



AREAL- ENTWICKLUNG BAHNHOF BERIKON

Entwicklungsrichtplan





Impressum

Auftraggeberin	Gemeinde Berikon Bahnhofstrasse 69 8965 Berikon
Projektleitender Gemeinde	Daniel Roos, Leiter Abteilung Planung und Bau
Projektleitende Kontextplan	Tim Van Puyenbroeck, MSc. Urbanistik, CAS Stadtraum Landschaft, Planer FSU Alexander Sperlich, Dipl. Ing. Architekt FH, MAS ETH in Raumplanung
Berichtversion	05.05.2026 – V1
Berichtverfassende	Kontextplan AG Staffelstrasse 8 8045 Zürich
Bilder und Grafiken	Wenn nicht anders angegeben, Kontextplan AG. Titelbild: Google Maps 3D



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Anlass	4
1.2 Der Entwicklungsrichtplan	5
2. Orientierungsinhalt und Erläuterungen	6
2.1 Projektperimeter	6
2.2 Vorgaben Nutzungsplanung	7
2.3 Wohnschwerpunkt (WSP)	7
2.4 Abstimmung weitere Planungen	7
2.5 Qualitätssichernde Verfahren	7
3. Grundsätze und Handlungsanweisungen	9
I. Städtebau, Nutzungen und Freiräume	9
II. Verkehr und Erschliessung	11
III. Umwelt und Energie	13
IV. Etappierung	13
V. Kommunikation	14
VI. Qualitätssicherung	14
4. Örtliche Festsetzungen	15
4.1 Bushof	15
4.2 Baufeld A (Pz. 89)	15
4.3 Baufeld B (Pz. 90)	15
4.4 Baufeld C (Pz. 91)	16
4.5 Baufeld A _E (Pz. 89)	16
4.6 Baufeld B _E (Pz. 90)	16
4.7 Baufeld C _E (Pz. 91)	17
5. Zusammenhänge und Abhängigkeiten	18
5.1 Regionaler Sachplan Zentrumsentwicklung Mutschellen	18
5.2 Koordination Erschliessung, Fuss- und Veloverkehr und Anschluss umliegende Quartiere	18
5.3 Kantonale Strassenprojekte	19
5.4 Koordination Schlüsselakteure	19
6. Nachgelagertes Verfahren	20
6.1 Teilrevision Bau- und Nutzungsordnung	20
6.2 Gestaltungsplan und Erschliessungsplan	20
6.3 Qualitätssichernde Verfahren	20
6.4 Projekt Bushof	21
7. Anhang 1: Richtplankarte	22



1. Einleitung

1.1 Anlass

Das «Zentrum Mutschellen» soll sich, basierend auf einem 2016 erarbeiteten regionalen Sachplan, zu einem gemeinsamen Zentrum der drei Gemeinden Berikon, Rudolfstetten-Friedlisberg und Widen entwickeln. Zudem soll ein diversifiziertes Wohnangebot im als kantonaler Wohnschwerpunkt ausgewiesenen Gebiet entstehen (WSP Nr. 2; Mutschellenknoten; Berikon / Rudolfstetten-Friedlisberg / Widen) entstehen.

Wichtiger Teil hiervon ist der Raum rund um den Bahnhof «Berikon-Widen» mitsamt dem bestehenden Bushof. Beide müssen an die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) angepasst werden. Den Umbauten am Bahnhof, betrieben von der Aargauer Verkehr AG (AVA), wurde am 14. Oktober 2025 die Baubewilligung erteilt.

Mit der Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens durch die Gemeinde Berikon unter Einbezug der Grundeigentümerschaften, des Kantons und externen Fachexperten unter Einbezug der Kontextplan AG, wurden verschiedene Entwicklungsmöglichkeiten für das Gebiet untersucht und in einer Synthese festgehalten. Im Zentrum des Studienauftrags und der Synthese stand die räumliche Prüfung einer funktionierenden Mobilitätsdrehscheibe mit Bushof und attraktivem Aussenraum sowie der Abgleich der öffentlichen Interessen und Anliegen der vier Grundeigentümerschaften.

Die Gemeinde Berikon befindet sich in einem Teilrevisionsprozess ihrer Bau- und Nutzungsordnung (BNO) bis voraussichtlich 2026. Diese Teilrevision findet parallel zum Verfahren «Arealentwicklung Bahnhof Berikon» statt. Die Eckwerte des Entwurfs der revidierten BNO (Stand nach der ersten kantonalen Vorprüfung) wurden im Verfahren berücksichtigt. Die Erkenntnisse des Verfahrens und daraus resultierende Änderungsvorschläge sollen noch in die Teilrevision einfließen. Parallel zum Verfahren laufen weitere Projekte rund um das Gebiet, deren Abhängigkeiten in Kapitel 5 geklärt werden.

