KANTON AARGAU

DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT

RCAN/pmoa

Datum Genehmigung: 13.02.2019

Versand: 26. Feb. 2019

Geschäfts-Nr. BVUARE.14.185

Gemeinde Spreitenbach; Gestaltungsplan "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost"; Genehmigung; Publikation; Auftrag an Abteilung Raumentwicklung

---

Sachverhalt

1. Planungsrechtliches Verfahren

1.1 Verfahrensdaten

Abschliessender Vorprüfungsbericht	05. Dezember 2016 / 20. Dezember 2017
Mitwirkung	23. Mai 2016 bis 21. Juni 2016
Öffentliche Auflage	20. Februar 2017 bis 21. März 2017
Beschluss Gemeinderat	26. Februar 2018 / 26. November 2018
Eingereicht zur Genehmigung	08. Mai 2018
Ablauf der Beschwerdefrist	10. April 2018

Die Verfahrensvoraussetzungen für die Genehmigung sind erfüllt.

1.2 Genehmigungsbehörde

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ist gemäss § 27 Abs. 1 Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) für die Genehmigung der eingereichten Vorlage zuständig.

1.3 Rechtsschutz

Eine Beschwerde konnte aufgrund deren Rückzug abgeschrieben werden. Der Abschreibungsentscheid erfolgt koordiniert. Anlässlich des Rechtsschutzverfahrens beschloss der Gemeinderat am 26. November 2018 die Ergänzung der Planunterlagen mit dem Plan Situation Nr. 2 und die teilweise Änderung der SNV (§§ 1–3 und 17 Abs. 4 SNV). Eine öffentliche Auflage der ergänzten Planunterlagen sowie der geänderten SNV war nicht nötig, da durch sie keine Interessen von Drittpersonen beeinträchtigt werden. Werden die Ergänzung der Planunterlagen und die Änderungen der SNV genehmigt, sind die Änderungen der SNV in den Beschluss des Genehmigungsentscheids aufzunehmen und mit diesem amtlich zu publizieren.

2. Planungsrechtliche Grundlage der Vorlage

Die Vorlage stützt sich auf den am 15. August 2012 genehmigten Nutzungsplan Siedlung ab.

3. Die Vorlage im Überblick

3.1 Vorlage

Das Geviert Landstrasse-Sandäckerstrasse-Industriestrasse-Willestrasse steht im Mittelpunkt der Zentrumsplanung von Spreitenbach. Diese städtebaulichen Nutzungsintensivierungs- und Aufwertungsmassnahmen stehen im Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahn Limmattal.

Die Handels- und Gewerbezone Ost (HGO) grenzt an das bestehende Einkaufszentrum Tivoli. Sie liegt in direkter Nachbarschaft des geplanten neuen Zentrums mit dem Stadtsaal Spreitenbachs östlich der Sandäckerstrasse (Gestaltungsplan [GP] genehmigt am 21. Oktober 2009).

Im Zusammenhang mit der Aufwertung soll dieses Gebiet einer Mischnutzung zugeführt werden. Die dafür notwendige Teiländerung der Nutzungsplanung (Anpassung § 11 Bau- und Nutzungsordnung [BNO]) wurde vom Regierungsrat am 15. August 2012 genehmigt. Sie bildet die planungsrechtliche Grundlage für den vorliegenden Gestaltungsplan.

Bereits genehmigt ist der Erschliessungsplan "Sandäckerstrasse" (Regierungsratsbeschluss [RRB] vom 21. Oktober 2009), welcher die baurechtlichen Rahmenbedingungen bezüglich Erschliessung und Umgang mit der Stadtbahnhaltestelle auf dem Areal festlegt.

3.2 Gegenstand der Genehmigung

Zu genehmigen sind die verbindlichen Inhalte der vom Gemeinderat Spreitenbach am 26. Februar 2018 / 26. November 2018 beschlossenen Vorlage:

- Gestaltungsplan "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost" bestehend aus:
  - Situation Nr. 1; 1:500
  - Situation Nr. 2; 1:1'000
  - Sondernutzungsvorschriften (SNV)

Die verbindlichen Teile der Vorlage sind im orientierenden Planungsbericht der Gemeinde vom 4. Oktober 2018 erläutert und begründet (Planungsbericht gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung, RPV).

Erwägungen

4. Gesamtbeurteilung

4.1 Überprüfungsbefugnis

Die Genehmigungsbehörde prüft die Nutzungspläne auf Rechtmässigkeit, auf Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen und den regionalen Sachplänen sowie auf angemessene Berücksichtigung der kantonalen und regionalen Interessen (§ 27 Abs. 2 BauG). Dazu gehören insbesondere die Anforderungen nach § 21 BauG.

4.2 Berücksichtigung des Bundesgerichtsentscheids vom 22. Januar 2016

Der Gestaltungsplan "P 092 Handels- und Gewerbezone Ost" wurde bereits mit Bericht vom 22. März 2011 abschliessend vorgeprüft. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde gegen die Vorlage aus umweltrechtlichen Gründen Beschwerde geführt. Die Beschwerde wurde vom Regierungsrat gutgeheissen. Der Gestaltungsplan "P 092 HGO" der Gemeinde Spreitenbach vom 27. August 2012 wurde deshalb aufgrund des Beschwerdeentscheids nicht genehmigt.

Die Eigentümerin hat diesen Entscheid vor Verwaltungsgericht angefochten. Mit Urteil vom 28. November 2014 hat das Verwaltungsgericht die Beschwerde entschieden. In Gutheissung der Beschwerde wurden sowohl der Beschwerdeentscheid wie auch der Genehmigungsentscheid des Regierungsrats vom 27. September 2013 insofern abgeändert, als dass die Vorlage zur Ergänzung der Planunterlagen an den Gemeinderat Spreitenbach zurückgewiesen wurde (vgl. auch Kapitel 1.3).

Gegen diesen Entscheid wurde vor Bundesgericht letztinstanzlich Beschwerde geführt.

Das Bundesgericht hat am 22. Januar 2016 entschieden. Es hält in seinem Urteil fest, dass aufgrund der räumlich-funktionalen Verbindung (CenterMall), der gemeinsamen Organisation ("Shoppi Tivoli Management AG") und dem einheitlichen Auftritt nach aussen die Fachmärkte und Geschäfte im "Shoppi" und "Tivoli" heute eine Gesamtanlage mit Verkaufs- und Parkierungsflächen beidseits der Landstrasse bilden. Unter diesem Aspekt bildet der neue Fachmarkt OBI eine Ergänzung des Einkaufszentrums "Shoppi Tivoli". Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) muss sich demzufolge auf das gesamte Verkehrsaufkommen und die Parkierungsanlagen des um den Fachmarkt OBI erweiterten Einkaufszentrums "Shoppi Tivoli" erstrecken.

Auch wird der funktionelle Zusammenhang zwischen dem Limmat-Parkhaus und dem "Shoppi Tivoli" vom Bundesgericht bejaht. Im Urteil wird festgehalten, dass für die Beurteilung der Verkehrssituation und der dadurch verursachten Emissionen von einer Einheit als Einkaufszentrum "Shoppi Tivoli Limmatpark" mit den drei gemeinsamen Parkhäusern auszugehen ist.

