) wird im Rahmen des Bauprojekts (inkl. UVB) evaluiert und definiert.

7 Verfahrensablauf und Ausblick

7.1 Verfahrensablauf

Der vorliegende Entwicklungsrichtplan befindet sich momentan in der Entwurfsphase (siehe Abbildung 37), welche aufgrund von Anpassungen der Entwicklungsabsichten der Bachem AG (neuer Site Masterplan) eine nicht vorgesehene Überarbeitung beinhaltet, und soll im nächsten Schritt den kantonalen Fachstellen zur Vernehmlassung unterbreitet werden. Nach Erhalt einer konsolidierten kantonalen fachlichen Stellungnahme können kritische Punkte vertieft behandelt oder erläutert werden und ggf. ist das Projekt (Site Masterplan) sowie der Entwicklungsrichtplan zu bereinigen. Die bereinigten Entwürfe sollen ggf. dann in einem nächsten Schritt der Bevölkerung zur öffentlichen Mitwirkung unterbreitet werden, wo sich die Bevölkerung zur Planung äussern und Anregungen teilen kann. Nach Behandlung der Mitwirkungeingaben soll das Planungswerk durch den Gemeinderat als behördenverbindliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage verabschiedet werden.



Abbildung 37: Verfahrensablauf Entwicklungsrichtplan «Areal Bachem AG»

7.2 Ausblick

Der Entwicklungsrichtplan «Areal Bachem AG» soll vom Gemeinderat Eiken verabschiedet werden und als wichtige Grundlage im Baubewilligungsprozess dienen.

Weiter legt der Entwicklungsrichtplan eine Stossrichtung fest, wie das Arbeitsplatzgebiet im Sisslerfeld entwickelt werden kann und bildet mitunter eine Grundlage für eine allfällige Teilrevision der Nutzungsplanung für das Sisslerfeld.

Beilagen

Zum Beschluss

- [1] Gemeinde Eiken, Entwicklungsrichtplan «Areal Bachem AG», Situation 1:2'500

Orientierende Beilagen

- [2] Site Masterplan, Bericht – Deutsche Übersetzung, Situationsplan 1: 2'000, Bachem AG, 12. Dezember 2024
- [3] GEO Partner AG, Bericht Kaltluftströme Entwicklungsrichtplan Bachem Sisslerfeld, 13. November 2024

Abbildungen

Abbildung 1:	Standorte Bachem (Kartendaten © 2024 Google)	5
Abbildung 2:	Perimeter Areal Bachem AG (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo).....	6
Abbildung 3:	Planungsprozess	6
Abbildung 4:	Relevante Einträge Kantonaler Richtplan (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)	11
Abbildung 5:	Auszug Teil A Bauzonenumlagerung (Eiken) kantonalen Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»	12
Abbildung 6:	Auszug Teil B Erschliessung kantonalen Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»	13
Abbildung 7:	Fricktal-Strategie mit Grundstrategien, die für die Planung relevanten sind hervorgehoben	15
Abbildung 8:	Auszug Zukunftsbild Agglomeration Basel, rot eingekreist das Gebiet Sisslerfeld	16
Abbildung 9:	Auszug Synthesebericht Testplanung, Areal «Südost»	18
Abbildung 10:	Auszug Zielbild Landschaft regionaler Sachplan Sisslerfeld, blau eingezeichnet der Planungsperimeter (28. März 2024, Stand: Mitwirkung)	20
Abbildung 11:	Auszug Zielbild Nutzung regionaler Sachplan Sisslerfeld, blau eingezeichnet der Planungsperimeter (28. März 2024, Stand: Mitwirkung)	22
Abbildung 12:	Auszug Zielbild Mobilität regionaler Sachplan Sisslerfeld, blau eingezeichnet der Planungsperimeter (28. März 2024, Stand: Mitwirkung)	24
Abbildung 13:	Auszug kommunaler Gesamtplan Verkehr «Sisslerfeldgemeinden» (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo).....	26
Abbildung 14:	Auszug Varianten Veloverkehr KGV	27
Abbildung 15:	Auszug aus dem rechtskräftigen Bauzonenumlagerungsplan vom 4. Dezember 1992	29
Abbildung 16:	Auszug Teil A Bauzonenumlagerung (Eiken) kantonalen Nutzungsplan «Südspange ESP Sisslerfeld»	30
Abbildung 17:	Strassenverkehrslärm Tag (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau, des BAFU und © swisstopo)	35
Abbildung 18:	Strassenverkehrslärm Nacht (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau, des BAFU und © swisstopo)	35

Abbildung 19:	Auszug Störfallvorsorge (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo).....	37
Abbildung 20:	Klimaanalysekarte (Daten des Kantons Aargau)	39
Abbildung 21:	Archäologische Fundstellen (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo).....	40
Abbildung 22:	Lage im Siedlungsgebiet (Kartengrundlage: © swisstopo)	42
Abbildung 23:	Zeitreise Kartenwerke (Quelle: © swisstopo)	43
Abbildung 24:	Nutzungen (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)	44
Abbildung 25:	Bestehende Verkehrserschliessung (Kartengrundlagen: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo).....	45
Abbildung 26:	Freiraum / Natur (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)	46
Abbildung 27:	Akteure	47
Abbildung 28:	Syntheseplan (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)...	49
Abbildung 29:	Entwicklungsgrundsätze (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau und © swisstopo)	52
Abbildung 30:	Auszug Site Masterplan (Bachem AG, Stand 12.12.2024)	53
Abbildung 31:	Auszug Site Masterplan ortsbauliches Konzept (Industrie) / Gebäudehöhen (Bachem AG, Stand 12.12.2024)	54
Abbildung 32:	Auszug Site Masterplan, Schema Erschliessung (Bachem AG, Stand 12.12.2024)	55
Abbildung 33:	Auszug Site Masterplan: Schema Freiraum / Bepflanzung (Bachem AG, Stand 12.12.2024).....	56
Abbildung 34:	Entwicklungsrichtplan, Auszug Teil Ortsbau (Industrie) (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau).....	58
Abbildung 35:	Entwicklungsrichtplan, Auszug Teil Verkehr (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau).....	61
Abbildung 36:	Entwicklungsrichtplan, Auszug Teil Freiraum (Kartengrundlage: Daten des Kantons Aargau).....	64
Abbildung 37:	Verfahrensablauf Entwicklungsrichtplan «Areal Bachem AG»	67

Tabellen

Tabelle 1:	Auszug Masswerte (§ 4) rechtskräftige BNO	30
Tabelle 2	Belastungsgrenzwerte Strassenverkehr ES IV nach Anhang 3, 4 und 6 LSV	34
Tabelle 3	Gefährungsdistanzen diverser Anlagen der DSM	36