Als Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Entwicklungsrichtplans gelten:

- Synthesebericht zum Studienauftrag Arealentwicklung Bahnhof Berikon vom 29. Oktober 2025
- Bau- und Nutzungsordnung Gemeinde Berikon (vom 15. Mai 2015, genehmigt am 04. November 2015) sowie Entwurf Teilrevision Bau- und Nutzungsordnung Gemeinde Berikon (Stand 27. Januar 2025);
- Masterplan Freiraum Zentrum Mutschellen vom 22. Oktober 2021;
- Mobilitätskonzept Zentrumsentwicklung Mutschellen vom 19. Oktober 2021;
- Regionaler Sachplan Zentrumsentwicklung Mutschellen vom 06. April 2016;
- Kantonaler Richtplan des Kanton Aargau vom 24. März 2015;
- Nutzungs- und Bebauungsstudie vom 27. Februar 2014.

Zentrumsentwicklung Mutschellen

Ausgangslage Entwicklung Areal Bahnhof

Mehrstufiger Planungsprozess mit qualitätssicherndem Verfahren

Abstimmung auf laufende BNO-Revision, weitere Abhängigkeiten

Grundlagen



1.2 Der Entwicklungsrichtplan

Die wichtigsten Eckwerte des Studienauftrags «Arealentwicklung Bahnhof Berikon», des Masterplans «Freiraum Zentrum Mutschellen» sowie des Mobilitätskonzeptes «Zentrumsentwicklung Mutschellen» werden zur Sicherstellung einer koordinierten und qualitativen Entwicklung im vorliegenden **Entwicklungsrichtplan (ERP) «Bahnhof Berikon»** behördenverbindlich verankert. Er bezweckt die Sicherstellung einer städtebaulich und freiräumlich qualitätsvollen sowie koordinierten Entwicklung von Wohnraum sowie publikumsorientierten Nutzungen im Planungsgebiet.

Als ein behördenverbindliches Planungsinstrument der Gemeinde Berikon ist er für die kommunalen Behörden verbindlich und für die nachfolgenden Planungen wegleitend. Der Entwicklungsrichtplan wird vom Gemeinderat beschlossen und tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft.

Der Entwicklungsrichtplan kann nach Inkrafttreten nachgeführt bzw. revidiert werden. Dies gilt insbesondere, wenn aus anderen Planungen wichtige Erkenntnisse für die Arealentwicklung Bahnhof Berikon resultieren. Eine Revision des Entwicklungsrichtplans ist dann erforderlich, wenn sich grundlegende Inhalte ändern. Die nachgeführte bzw. revidierte Fassung des Entwicklungsrichtplans bedarf einem erneuten Beschluss durch den Gemeinderat.

Um eine hohe Qualität in den relevanten Bereichen und der Umsetzung des Entwicklungsrichtplans zu gewährleisten, soll die Planung und Entwicklung bis zur Realisierung einer Qualitätssicherung und -förderung unterzogen werden. Diese beinhaltet:

- Begleitung der Gebietsentwicklung und Beratung bei Bauvorhaben durch die Gemeinde und allfällige Fachexpert*innen;
- Förderung von qualitätssichernden Verfahren und
- Festsetzung einer Pflicht für qualitätssichernde Verfahren in Gestaltungsplangebieten
- Einbezug qualifizierter Landschaftsarchitekturbüros und einer Sozialraumexpert*in für die Gestaltung der öffentlichen Aussenräume bzw. Freiräume

Die Inhalte des Entwicklungsrichtplans ergeben sich aus den vorliegenden **Bestimmungen** sowie der **Richtplankarte** (Anhang 1). Die Bestimmungen des Entwicklungsrichtplans beinhalten folgende Bestandteile:

- Orientierungsinhalt und Erläuterungen;
- Grundsätze und Anweisungen zu den Sachthemen Städtebau, Nutzungen und Freiräume, Verkehr und Erschliessung, Umwelt und Energie, Etapierung sowie Kommunikation;
- Örtliche Festsetzungen für einzelne Baufelder respektive Teilaspekte