Im Weiteren hält das Bundesgericht fest, dass auch die 380 Plätze im Parkhaus der Umwelt Arena für das "Shoppi Tivoli" vorgesehen sind. Diese Parkplätze seien betrieblich Teil des Einkaufszentrums "Shoppi Tivoli" und damit wiederum Teil der "Gesamtanlage".

Der Gestaltungsplan beziehungsweise der vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht berücksichtigen den Bundesgerichtsentscheid vom 22. Januar 2016. Insbesondere umfasst der Bearbeitungsperimeter neu alle Areale und Parkplätze, welche gemäss Entscheid zwingend als Teil der Gesamtanlage zu verstehen sind (Situation Nr. 2).

4.3 Raumplanerische Beurteilung

4.3.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Schlüsselgebiet nach S 1.2

Spreitenbach ist eine Gemeinde im Urbanen Entwicklungsrum (Richtplankapitel R1). Dies sind Standorte für urbanes Wohnen und bieten dem umliegenden Raum Arbeitsplätze, Absatzmärkte, Dienstleistungen und wichtige Infrastrukturen. Ein grosser Teil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums findet in diesem gut erschlossenen Raum statt. Die Urbanen Entwicklungsräume sind stark durch den Verkehr belastet und sollen städtebaulich aufgewertet werden.

Das "Shoppi Tivoli" ist aufgrund der zentralen und durch den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossenen Lage ein Schlüsselgebiet für die Innenentwicklung. Mit der geplanten Limmattalbahn wird sich diese sehr gute Ausgangslage nochmals verbessern. Der Standort entspricht den Zielsetzungen gemäss Planungsanweisung 1.1 des Richtplankapitels S 3.1 und ist damit mit den Richtplanvorgaben kompatibel.

Das betrachtete Gebiet eignet sich aufgrund der Lage und im Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahn unter bestimmten Bedingungen für eine städtische Nutzungsintensivierung. Das zukünftige "Zentrum von Spreitenbach" soll mit seiner "Skyline" von weitem erkennbar sein. Der geplante Neubaukomplex soll nebst Flächen für Gewerbe, Dienstleistung und Verkauf auch Wohnungen aufnehmen. Diese Mischnutzung korrespondiert mit der Limmattalbahn. Zudem ist die geplante Haltestelle der Bahn städtebaulich gut integriert. Das Gebiet liegt direkt an der geplanten neuen Haltestelle der zukünftigen Limmattalbahn und nimmt diese als überdeckten respektive überdachten Bereich auf. Die Haltestelle hat gemäss § 11 SNV gemeinsam mit der Erschliessung der Ebene +1

dem Ort entsprechenden räumlichen und gestalterischen höchsten Anforderungen zu genügen. Die SNV regeln ferner die Nutzung und die Übernahme der Kosten der Überdeckung in § 31 Abs. 4 SNV sachgerecht. In § 30 SNV wird festgehalten, dass erforderliche Landabtretungen im gegenseitigen Interesse und ohne Entschädigungen erfolgen. Dies erfolgt in Abstimmung mit den Betroffenen. Der Gestaltungsplan bietet die Chance, an diesem wichtigen zentralen Ort von Spreitenbach eine nachhaltige, auf die Limmattalbahn ausgerichtete Nutzungsintensivierung gleichzeitiger Aufwertung des Aussenraums sicherzustellen.

Der kantonale Richtplan (Kapitel S 3.1) enthält auch Festlegungen bezüglich Kriterien und Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen (Einkaufszentren/Fachmärkte und ähnliches). Im Planungsgrundsatz B sind die wichtigsten Kriterien für die Beurteilung festgelegt. Beim Standort in Spreitenbach handelt es sich als Weiterentwicklung im Kern- und Zentrumsgebiet einer Gemeinde im Urbanen Entwicklungsraum. Dieser Standort entspricht den Zielsetzungen gemäss Planungsanweisung 1.1 des Richtplankapitels S 3.1 und ist damit mit den Richtplanvorgaben kompatibel.

4.3.2 Regionale Abstimmung

Das regionale Entwicklungskonzept (REK) von Baden-Regio vom 15. Oktober 2013 nimmt diese Zielsetzungen auf und präzisiert sie. Es enthält auch ein Zielbild, welches die Rolle des Zentrums von Spreitenbach für die Versorgung aufzeigt. Das REK weist das Areal in Spreitenbach entlang der zukünftigen Limmattalbahn als wichtige Gebiete für eine ausgeprägte Innenentwicklung aus. In diesen Gebieten sollen auch Hochhäuser als ortsbildprägende Bebauungen (Landmarken) Platz finden. Für eine Konkretisierung hat die Repla die Arbeitshilfe "Hochhäuser und höhere Häuser, eine Arbeitshilfe für die Gemeinden Baden Regio" vom 18. Mai 2016 erstellt. Der Gestaltungsplan ist regional abgestimmt.

4.3.3 Städtebauliches Konzept

Auf dem Areal HGO soll eine Bebauung mit kraftvoller städtebaulicher Signalwirkung realisiert werden. Die Veränderungen der letzten Jahre im unmittelbaren Umfeld und die geplante Stadtbahn machten eine Neubeurteilung der Entwicklung des Zentrums und des Areals HGO notwendig. Grundlage für diese Neubeurteilung bilden die städtebaulichen Leitlinien "Grabächer". Diese enthalten wegweisende Vorgaben zur Stadtraumbildung, zur Gestaltung, zur Gebäudetypologie, zum Aussenraum, zur Erschliessung und zur Fussgängerführung.

Das betrachtete Gebiet eignet sich aufgrund der Lage und des Zusammenhangs mit der geplanten Stadtbahn unter bestimmten Bedingungen für eine städtische Nutzungsintensivierung. Zusammen mit den Türmen des Shoppi sollen die auf dem Areal geplanten Hochhäuser künftig ein städtebaulich wohlproportioniertes Geviert bilden. Der geplante Neubaukomplex soll nebst Flächen für Gewerbe, Dienstleistung und Verkauf auch Wohnungen aufnehmen. Zudem ist die geplante Haltestelle der Limmattalbahn städtebaulich möglichst hochwertig zu integrieren.

In § 5 der SNV werden die qualitativen Anforderungen festgelegt. Diese entsprechen der Bedeutung des Standorts aus städtebaulicher Sicht. Diese Zielsetzungen sind mit dem vorliegenden Gestaltungsplan in den Grundsätzen sichergestellt und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konsequent zu erfüllen (Fachgutachten gestützt auf § 5 Abs. 2 SNV).

4.3.4 Nutzungen

Im Hinblick auf die Zentrumsentwicklung ist der in § 12 SNV geforderte Nutzungsmix positiv zu bewerten. Wie im Planungsbericht auf Seite 3 dargelegt wird, entspricht die geplante Nutzung, insbesondere die publikumsorientierte Nutzung, auch den Vorstellungen des kantonalen Richtplans bezüglich Standorten für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen (vgl. Richtplankapitel S 3.1 und Ziffer 3.1 des Vorprüfungsberichts).