Zweck

Verbindlichkeit

Nachführung und Revision

Qualitätssicherung

Bestandteile

2. Orientierungsinhalt und Erläuterungen

2.1 Projektperimeter

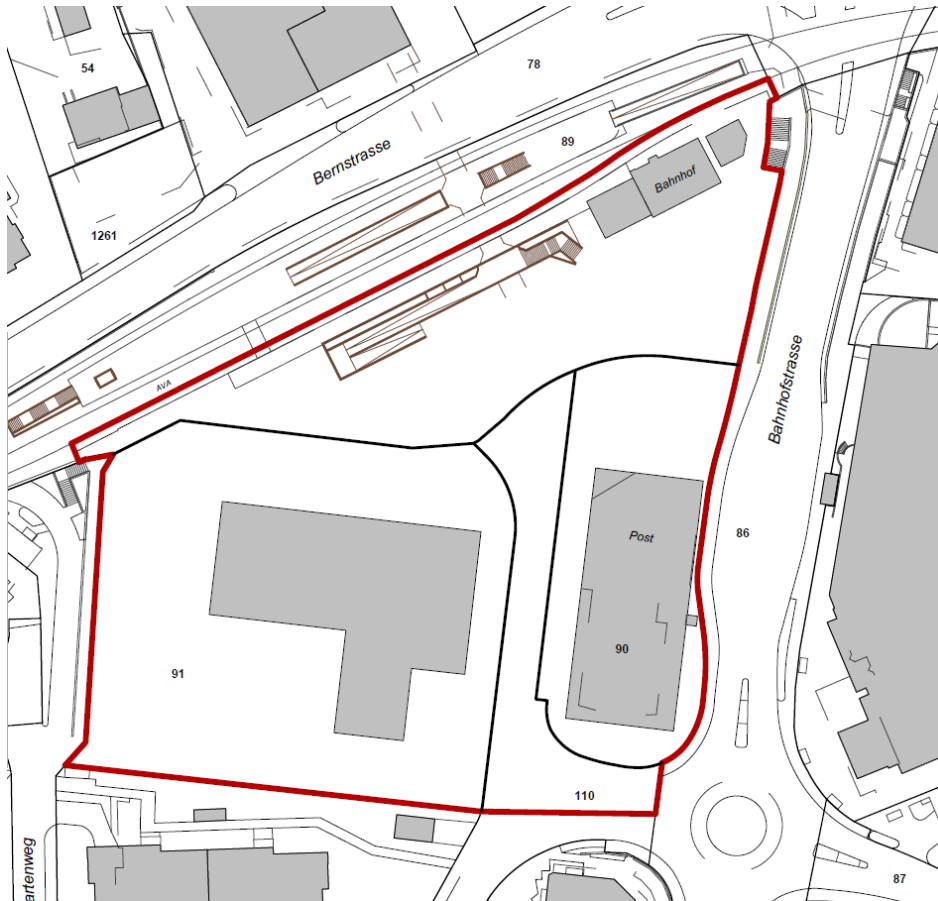


Abbildung 1: Projektperimeter "Bahnhof Berikon".

Der Projektperimeter umfasst das Gebiet südlich des Bahnhofs Berikon-Widen gemäss Studienauftrag «Arealentwicklung Bahnhof Berikon» mit den drei Parzellen Pz. 90, 91 und 110 sowie Teilen der Pz. 89. Der Perimeter des Entwicklungsrichtplans wurde bezüglich städtebaulicher, freiräumlicher und verkehrlicher Belange sowie den Eigentumsverhältnissen und den Nutzungen untersucht.

Im Sinne der Umsetzbarkeit wurde der Gesamtperimeter basierend auf dem Schnitt und der Grösse des Areals, der Eigentumsverhältnisse sowie der Nutzung in folgende sechs Baufelder gegliedert (vgl. auch Richtplankarte in Anhang 1 und örtliche Festsetzungen in Kapitel 4).