Zur Belebung des wichtigen Sockelbereichs (Stadtbahnhaltestelle) sind mehrheitlich publikumsorientierte Nutzungen vorgeschrieben. Auch auf der Fussgängerebene +1 ist eine Nutzung festgesetzt,

welche die Belebung fördert. Zusätzlich zu den gewerbe-, dienstleistungs- und publikumsorientierten Nutzungen sind in den Geschossen ab +2 auch Wohnungen möglich. Der § 12 Abs. 2 SNV schreibt im Weiteren vor, dass Räumlichkeiten von zweimal je 180 m² Bruttogeschossfläche (BGF) inklusive geeignete Aussenflächen für einen Kindergarten vorzusehen sind. Ebenso sind Gemeinschaftsräume gemäss § 50 BNO für die Freizeitbeschäftigung der Bewohnenden sowie für öffentliche Anliegen (zum Bespiel Jugend- und Quartierarbeit) zu realisieren.

Die Vorgaben in § 12 SNV sind zweckmässig und sichern eine der Lage und Dichte entsprechende Nutzungsmischung.

4.3.5 Baubereich "Passerelle"

Der Baubereich "Passerelle" sichert eine kompakte und geschlossene Bauweise entlang den begleitenden Strassen. Die maximale Höhe mit 406 m ü. M richtet sich nach dem Passerellenkonzept der Gemeinde Spreitenbach. Mit § 7 SNV wird eine darüberliegende Randbebauung ("Raumkante") entlang den begleitenden Strassen mit maximal 420 m ü. M vorgegeben. Damit wird sichergestellt, dass die Dachkante der Randbebauung optisch einwandfrei an das Nachbargebäude angepasst ist. Allfällige Lärmschutzbauten haben ausreichende Raumbezüge zur Umgebung (unter anderem Sichtfenster, transparente Ausführung) aufzuweisen. Entlang der Industriestrasse liegt, gemäss Erschliessungsplan, die Randbebauung im Erdgeschossbereich (bis 5 m ab Strassenniveau) auf der Baulinie, in den Obergeschossen muss das Gebäude auf die neu festgelegte Zwangsbaulinie gesetzt werden (§ 10 SNV), was insgesamt zweckmässig ist.

4.3.6 Aufbauten/Freiräume auf der Ebene +1

Über dem Baubereich "Passerelle" dürfen Aufbauten bis zu einer maximalen Dachkote von 433 m ü. M. erstellt werden. Die Lage und Anordnung ist im Grundsatz frei. § 8 SNV enthält jedoch Rahmenbedingungen; so müssen sich die Aufbauten in die städtebauliche Komposition einordnen und dürfen vor allem die vom Strassenraum massgeblich lesbare Gebäudekante nicht konkurrenzieren. Ferner sind die Bestimmungen zur Umgebungsgestaltung (§ 20 SNV) zu wahren.

Der Gestaltungsplan bezeichnet auf der Ebene +1 Bereiche für öffentliche und private Spiel- und Begegnungsplätze (§ 20 SNV). Die Dimensionierung und Gestaltung richtet sich nach § 49 BNO. Sie sind abseits öffentlicher Zirkulationsbereiche anzuordnen. Zwischen den privaten Spiel- und Begegnungsplätzen und den öffentlich genutzten Aussenbereichen sind im Sinne adäquater Übergänge geeignete halböffentliche Pufferzonen anzulegen.

Der im Gestaltungsplan festgelegte Zentrumsplatz muss als zentraler Ausgangs- und Treffpunkt mit starkem öffentlichen Charakter ausgebildet werden (§ 21 SNV). Er dient als Drehscheibe zwischen dem regional bedeutsamen Umsteigeknoten Limmattal und den lokalen Nutzungen. Er muss in seiner Dimension und Gestaltung diesen unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden. Die begehbaren Flächen sind so zu dimensionieren, dass die Fussgängerströme ungehindert fliessen können.

Sowohl die Spiel- und Begegnungsflächen als auch der Zentrumsplatz sind mit Hochstammbäumen von hohem ökologischem und gestalterischem Wert zu bepflanzen (§ 20 SNV).

Mit den Vorschriften zur Umgebungsgestaltung wird eine sachgerechte Ausgestaltung der wichtigen Ebene +1 festgelegt. Da im Planungsverfahren lediglich eine generelle Regelung erfolgen kann, ist es wichtig und sachgerecht, dass die konkrete Ausgestaltung nach einem einheitlichen Konzept zu erfolgen hat, welches durch eine qualifizierte Fachperson (Freiraumplaner) auszuarbeiten ist. Dieses Konzept ist mit dem ersten Baugesuch einzureichen (§ 20 Abs. 1 SNV).

4.3.7 Baubereich "Hochhaus"

Der Gestaltungsplan legt zur Präzisierung der Vorgaben gemäss Zonenplan und BNO zwei Baubereiche für Hochhäuser mit einer Bauhöhe bis maximal 466 m ü. M. fest, was jener der bereits bestehenden Hochhäuser entspricht. Die städtebauliche Begründung im Planungsbericht ist nachvollziehbar und die Vorschrift in § 9 SNV sachgerecht.

4.3.8 Erschliessung / Abstimmung Siedlung und Verkehr

Trasseesicherung Limmattalbahn (Stadtbahn)

Das Trassee der Limmattalbahn ist im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die öffentliche Auflage ist abgeschlossen. Zurzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren.

Der rechtskräftige Erschliessungsplan "Sandäckerstrasse" hält den Raum (inklusive Lichtraumprofil) für die Limmattalbahn bereits planungsrechtlich frei. Die Vorgabe des kantonalen Richtplans und der rechtskräftigen kommunalen Planungen werden gesamthaft erfüllt.

Mit dem Gestaltungsplan wird an der zentralen Lage der Limmattalbahn ein hochwertiger "Bahnhof" gesichert, welcher zu einer deutlichen Aufwertung des Zentrums von Spreitenbach führt und auch eine aus kantonaler Sicht zentrale Bedeutung für einen nachhaltigeren Umgang mit der Mobilität im Zentrum hat.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wird der induzierte Verkehr sachgerecht ermittelt. Die unmittelbar stärker beanspruchte Industriestrasse ist eine Gemeindestrasse.

Das Erschliessungskonzept sieht die Zu- und Wegfahrt der Zone HGO zusammengefasst mit der Erschliessung der Handels- und Gewerbezone West (HGW) via Industriestrasse mittels eines Kreisels vor. § 15 SNV hält fest, dass die Erschliessung der Zone HGO (Parzellen 1232, 1235 und 2501) zusammengefasst und ab Kreisel Industriestrasse erfolgen muss. Der Kreisel ist so auszugestalten, dass bei Bedarf ein zweispuriger Betrieb realisiert werden kann. Die Einfahrt in die Zonen HGO/HGW sind so vorzusehen, dass kein Rückstau auf die Industriestrasse erfolgt. Der Kreisel muss zudem mit der ersten Eröffnung von Nutzungen in der Zone HGO in Betrieb gehen. Die Kosten des Kreisels sowie der erforderlichen Anpassungen an der Industriestrasse gehen zulasten des Verursachers und sind durch denselben rechtlich und finanziell vor Baubeginn sicherzustellen (§ 31 Abs. 2 SNV). Da vom Kreiselbauwerk nur die Gemeinde und der private Grundeigentümer betroffen sind, ist ein Enteignungstitel nicht notwendig (vgl. auch § 30 SNV). Die Regelung bezüglich Erschliessung ist sachgerecht und berücksichtigt die übergeordneten Interessen.

Aufgrund der Verkehrsbelastung ist gestützt auf die Anforderungen von § 13 BauG aufzuzeigen, wie der Verkehrsfluss gewährleistet werden kann und es sind zudem Massnahmen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu treffen. Ein entsprechender Verkehrsbericht liegt vor und zeigt auf, dass der zusätzliche Verkehr der Zone HGO zum Erstellungszeitpunkt durch das kommunale und kantonale Verkehrsnetz zu bewältigen ist. Weil Spreitenbach jedoch noch über grosse Baulandreserven verfügt und als Gemeinde im Urbanen Entwicklungsraum gemäss Raumkonzept Aargau einen grossen Stellenwert im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Kantons einnimmt, stellt sich die Frage, ob das bestehende Strassennetz den Zusatzverkehr aller Baulandreserven zu übernehmen vermag. Es empfiehlt sich, diese Fragestellung baldmöglichst mittels kommunalem Gesamtplan Verkehr (§ 54a BauG) zu klären und die notwendigen Massnahmen zu eruieren und umzusetzen.

In § 17 SNV wird zweckmässigerweise verlangt, dass im Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept einzureichen ist, welches aufzeigt, wie die Mobilität aller Nutzergruppen bewältigt werden kann. Es liegt bereits ein Mobilitätskonzept vor. Es enthält folgende Massnahmen:

- Information und Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs (zum Beispiel Ökobonus),
- Information und Anreize zur Benutzung des Langsamverkehrs,
- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot.

Das Mobilitätskonzept fokussiert auf Massnahmen des Mobilitätsmanagements, ausgerichtet auf die verschiedenen Nutzergruppen. Die Massnahmen werden im Mobilitätskonzept im Detail aufgelistet und vermögen zu überzeugen. Die Vorgaben sind in Bezug auf die verkehrlich anspruchsvolle Situation und die angestrebte Nutzungsdichte situationsgerecht. In den nachfolgenden Verfahren ist eine sachgerechte Umsetzung sicherzustellen.

Im Gestaltungsplanperimeter dürfen maximal 700 PP erstellt werden. Für die rund 1500 Angestellten stehen lediglich 400 Parkplätze zur Verfügung. Auch diese werden bewirtschaftet. Maximal 300 PP dürfen für die Verkaufs-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung genutzt werden. Auch Anzahl und Lage der Veloabstellplätze werden in den SNV geregelt.

In § 17 Abs. 4 werden die Rahmenbedingungen für den Gesamtperimeter "Shoppi Tivoli" festgelegt. Dazu gehören die Begrenzung der Anzahl PP für Kunden und Verkaufsnutzung (3'500), die bauliche Abtrennung (mittels Schranken) der Kunden-PP von den PP für das Personal, die Einführung eines Mobilitätsmanagements, die Festlegung, dass die PP für das Personal maximal für 20 Tage für Kunden geöffnet werden dürfen, die Festlegung eines Parkierungsgebühr (gestuft), das Verbot der Rückerstattung (direkt oder indirekt) mit Ausnahmen, die Einführung eines Parkleitsystems, die Verpflichtung zur Erstellung von gesamthaft 680 Veloabstellplätze, die Einführung eines kostengünstigen Hauslieferservices usw.

Die in § 17 Abs. 4 SNV festgelegten Gebühren entsprechen den Gebühren in vergleichbaren Grossanlagen in der Region und dürfte die aus kantonaler Sicht wichtige und erhoffte Lenkungswirkung entfalten.

Die Vorschriften enthalten Mechanismen, die bei einer Überschreitung der Gesamtfahrtenzahl wirksam werden. Dies bedingt ein Monitoring, welches in § 17 Abs. 4 lit. l SNV sachgerecht festgelegt ist.

Die der für den UVB angenommenen Fahrtenzahl wird mit folgenden Festlegungen (Automatismen) in den Sondernutzungsvorschriften sichergestellt:

- Wird nach Inbetriebnahme der Verkaufsnutzungen Tivoli Garten die jährliche Fahrtenzahl von 5 Millionen durch die Gesamtanlage ShoppiTivoli (Verkaufsnutzungen) überschritten, haben die Eigentümer/Betreiber eine Pönale von Fr. 200'000.– zu entrichten. Wird die jährliche Fahrtenzahl von 5,25 Millionen überschritten, wird eine Pönale von Fr. 300'000.–, ab 5,5 Millionen eine Pönale von Fr. 400'000.– fällig. Die Pönale ist der Gemeinde auszurichten und wird von dieser für Massnahmen im Bereich Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr verwendet.
- Überschreitet das Verkehrsaufkommen (brutto) der Verkaufsnutzung in zwei aufeinanderfolgenden Jahren 7,17 Millionen, so verfügt der Gemeinderat nach Anhörung der Betreiber unter Berücksichtigung der dannzumaligen Immissions- und Verkehrslage zusätzliche Massnahmen, bis der Schwellenwert wieder unterschritten wird.

Die Vorgaben sind in Bezug auf die verkehrlich anspruchsvolle Situation und die angestrebte Nutzungsdichte situationsgerecht und unterstützen die Bestrebungen des Kantons, eine verkehrsgerechte Siedlungsentwicklung zu fördern. In den nachfolgenden Verfahren ist eine sachgerechte Umsetzung sicherzustellen.

Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet liegt direkt an der geplanten neuen Haltestelle der zukünftigen Limmattalbahn und nimmt die Haltestelle als überdeckten respektive überdachten Bereich auf, welcher bereits der Erschliessungsplan "Sandäckerstrasse" festlegt. Die Haltestelle hat gemäss § 11 SNV gemeinsam mit der Er-

schliessung der Ebene +1 dem Ort entsprechenden räumlichen und gestalterischen höchsten Anforderungen zu genügen. Die SNV regeln im Weiteren die Nutzung und die Übernahme der Kosten der Überdeckung in § 31 Abs. 4 SNV sachgerecht.

In § 30 SNV wird festgehalten, dass erforderliche Landabtretungen im gegenseitigen Interesse und ohne Entschädigungen erfolgen. Dies erfolgt in Abstimmung mit den Betroffenen.

Die künftige Stadtbahn emittiert Lärm und Erschütterungen. Die Bahnemissionen dürfen die angestrebte Nutzung nicht ausschliessen. Hinsichtlich Bahnlärm und Erschütterungen ist diese Anforderung erfüllt. Nötigenfalls stehen öffentlichen und konzessionierten Anlagen Ausnahmen zu. Dies dürfte aber kaum nötig sein; der Bahnlärm wird kaum die Planungswerte übersteigen und die Erschütterungen lassen sich gebäude- und bahnseitig mit baulichen Vorsorgemassnahmen tief halten.