- Baufeld A: auf der heutigen Pz. 89, anlehnend an heutiges Bahnhofsgebäude, nur unter veränderten Umständen bebaubar
- Baufeld B: auf der heutigen Pz. 90
- Baufeld C: auf der heutigen Pz. 91



- _ Baufeld A_E: auf der heutigen Pz. 89, nur unter veränderten Umständen bebaubar
- _ Baufeld B_E: auf der heutigen Pz. 90, nur unter veränderten Umständen bebaubar
- _ Baufeld C_E: auf den heutigen Pz. 89 und 91, nur unter veränderten Umständen bebaubar

Des Weiteren bestehen folgende Bereiche:

- _ Strassenparzelle: heutige Pz. 110
- _ Bushof: auf den heutigen Pz. 89 und 90
- _ Bahnhofplatz: auf den heutigen Pz. 89 und 91

2.2 Vorgaben Nutzungsplanung

Der Entwicklungsrichtplan richtet sich nach den Vorgaben der teilrevidierten Bau- und Nutzungsordnung, Stand nach kantonaler Vorprüfung. Demzufolge liegt das Gebiet Bahnhof Berikon in der «Zentrumszone Bahnhof» (ZB) und unterliegt einer Gestaltungsplanpflicht (vgl. Entwurf Teilrevision BNO).

Der Entwicklungsrichtplan definiert die Abweichungen der Regelbauweise. Für jene Inhalte, die nachfolgend nicht definiert sind, gilt die Regelbauweise gemäss jeweils aktuell gültiger BNO.

2.3 Wohnschwerpunkt (WSP)

Der Richtplan des Kantons Aargau (vom Grossen Rat am 24. März 2015 beschlossen) setzt auf dem Mutschellen einen Wohnschwerpunkt fest (WSP Nr. 2; Mutschellenknoten; Berikon / Rudolfstetten-Friedlisberg / Widen). Die Zentrumsentwicklung Mutschellen ist ein erster Schritt zur Bereitstellung von Wohnangeboten von hoher Qualität in einem attraktiven Wohnumfeld und mit ergänzenden Nutzungen. Über die Zentrumsentwicklung hinaus ist im Rahmen der Umsetzung des WSP auf dem Mutschellen mittel- bis langfristig noch eine weitere Akzentuierung der Entwicklung möglich.

2.4 Abstimmung weitere Planungen

Die Entwicklung des Areals Bahnhof in der Gemeinde Berikon leistet einen wichtigen Beitrag zur Zentrumsentwicklung Mutschellen. Sie ist mit den weiteren, teilweise noch laufenden Planungen und Projekten (z. B. verkehrliche Neuorganisation und Sofortmassnahmen Mutschellen, übergeordnetes Mobilitätskonzept Zentrumsentwicklung Mutschellen, Masterplan Freiraum Zentrum Mutschellen) zu koordinieren.

2.5 Qualitätssichernde Verfahren

Im Rahmen des vorliegenden Entwicklungsrichtplans wird eine Pflicht für ein qualitätssicherndes Verfahren (z. B. Workshop-, Varianz- und



Konkurrenzverfahren sowie Wettbewerbe) festgelegt für höhere Gebäude bzw. stark erhöhte Ausnützung (8 Vollgeschosse).

Das qualitätssichernde Verfahren bezweckt insbesondere eine hochwertige und auf die Zentrumsentwicklung am Mutschellen abgestimmte Bebauung und einer der Zentrumsfunktion angemessenen Aussenraumgestaltung. Die Gemeinde und (bei Bedarf) der Kanton sind angemessen in das Verfahren mit-einzubeziehen.



3. Grundsätze und Handlungsanweisungen

I. Städtebau, Nutzungen und Freiräume

Städtebauliche und architektonische Qualität

1. Massgebend für die städtebauliche Qualität ist die Synthese des Studienauftrags «Arealentwicklung Bahnhof Berikon» (Bericht vom 29.10.2025).
2. Die zentralen Herausforderungen bestehen in der qualitativ hochwertigen Umsetzung der Zentrumsentwicklung Mutschellen, in der Inwertsetzung der Standortgunst als Wohnschwerpunkt sowie in der sorgfältigen Anordnung und Gliederung der Bauten im wechselseitigen ortsbaulichen und freiräumlichen Kontext. Dabei ist der städtebaulichen und freiräumlichen Abstimmung mit den Nachbarquartieren gebührend Rechnung zu tragen.
3. Die Hochbauten haben dem Zentrumscharakter mit einer angemessenen Dimensionierung und Anordnung sowie einer qualitativ hochwertigen Gestaltung Rechnung zu tragen. Die Dimensionierung muss im städtebaulichen Kontext des Zentrums Mutschellen stehen.
4. Neue Hochbauten sind grundsätzlich als Punktbauten zu realisieren, um eine städtebauliche Durchlässigkeit des Gebiets sicherzustellen.