Die Koordination und detaillierte Abstimmung des Projekts mit der zukünftigen Limmattalbahn ist sowohl für die öffentliche Hand wie auch für die Investoren von grösster Bedeutung. Bei einer vorgezogenen Überbauung sind die nötigen Vorkehrungen zu treffen, die attraktive Zugänge zu den Haltestellenanlagen für den Fussverkehr gewährleisten. Um dies sicher zu stellen, sind Bauvorhaben im Umfeld der Haltestelle vor Einreichung eines Baugesuchs mit der Projektträgerschaft Limmattalbahn AG abzusprechen. Es ist so zu gewährleisten, dass die Überbauung auf den aktuellen Stand des Bahnprojekts abgestimmt ist.

Mit der Masterplanung hat die Gemeinde Spreitenbach in der Zwischenzeit neue planerische Zielsetzungen definiert, welche teilweise auch das Planungsgebiet betreffen. Angesprochen wird dabei die Platzgestaltung im Bereich der Haltestelle Limmattalbahn. Im weiteren Verfahren ist eine enge Koordination und Rückkoppelung mit den Ergebnissen des Masterplans sicherzustellen.

Fuss- und Radwegverkehr

Die Anzahl der Zweiradabstellplätze ergibt sich direkt aus § 28 Abs. 4 Bauverordnung (BauV). § 17 Abs. 2 SNV konkretisiert diese Vorgaben für den Gestaltungsplanperimeter und § 17 Abs. 4 lit. m SNV für den Gesamtperimeter. Die SNV schreibt vor, dass die Abstellanlagen für Velos bei den Haupteingängen anzuordnen und so zu gestalten sind, dass sie hindernisfrei zugänglich, gut beleuchtet, einsehbar und witterungsgeschützt sind. Zudem sind Auflademöglichkeiten für E-Bikes zur Verfügung zu stellen. Diejenigen Veloabstellplätze, die für die Bewohnenden reserviert sind, sind abschliessbar zu gestalten.

Für Fussgänger sind zwischen den bezeichneten Richtungspunkten öffentliche, uneingeschränkte und hindernisfreie Verbindungen sicherzustellen (ausgerichtet auf das Passerellenkonzept der Gemeinde Spreitenbach). Die Verbindungen sind zudem witterungsgeschützt auszuführen und müssen eine lichte Breite von 3,5 m aufweisen. Die Passerellenanschlusspunkte "Ikea" und "Zentrumsplanung" sind so vorzubereiten, dass ein Anschluss der Passerellen jederzeit möglich ist (§ 19 Abs. 2 SNV).

Diese Vorgaben sind zweckmässig und erfüllen die Förderung des Fusswegnetzes. Die SNV regeln für die Erstellung dieser Elemente zudem den Kostenträger (§ 31 Abs. 5 SNV).

Für die Passerelle über der Landstrasse wird noch eine Verleihung mit entsprechender Entschädigung nötig sein (vgl. § 105 BauG).

Parkierung

Der Parkplatznachweis wurde nach Massgabe der Vorschriften erarbeitet (vgl. § 43 BauV). Die Bedarfsermittlung ist sachgerecht. Es wird aufgezeigt, dass bei voller Ausschöpfung der Nutzung maximal 700 Parkplätze (PP) erstellt werden dürfen. Die definitive Anzahl der PP richtet sich nach der tatsächlichen Nutzung und gestützt auf das Mobilitätskonzept sowie § 43 BauV und ist Sache der Baubewilligungsbehörde. Für die Wohnnutzung werden maximal 400 Parkfelder zur Verfügung gestellt, abgetrennt von den bewirtschafteten Parkfeldern des Einkaufszentrums.

Zudem wird der zukünftigen Bauherrschaft, gestützt auf § 17 Abs. 1 SNV, im Bereich der Wohnnutzung erlaubt, eine tiefere Parkplatzzahl zu realisieren, wenn mit dem Baugesuch beziehungsweise dem Mobilitätskonzept verbindliche Massnahmen zur weiteren Reduktion des Parkplatzbedarfs gewährleistet werden. Dabei wird auf die Erhebung der Ersatzabgabe für die nicht erstellten Parkplätze richtigerweise verzichtet. Aufgrund der hervorragenden Lage (Limmatbahnhaltestelle unmittelbar vor der Haustüre) könnte autoarmes Wohnen aktiv gefördert werden.

Da nicht mit Sicherheit angenommen werden kann, dass auch in Zukunft das gesamte Verkehrsaufkommen auf dem übergeordneten Strassennetz bewältigt werden kann, ist eine Ausfahrtsdosierung unumgänglich. § 17 Abs. 3 SNV sichert die Anordnung einer Ausfahrtsdosierung.

Art. 7 Lärmschutzverordnung (LSV) verlangt Massnahmen im Sinne des Vorsorgeprinzips. Zudem wird die geplante Limmattalbahn zukünftig das Areal erschliessungstechnisch deutlich aufwerten. Es ist möglich, dass der öV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen der HG-Zonen mit der Limmattalbahn merklich zunehmen wird, so dass der Parkfelderpool "Shoppi Tivoli" über vermeidbare Reserven verfügt. Mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen bei der Nutzung der Landreserven in und um Spreitenbach wird die Verkehrsqualität auf den Strassen abnehmen, was die Modalsplitänderung zusätzlich unterstützen kann. Es ist angezeigt, den Umgang mit der Mobilität im Sinne von Art. 7 LSV zu überprüfen.

4.3.9 Lärm

Das Gebiet ist für die geplante Nutzung noch nicht hinreichend erschlossen. Es kommt demzufolge Art. 30 LSV zur Anwendung (Einhaltung Planungswerte mit Ausnahmemöglichkeit für kleine Teile).

Für das Gebiet wurde gestützt auf die Rahmenbedingungen des Gestaltungsplans ein Lärmgutachten erstellt. Auf eine Detailbeurteilung der Auswirkungen des nahen Rangierbahnhofs wird verzichtet. In Kapitel 3.3 der Stellungnahme zum Lärmschutz (Mühlebach Partner AG vom 10. August 2010) werden die Gründe erläutert. Es kann glaubhaft dargelegt werden, dass keine Überschreitungen der Grenzwerte durch den Rangierbahnhof resultieren.

Im UVB wird aufgezeigt, dass der Verkehr, welcher die gesamte Einkaufsnutzung der bestehenden Zentren "Shoppi", "Tivoli", "Limmatpark" und "Umwelt Arena" und der geplanten Einkaufsnutzung Tivoli Garten auf den bestehenden Verkehrsanlagen verursacht, zu einer Erhöhung der Strassenlärmemissionen von 0,4 bis 1,0 dB(A) führt. Bei den Strassenabschnitten 1 (K 247 Richtung Baden [1]), 6 (K 247 Richtung Zürich [2]) und 7 (K 247 Richtung Zürich [3]) liegen die Lärmimmissionen bereits im Ausgangszustand über den massgebenden Immissionsgrenzwerten (IGW). Die Erhöhung der Lärmemissionen durch den betriebsbedingten Verkehr der Einkaufsnutzung inklusive Tivoli Garten beträgt auf diesen Abschnitten tags 0,6 bis 0,8 dB(A). Diese Zunahmen sind überall kleiner als 1 dB(A) und somit nicht wahrnehmbar. Nachts sind die Zunahmen geringer. Bei allen anderen untersuchten Strassenabschnitten liegen die Verkehrslärmimmissionen inklusive des induzierten Mehrverkehrs durch die Einkaufsnutzung bei allen lärmempfindlichen Gebäuden unter den massgebenden IGW.

Der Nachweis der Einhaltung der Anforderungen von Art. 9 LSV ist rein lärmtechnisch plausibel dargelegt.

Für die lärmrechtliche Beurteilung von zentraler Bedeutung sind die Ein- und Ausfahrten zu sämtlichen Parkierungsanlagen. Das Monitoring muss somit die Gesamtanlage "Shoppi Tivoli" und sämtliche Ein- und Ausfahrten umfassend beinhalten. Dies ist mit § 17 Abs. 4 lit. l SNV sichergestellt. So können die im UVB getroffenen Annahmen überprüft werden. Diese Daten sind der Gemeinde und der Abteilung für Umwelt, Sektion Luft, Lärm und NIS jährlich zu liefern.

Im neu überarbeiteten Anhang 7 des UVB wird plausibel nachgewiesen, dass der Betriebsverkehr des erweiterten Perimeters die Anforderungen von Art. 9 LSV ohne Probleme erfüllt. Damit gewährleistet ist, dass die Anforderungen von Art. 9 LSV auch langfristig eingehalten werden, ist neben den

beiden Schwellen, welche eine Pönale zur Folge haben, auch die Schwelle von 67,17 Millionen Fahrten pro Jahr im § 17 der SNV zum Gestaltungsplan HGO festgehalten. Wird in zwei aufeinanderfolgenden Jahren der Schwellenwert von 7,17 Millionen Fahrten pro Jahr überschritten, so verfügt der Gemeinderat nach Anhörung des Betreibers unter Berücksichtigung der damaligen Immissions- und Verkehrslage zusätzliche Massnahmen (beispielsweise Erhöhung Parkraumgebühr, Parkfelder mit e-Tankstelle, Carsharing oder Reduktion der Parkfelder), bis der Schwellenwert wieder unterschritten wird.

4.3.10 Erschütterungen / Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV)

Gebäudeteile kommen teilweise direkt an oder sogar über dem Trassee der Limmattalbahn zu liegen. § 24 SNV schreibt deshalb vor, dass die Konstruktion und die Ausführung aller oberirdischen Bauten so zu erfolgen haben, dass durch den späteren Betrieb der Limmattalbahn keine Erschütterungen auf die Gebäude übertragen werden.

4.3.11 Umgebungsgestaltung/Ökologie

Die vorgesehene hohe Nutzungsdichte ist aufgrund der zentralen Lage nachvollziehbar und unterstützt die Bestrebungen der haushälterischen Bodennutzung (Art. 1 Raumplanungsgesetz [RPG]). Ebenso zentral ist auch der Umgang mit den Umgebungsflächen im Sinne von § 21 BauG.

Parallel zum Gestaltungsplan wurde auch ein Grünflächenplan erarbeitet. Dieser unverbindliche Plan überzeugt im Grundsatz. Die wesentlichen Elemente sind im Gestaltungsplan beziehungsweise in den SNV (§§ 20 bis 22) stufengerecht umgesetzt und damit grundeigentümerverbindlich. Die Sicherung einer guten, standortgerechten Umgebungsgestaltung ist ein wichtiges Element des Gestaltungsplans und kommt den Anforderungen von § 21 Abs. 2 BauG nach.

Mit § 21 SNV wird eine gute Strassenraumgestaltung unter Einbezug der Nachbargrundstücke gefordert. Insbesondere sind entlang der Sandäckerstrasse mit einem Mindestabstand von 12 m grosskronige Laubbäume zu pflanzen. An der Landstrasse soll eine Baumgruppe die Eckausbildung akzentuieren.

Da die Stadtbahn in einer ersten Etappe noch nicht erstellt sein wird, ist die Vorschrift in § 21 Abs. 2 SNV wichtig, wonach das Gleistrassee der Limmattalbahn zwischenzeitlich in das Nutzungs- und Gestaltungskonzept nach § 21 SNV zu integrieren ist. Die Attraktivität dieses Raums ist unabhängig von der Limmattalbahn von zentraler Bedeutung.

Städtebaulich herausfordernd ist die Ausgestaltung des Strassenraums zwischen Umsteigebahnhof und dem Freiraum zur Landstrasse (vgl. dazu auch das Richtprojekt). Es besteht die Gefahr, dass dieser Ort in Folge von Lärmimmissionen, hohem Verkehrsaufkommen und mangels Besucherfrequenz unattraktiv und wenig belebt wird. Im Rahmen der konkreten Ausgestaltung des Freiraumkonzepts nach § 20 SNV ist diesem Ort besondere Beachtung zu schenken.

Aufgrund der Komplexität des Projekts ist ferner die Vorgabe in § 20 SNV wichtig, wonach das Konzept zur Umgebungsgestaltung durch eine qualifizierte Fachperson (Freiraumplaner) auszuarbeiten ist.

Zu den Dachbegrünungen werden im Planungsbericht und im UVB verschiedene Aussagen getroffen. In § 14 Abs. 2 SNV wird die Dachbegrünung konkretisiert und sichergestellt.

4.3.12 Energie/Beleuchtungskonzept

Gemäss Strategiebericht des Grossen Rats "energieAARGAU" ist die rationelle Energienutzung bei Gebäuden ein wichtiger Leitsatz. Der nachhaltige Umgang mit der Energie ist ein wichtiges Element. § 26 SNV unterstützt diese Zielsetzung. Aus fachlicher Sicht ist für ein Gebäude dieser Grösse der Minergie-P-Standard anzustreben, wie es § 26 Abs. 1 SNV vorsieht. Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit wäre auch eine aktive Sonnenenergienutzung, wie sie in Abs. 2 SNV ausdrücklich ermöglicht wird, ein anzustrebendes Ziel.

§ 25 SNV verlangt die konsequente Minimierung der Lichtverschmutzung. Es ist deshalb im Baubewilligungsverfahren für den gesamten Perimeter ein Beleuchtungskonzept auszuarbeiten.

4.3.13 Hochwasser

Für das 100-jährliche Hochwasserereignis (HQ100) besteht keine Überflutungsgefährdung für den Gestaltungsplanperimeter. Beim 300-jährlichen Ereignis (HQ300) kann jedoch der südöstliche Teil des Perimeters überflutet werden. Da die Fliesstiefen die massgebende Grenze von 50 cm aber nicht überschreiten, besteht kein Schutzdefizit. Die Bauherrschaft wird mit § 27 SNV auf die Restgefährdung und Eigenverantwortung im Hinblick auf die Hochwassergefährdung hingewiesen. Weitergehende als die vorgeschriebenen Massnahmen für das HQ100 liegen im Interesse der Bauherrschaft und können auch von Vorteil sein, hinsichtlich allfälliger Versicherungsfragen.