Art und Mass der Nutzung

5. Eine punktuelle Bebauung mit drei- bis achtgeschossigen Hochbauten wurde im Rahmen des Studienauftrags und der daraus resultierenden Synthese als verträglich beurteilt. Die Umsetzung einer solchen Verdichtung hat qualitativ erhöhten Anforderungen zu genügen und bedarf deshalb eines qualitätssichernden Verfahrens (z. B. Workshop-, Varianz-, Konkurrenzverfahren oder Wettbewerb). Eine zusätzliche, zur im Entwicklungsrichtplan definierten Ausnützung gemäss Geschossflächenzahl, Maximalanzahl Vollgeschosse oder maximalen Fassaden- und Gesamthöhe, z.B. durch Gestaltungspläne, sind darüber hinaus nicht zulässig.
6. Als Teil des neuen Zentrums Mutschellen ist eine der Lage und Bedeutung des Areals angemessene qualitative Innenentwicklung und Verdichtung umzusetzen. Eine gewisse Höhenentwicklung mit höheren Gebäuden (8 Vollgeschosse) ist denkbar. Die Gebäudehöhe hat von der südlichen Arealhälfte zur Bahnlinie hin zuzunehmen. Mit dieser Höhenstaffelung soll ein angemessener Übergang zum bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Dies unterscheidet sich von der im regionalen Sachplan getroffenen Aussage zur Lage eines städtebaulichen Hochpunkts.
7. Entlang der verkehrlichen Hauptachse Bahnhofstrasse, am neuen Bahnhofplatz sowie im Bahnhofsvorbereich mit Bushof sind publikumsorientierte Nutzungen zur Schaffung eines öffentlichen Erdgeschosscharakters anzusiedeln.



8. Als Teil des Wohnschwerpunkts Mutschellenknoten (Richtplan Kanton Aargau, Richtplankapitel S 1.9) hat das Gebiet Bahnhof Berikon den im Richtplan formulierten Anforderungen hinsichtlich Siedlungs- und Freiraumqualität, Erschliessung, Etappierung etc. zu genügen. Insbesondere sind ein Mindestwohnanteil von 70 % und die geforderten Mindestdichten (E/ha) nachzuweisen.
9. Es wird ein ausgeglichenes und flexibles Wohnraumangebot (z.B. bezüglich Grösse, Segment, Typus) zugunsten einer sozialen Durchmischung angestrebt. Aufgrund des Charakters und der Lage sind neben einem angemessenen Anteil altersgerechter Wohnungen auch neue, intelligente Wohnlösungen und -konzepte (z. B. Clusterwohnungen, Kleinwohnungen) vorzusehen.

Freiräumliche Qualität

10. Massgebend für die freiräumliche Qualität sind die Synthese des Studienauftrags «Arealentwicklung Bahnhof Berikon» (Bericht vom 29.10.2025) sowie der Masterplan Freiraum (Schlussbericht vom 22. Oktober 2021). Die Freiraumentwicklung in der Kernzone Bahnhof Berikon ist gemäss dem übergeordneten Masterplan Freiraum und der Synthese des Studienauftrags zwischen den Baufeldern abzustimmen.
11. Als integrativer Bestandteil des neuen Zentrums Mutschellen leisten die Freiräume einen wichtigen Beitrag zu einer hohen Aufenthaltsqualität. Sie sind deshalb hochwertig zu gestalten sowie aufeinander und auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Anwohnenden, Angestellten und Besuchenden abzustimmen (z. B. Bepflanzung, Bodenbelag, Möblierung, Beleuchtung). Dabei ist eine Abfolge unterschiedlicher Aussenräume, eine entsprechende räumliche Fassung (z. B. durch Bäume, Belag, Einfriedungen) und eine Kennzeichnung der besonderen Orte (z.B. der neue Bahnhofplatz) wünschenswert.
12. Der Bereich rund um den Bahnhof und Bushof ist auf öffentlichen Flächen als durchgehender Freiraum mit einer hohen Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr auszugestalten. Er ist mit dem umliegenden Netz für Fuss- und Veloverkehr angebunden.
13. Ein öffentlicher Platz vor dem Bahnhof bildet gemeinsam mit dem Bushof den Gestaltungsschwerpunkt. Der Strassenraum entlang der verkehrlichen Hauptachse Bahnhofstrasse und der Zufahrt zum Bahnhof ist attraktiv zu gestalten (z. B. Bepflanzung, Beleuchtung) und als Teil des Freiraums abzustimmen.
14. Die Vorzonen der öffentlichen Erdgeschosse sind als Freiräume mit einem hohen Öffentlichkeitsgrad zu inszenieren.
15. Nach innen gerichtete Aussenräume wie Innenhöfe sind als halbpri-
vate Räume ohne Durchgangscharakter auszugestalten. Sie sollen durch die direkte Nachbarschaft belebt werden und auf die Nutzungsbedürfnisse abgestimmt sein (inkl. Treffpunkte und Spielplätze). Die Abgrenzung zum öffentlichen Freiraum ist qualitativ zu gestalten; auf Abzäunungen ist weitestgehend zu verzichten.



16. Oberirdische Parkplätze sind freiräumlich sorgfältig zu integrieren und auf ein Minimum zu reduzieren. Tiefgarageneinfahrten sind ebenfalls freiräumlich hochwertig auszugestalten.
17. Die bestehende Baumsubstanz im westlichen und südlichen Teil der Pz. 91 ist für eine hohe Wohn- und Siedlungsqualität zu erhalten.

II. Verkehr und Erschliessung

1. Massgebend für den Verkehr und die Erschliessung sind die Synthese des Studienauftrags «Arealentwicklung Bahnhof Berikon» (Bericht vom 29.10.2025) sowie die Inhalte des gemeindeübergreifenden Mobilitätskonzepts Zentrumsentwicklung Mutschellen (Schlussbericht vom 19. Oktober 2021). Im Rahmen des Mobilitätskonzepts werden Zielsetzungen und Handlungsfelder beschrieben (vgl. Kapitel 5 und 6 des Mobilitätskonzepts), welche zwingend zu berücksichtigen sind.
2. Für das Gebiet Bahnhof Berikon ist eine rationelle, flächeneffiziente und funktionierende Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen. Die Erschliessung hat auf der Betrachtung des Gesamtareals zu erfolgen und ist spätestens mit dem Gestaltungsplan aufzuzeigen.
3. In den nachfolgenden Planungen (insb. Gestaltungsplan) obliegt es dem Gemeinderat, ergänzende und vertiefende Mobilitätskonzepte für Teilgebiete der Kernzone Bahnhof Berikon zu verlangen.
4. Die Gebietserschliessung ist mit der laufenden übergeordneten Verkehrsinfrastrukturentwicklung am Mutschellenknoten unter Federführung des Kantons (Sofortmassnahmen Mutschellenknoten, Entflechtung Mutschellenknoten langfristig) zu koordinieren.

Öffentlicher Verkehr

5. Auf dem Areal Bahnhof Berikon ist der Bau einer funktionalen ÖV-Drehscheibe für Bus und Bahn sicherzustellen. Hierzu wird ein neuer Bushof erstellt.
6. Die Erschliessung des Bushofs für Busse erfolgt einerseits ab der Bahnhofstrasse über die bestehende Einfahrt beim Kreisverkehr (südliche Einfahrt). Zusätzlich können Busse aus Richtung Norden direkt von der Kantonsstrasse her zum Bushof rechts einbiegen. Ebenso ist eine Wegfahrt für Busse vom Bushof in Richtung Süden auf die Kantonsstrasse möglich (Rechtsabbieger).
7. Innerhalb der Kernzone Bahnhof Berikon ist die Trasseesicherung für die Zufahrt des Bushofs (gleichzeitig arealinterne Erschliessung) und den Bushof sicherzustellen.

Fuss- und Veloverkehr

8. Es wird ein zusammenhängendes Fuss- und Velowegnetz mit attraktiven Verbindungen auch über die Kantonsstrassen hinweg angestrebt,



welches die Zugänglichkeit des Gebiets erhöht, die Durchlässigkeit fördert und im Zentrum Mutschellen sichere und kurze Wege schafft.

9. Das Areal Welschloh und weitere Bereiche des Zentrums Mutschellen (z. B. Areal Bolleri) sollen für den Fussverkehr von innerhalb als auch von ausserhalb des Areals über attraktive Verbindungen gut zugänglich sein. Dies gilt auch für die östlich und südlich angrenzenden Wohnquartiere und Schulanlagen.
10. Der Abschnitt der Bahnhofstrasse im neuen Zentrum Mutschellen ist langfristig gemeindeübergreifend für den Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten und als attraktive Promenade auszugestalten. Die Raumsicherung in der Kernzone Bahnhof Berikon und die überkommunale Abstimmung sind sicherzustellen.
11. In allen Baufeldern ist eine auf den Bedarf ausgerichtete Anzahl Veloabstellplätze sicherzustellen. Diese sind attraktiv, komfortabel und zweckmässig auszugestalten.