4.3.14 Kantonsarchäologie

Das Gestaltungsplanareal liegt in mittelbarer Nachbarschaft zur IKEA, wo im Zusammenhang mit dem Neubau bronzezeitliche Siedlungsreste und Reste eines römischen Gebäudegrundrisses entdeckt wurden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Überbauung weitere Funde oder gar ausgedehntere Fundstellen zum Vorschein kommen. Die Kantonsarchäologie beabsichtigt, frühzeitig archäologische Sondierungen vorzunehmen, um gegebenenfalls in Koordination mit Landeigentümern und/oder Bauherrschaft weitere archäologische Untersuchungen vorbereiten zu können.

4.3.15 Dienstbarkeiten

§ 29 SNV regelt die grundbuchrechtliche Sicherung von Dienstbarkeiten, welche für die öffentliche Hand von grosser Bedeutung sind. Diese Regelungen sind sachgerecht, soweit die Errichtung der Dienstbarkeiten – soweit möglich – vor oder parallel zum Beschluss des Gestaltungsplans durch den Gemeinderat erfolgt.

4.3.16 Sondernutzungsvorschriften

Die SNV sind bis auf den Hinweis zu den Dienstbarkeiten sachgerecht und unterstützen die Zielsetzungen des Gestaltungsplans.

4.3.17 Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)

UVP-Pflicht

Gemäss Art. 1 und Anhang der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) ist bei der Errichtung von Einkaufszentren mit mehr als 7'500 m² Verkaufsfläche (Anlagetyp 80.5) sowie von Parkhäusern und -plätzen für mehr als 500 Fahrzeuge (Anlagetyp 11.4) im massgeblichen Verfahren die Umweltverträglichkeit der Anlage zu prüfen.

Die im Gestaltungsplan "P 092 HGO" vorgesehenen Nutzungen übertreffen die genannten Limiten. Geplant sind 10'000 m² Verkaufsfläche sowie maximal 700 PP. Die mit dem Gestaltungsplan beziehungsweise mit dem entsprechenden Richtprojekt "Tivoli Garten" vorgesehenen Vorhaben unterstehen somit als wesentliche Erweiterung der bestehenden Anlage der UVP-Pflicht. Die Bauherrschaft erstellt dazu den UVB (respektive lässt ihn von der Roos+Partner AG erstellen).

Massgebliches Verfahren

Das massgebliche Verfahren wird für den Anlagetyp 11.4 (oder 80.5) nach der Vorgabe der UVPV durch das kantonale Recht geregelt. Im Kanton Aargau verlangt das kantonale Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässer (EG UWR), dass die Prüfung der Umweltverträglichkeit im Rahmen des Verfahrens geprüft wird, in dem das Vorhaben öffentlich aufgelegt wird. Somit gilt das Verfahren für die Sondernutzungsplanung nach § 21 ff. BauG als massgebliches Verfahren.

Methodik

Die umweltrelevanten Bereiche für den Gestaltungsplan HGO samt Richtprojekt "Tivoli Garten" der Genossenschaft Migros Aare sind ausreichend bekannt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt daher als abgeschlossene Voruntersuchung nach Art. 8a UVPV.

Ausweitung Umweltverträglichkeitsbericht

Neu liegt ein UVB vor, der die vom Bundesgericht anerkannte funktionale Einheit gesamthaft erfasst.

Mit dem UVB soll nun seitens der Projektträgerschaft der Nachweis erbracht werden, dass die bestehenden und geplanten (Einkaufs-)Nutzungen nach den geltenden Gesetzen des Umweltrechts umweltverträglich sind.

Beurteilung

Die Abklärungen im UVB sind stufen- und sachgerecht. Die detaillierte Beurteilung der kantonalen Umweltschutzfachstelle liegt mit Bericht vom 30. November 2016 vor.

Der Gestaltungsplan HGO basiert gegenüber der öffentlich aufgelegten Planung auf diversen neuen oder weitreichenderen umweltrechtlichen Massnahmen für die Gesamtanlage (vgl. Stellungnahme der kantonalen Umweltschutzfachstelle vom 19. Dezember 2017).

Gesamthaft werden die Änderungen gegenüber der öffentlichen Auflage ausdrücklich begrüsst; sie wirken sich bezüglich den umweltrelevanten Themen positiv aus.

5. Ergebnis

Die Vorlage erfüllt die gesetzlichen Voraussetzungen für die Genehmigung.

Beschluss

1.

Der Gestaltungsplan "P 092 Handels und Gewerbezone Ost (HGO)", beschlossen vom Gemeinderat Spreitenbach am 26. Februar 2018 / 26. November 2018, wird genehmigt. Der Gestaltungsplan wurde in Ergänzung des Beschlusses vom 26. Februar 2018 aufgrund des Rechtsschutzverfahrens mit dem zusätzlichen Situationsplan Nr. 2 und mit den folgenden ergänzten und geänderten Bestimmungen von §§ 1 – 3 und 17 Abs. 4 SNV beschlossen:

§ 1 Abs. 1 Geltungsbereich (Ergänzung):
Der Gestaltungsplan (GP) umfasst den im Situationsplan Nr. 1 bezeichneten Perimeter.

§ 1 Abs. 2 Geltungsbereich (Ergänzung):
Für die umweltrechtlichen Massnahmen umfasst er die umweltrechtliche Gesamtanlage ShoppiTivoli (Shoppi, Tivoli, Limmatpark, HGO sowie Parkierung Umweltarena; vgl. BGE 142 II 20) gemäss dem Situationsplan Nr. 2. Die bestehenden und zukünftigen Baurechtsgrundstücke im Bereich dieser Grundstücke werden ebenfalls vom Perimeter für die umweltrechtlichen Massnahmen erfasst.

§ 2 Zweck (Ergänzung):
Der GP bezweckt die Erstellung einer Gesamtüberbauung für Gewerbe-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung sowie für Fachmärkte und Einkaufen. Er gewährleistet eine städtebaulich, architektonisch, wohnhygienisch und verkehrlich vorzügliche Gesamtlösung mit urbanem Charakter und zweckmässigem Nutzungsmix sowie die Umweltverträglichkeit der umweltrechtlichen Gesamtanlage (gemäss Situationsplan Nr. 2).
Es soll eine hohe Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs durch alle Nutzergruppen namentlich für die Gesamtanlage gemäss § 1 Abs. 2 erreicht werden.