Motorisierter Individualverkehr

12. Die Erschliessung der Kernzone Bahnhof Berikon für den MIV erfolgt ab der Bahnhofstrasse über die bestehende Einfahrt auf PZz. 110 beim Kreisverkehr. Eine Erschliessung über den Bushof und direkt auf die Kantonsstrasse ist nicht erlaubt.
13. Die Parkierung für Wohnnutzungen, Dienstleistungen und Gewerbe soll weitestgehend unterirdisch organisiert werden. Besucherparkplätze für publikumsorientierte Nutzungen können in sinnvollem und verträglichem Mass bei angemessener Gestaltung oberirdisch angeordnet werden. Sie sind mit der Freiraumgestaltung abzustimmen.
14. Die unterirdischen Parkieranlagen werden wo möglich an bestehende Anlagen angeschlossen.
15. Die Anzahl der Zufahrten ist möglichst tief zu halten. Die bestehende Zufahrt auf der Pz. 90 ist möglichst breit zu nutzen. Allfällige neue Zufahrten sind im Sinne der Flächeneffizienz möglichst zu reduzieren und so anzuordnen, dass von der Zufahrt des Gebiets möglichst kurze Wege entstehen. Sie sind mit Sorgfalt in das Ortsbild und nach Möglichkeit in Gebäude zu integrieren. Die Fussgängerzugänge befinden sich an zentralen Lagen.
16. Allfällige neue Rampen und Abfahrten für die Einstellhallen sind möglichst in die Hochbauten zu integrieren.
17. Bei der Projektierung der unterirdischen Parkieranlagen ist dem Terrain gebührend Rechnung zu tragen.
18. Die Anzahl der Parkfelder ist auf den Bedarf und die standortspezifischen Gegebenheiten abzustimmen. Basierend auf dem übergeordneten Mobilitätskonzept Zentrum Mutschellen ist eine Herabsetzung der Anzahl Parkfelder unter das vorgeschriebene Mindestmass möglich, wenn von der Bauherrschaft entsprechende Massnahmen eines Mobilitätsmanagements in einem Konzept aufgezeigt werden.



19. Vor dem Bahnhof sind Kurzzeitparkplätze (Kiss & Ride) sicherzustellen.
20. Es sind Parkplätze für Autoverleihsysteme vorzusehen. Anzustreben ist eine oberirdische Anordnung, ansonsten in den Tiefgaragen Nahe des Zugangs zum Bahnhof.

Anlieferung

21. Die Erschliessung der Kernzone Bahnhof Berikon für den Anlieferungsverkehr erfolgt ab der Bahnhofstrasse über die bestehende Einfahrt beim Kreisverkehr. Die Anlieferung der Pz. 90 kann über den Bushof erfolgen. Ein Zu- und Wegfahrt direkt auf die Kantonsstrasse ist nicht erlaubt.

III. Umwelt und Energie

1. Nach Möglichkeit ist immer eine naturnahe und versiegelungsfreie Oberflächengestaltung anzustreben. Die Versickerung und Retention von Regenwasser sollen wo möglich naturnah (z. B. über Grünflächen) erfolgen. Die Biodiversität und Artenvielfalt sind zu fördern. Zur Erhöhung der Siedlungsökologie / -qualität ist auch die Begrünung von Dachflächen und Fassaden vorzusehen.
2. Aufgrund der vor Ort bestehenden Hitzeinsel ist durch die Bebauung eine ausreichende Versorgung des Gebiets mit Kaltluft sicherzustellen. Insbesondere sind Strassen- und öffentliche Räume sowie Verbindungen mit schattenspendender Vegetation auszugestalten.
3. Bei der Entwicklung der Kernzone Bahnhof Berikon sind Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen und zur Förderung der Klimaneutralität (Netto-Null-Ziel) zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.
4. Der Lärmschutz (insbesondere entlang der Hauptachsen und der Bahnlinie) ist durch geeignete Massnahmen wie städtebauliche Anordnung der Gebäude und situative Grundrissorganisation angemessen zu antizipieren. Lärmschutzwände sind nicht gestattet.
5. Eine ganzheitliche Organisation der Energieversorgung für das Gesamtareal oder die Baufelder ist wünschenswert. Im Sinne einer nachhaltigen Energieversorgung sind vorzugsweise erneuerbare, einheimische Energiequellen und -träger zu nutzen. Insbesondere bei Neubauten ist der Energiebedarf durch hohe Effizienz zu minimieren.
6. Eine ganzheitliche und unterirdische Organisation der Entsorgung für das Gesamtareal oder die Baufelder ist wünschenswert. Bei Bedarf ist ein Entsorgungskonzept zu erstellen.