§ 3 Bestandteile (Ergänzung):
Rechtsverbindliche Bestandteile sind:

- Situationsplan Nr. 1 im Massstab 1:500 inkl. Schemaschnitte 1:1000
- Situationsplan Nr. 2 im Massstab 1:1000
- Sondernutzungsvorschriften

§ 17 Abs. 4 Parkierung (Änderungen):
In der Baubewilligung für die Verkaufsnutzungen im Gestaltungsplanperimeter sind für den Zeitpunkt ab deren Inbetriebnahme zwingend die folgenden Auflagen mit Wirkung für die Gesamtanlage ShoppiTivoli zu verankern:

a) die Anzahl PP Kunden Verkaufsnutzung beträgt maximal 3500.

b) die Anzahl der baulich (mittels Schranken) von den PP Kunden abzutrennenden PP Personal Verkaufsnutzung beträgt maximal 400.

c) die Nutzung der PP Personal erfolgt entgeltlich und das Personal ist hinsichtlich seines Mobilitätsverhaltens zu beraten (Mobilitätsmanagement).

d) die PP Personal dürfen während maximal 20 Tagen pro Jahr für die Kunden geöffnet werden.

e) ab Eröffnung der Verkaufsnutzungen Tivoli Garten beträgt die Parkierungsgebühr Fr. 2.–/h ab erster Minute für die 1. Stunde und Fr. –.50 je angebrochene 30 Minuten in der 2. und 3. Stunde.

f) Die Gebühren dürfen weder direkt noch indirekt rückerstattet werden mit Ausnahme von Einfahrten von Montag bis Freitag zwischen 11:30 und 13:00 Uhr für Nutzer von Gastrodienstleistungen, für die eine Rückerstattung von total Fr. 1.– zulässig ist. Die Überprüfbarkeit dieser Rückerstattung ist im Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen. Weitere Anpassungen des Gebührenregimes und Ausnahmen für andere Nutzungen (auch für Nutzungen ausserhalb der umweltrechtlichen Gesamtanlage) sind unzulässig.

g) Einführung eines Parkleitsystems.

h) überschreitet die jährliche Gesamtfahrtenzahl (brutto) der Verkaufsnutzung 5 Millionen, sind die Betreiber verpflichtet, der Gemeinde ein Pönale von Fr. 200'000.– pro Jahr zu bezahlen (zweckgebunden für Massnahmen im Bereich Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr).

i) überschreitet die jährliche Gesamtfahrtenzahl (brutto) der Verkaufsnutzung 5,25 Millionen, sind die Betreiber verpflichtet, der Gemeinde ein Pönale von Fr. 300'000.– pro Jahr zu bezahlen (zweckgebunden für Massnahmen im Bereich Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr).

j) überschreitet die jährliche Gesamtfahrtenzahl (brutto) der Verkaufsnutzung 5,50 Millionen, sind die Betreiber verpflichtet, der Gemeinde ein Pönale von Fr. 400'000.– pro Jahr zu bezahlen (zweckgebunden für Massnahmen im Bereich Langsamverkehr / öffentlicher Verkehr).

k) überschreitet die jährliche Gesamtfahrtenzahl (brutto) der Verkaufsnutzung in zwei aufeinanderfolgenden Jahren 7,17 Millionen, so verfügt der Gemeinderat nach Anhörung der Betreiber unter Berücksichtigung der dannzumaligen Immissions-und Verkehrslage zusätzliche Massnahmen (beispielsweise Erhöhung Parkraum-gebühr, Carsharing oder Reduktion der Parkfelder, Massnahmen zu Gunsten öffentlicher Verkehr), bis der Schwellenwert wieder unterschritten wird.

l) Einführung eines Verkehrsmonitorings (Erfassung des gesamten Verkehrs mittels Schrankenanlage) und Lieferung der Verkehrszahlen an die Gemeinde und die Abteilung für Umwelt des Kantons Aargau.

m) Pflicht zur Erstellung von gesamthaft mindestens 680 Veloabstellplätzen für die Verkaufsnutzung der Gesamtanlage (Kunden und Personal).

n) Einführung eines kostengünstigen Hauslieferservices für die Kunden der Verkaufsnutzungen.

o) Einführung eines Mobilitätskonzepts, das aufzeigt, wie die Mobilität aller Nutzergruppen (Mitarbeitende, Besucher, Kunden, Bewohner) bewältigt werden kann. Das Mobilitätskonzept ist durch die Betreiber der Gesamtanlage aufzubauen und zu betreiben und muss zwingend folgende Massnahmen enthalten:

- Informationen und Anreize zur Benützung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Ökobonus)
- Informationen und Anreize zur Benützung des Langsamverkehrs
- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot

2.

Die Abteilung Raumentwicklung wird mit der Publikation im Amtsblatt beauftragt (mit Darstellung der Änderungen im Rechtsschutzverfahren).

Stephan Attiger
Regierungsrat

Verteiler

- Gemeinderat, Poststrasse 13, 8957 Spreitenbach (A-Post Plus)
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Abteilung Raumentwicklung BVU (Original mit Akten)
- Abteilung Raumentwicklung BVU, Sektion Grundlagen und Kantonalplanung, AGIS
- Rechtsabteilung BVU
- Abteilung Verkehr BVU
- Abteilung für Umwelt BVU

Rechtsmittelbelehrung

1.
Gegen diesen Genehmigungsentscheid kann beim Verwaltungsgericht des Kantons Aargau, Obere Vorstadt 40, 5000 Aarau, Beschwerde geführt werden.

2.
Die nicht erstreckbare Beschwerdefrist von 30 Tagen beginnt mit der Publikation im Amtsblatt des Kantons Aargau zu laufen.

Bei der Berechnung der Beschwerdefrist wird der Tag der Publikation nicht mitgezählt. Die Frist steht still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern, vom 15. Juli bis und mit dem 15. August und vom 18. Dezember bis und mit dem 2. Januar.

3.
Beschwerdeentscheide können innert gleicher nicht erstreckbarer Frist – neben dem Genehmigungsentscheid –

gesondert mit Verwaltungsgerichtsbeschwerde angefochten werden, sofern sie durch den Genehmigungsentscheid nicht abgelöst worden sind.

4.
Die Beschwerdeschrift ist von der Partei selbst oder von einer Anwältin bzw. einem Anwalt zu verfassen, welche oder welcher gemäss dem Bundesgesetz über die Freizügigkeit der Anwältinnen und Anwälte vom 23. Juni 2000 (Anwaltsgesetz, BGFA; SR 935.61) zur Vertretung von Parteien vor Gericht berechtigt ist.

Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und eine Begründung enthalten, das heisst es ist
a) anzugeben, wie das Verwaltungsgericht entscheiden soll, und
b) darzulegen, aus welchen Gründen diese andere Entscheidung verlangt wird.

Die Beschwerde hat nur aufschiebende Wirkung, wenn und soweit das Gericht sie gewährt.

5.
Auf eine Beschwerde, welche den Anforderungen unter Ziffer 2 bis 4 nicht entspricht, wird nicht eingetreten.

6.
Eine Kopie des angefochtenen Entscheids ist der Beschwerdeschrift beizulegen. Allfällige Beweismittel sind zu bezeichnen und soweit möglich einzureichen.

7.
Das Beschwerdeverfahren ist mit einem Kostenrisiko verbunden, das heisst, die unterliegende Partei hat in der Regel die Verfahrenskosten sowie gegebenenfalls die gegnerischen Anwaltskosten zu bezahlen.

8.
Die Genehmigungsbeschlüsse und die einschlägigen Akten können während der Beschwerdefrist bei der Abteilung Raumentwicklung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau, eingesehen werden.