IV. Etappierung

1. Die Kernzone Bahnhof Berikon soll in Etappen entwickelt werden.
2. Bis zur vollständigen Bebauung der Kernzone Bahnhof Berikon ist mit der Realisierung jeder Etappe folgendes sicherzustellen:



- eine funktionierende ÖV-Drehscheibe;
 - ein intaktes Siedlungsbild;
 - eine angemessene Vielfalt von Nutzungen und Wohnraumangeboten;
 - durchgängige öffentliche Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität;
 - eine funktionierende Erschliessung sowie weitestgehend unterirdisch organisierte und bedarfsgerecht quantifizierte Parkierungsanlagen.
3. Mit jeder Etappe ist ein angemessener Teil der Hochbauten, der (Verkehrs-) Infrastrukturen und der Freiräume zu erstellen.

V. Kommunikation

1. Es ist eine angemessene projektbegleitende Kommunikation und Information (insbesondere der Bevölkerung und Grundeigentümern) durch die Gemeinde sicherzustellen.

VI. Qualitätssicherung

1. Als Teil der Zentrumsentwicklung Mutschellen ist die weitere qualitative Entwicklung der Kernzone Bahnhof Berikon durch ein interdisziplinäres Fachgremium sicherzustellen.



4. Örtliche Festsetzungen

4.1 Bushof

Es gibt keine weiteren örtlichen Festsetzungen.

4.2 Baufeld A (Pz. 89)

1. Die Entwicklung des Baufeld A ist nur bei Aufhebung der Gewährleistung des Projekts «Bahn tief» möglich.
2. Die gesamte Grundfläche des Baufelds A kann zu 100% überbaut werden.
3. Im Baufeld A sind maximal 4 Vollgeschosse (ohne zusätzliches Attikageschoss) zulässig.
4. Im Erdgeschoss sind öffentliche, publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln.
5. Die Freiraumgestaltung ist mit den Baufeldern A_E, B, B_E, C und C_E abzustimmen.
6. Es bestehen keine Einschränkungen bei der Nutzungsverteilung in den Obergeschossen.
7. Es bestehen keine Einschränkungen beim Versiegelungsgrad.
8. Es bestehen keine Einschränkungen beim Unterbauungsgrad.

4.3 Baufeld B (Pz. 90)

1. Die gesamte Grundfläche des Baufelds B kann zu 100% bebaut werden. Die Unterschreitung des kantonalen Strassenabstandes muss bewilligt sowie übergeordnete baurechtliche Vorgaben (Sichtweiten) gewährleistet sein.
2. Im Baufeld B sind maximal 5 Vollgeschosse (ohne zusätzliches Attikageschoss) zulässig. Eine Aufstockung um 2 Vollgeschoss auf 16 m ist zulässig. In der Aufstockung ist eine Wohnnutzung zulässig. Eine Erhöhung der heutigen Ausnützung (bspw. durch eine Aufstockung) ist nur möglich, wenn das Baufeld B_E nicht bebaut wird.
3. Entlang der Bahnhofstrasse und des Bushofs ist im Erdgeschoss keine Wohnnutzung zulässig. Es sind öffentliche, publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln. Die Obergeschosse können von bestehenden Gewerbenutzungen zu Wohnnutzen umgestaltet werden.
4. Die Freiraumgestaltung ist mit den Baufeldern A, A_E, B_E und C abzustimmen.



5. Vorbereiche beim Kreisverkehr und beim Bushof sollen als Räume der Begegnung und des Aufenthalts dienen und eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen.
6. Es bestehen keine Einschränkungen beim Versiegelungsgrad.
7. Es bestehen keine Einschränkungen beim Unterbauungsgrad.

4.4 Baufeld C (Pz. 91)

1. Im Baufeld C ist eine maximale aGF von 7'000 m² zulässig.
2. Im Baufeld C sind maximal 8 Vollgeschosse (ohne zusätzliches Attikageschoss) mit max. 27 m zulässig.
3. Entlang des neuen Bahnhofplatzes ist in den Erdgeschossen keine Wohnnutzung zulässig. In den Erdgeschossen entlang des neuen Bahnhofplatzes sind öffentliche, publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln.
4. Der maximale Gewerbeflächenanteil liegt bei 30%.
5. Die Bebauung soll zwei deutlich ablesbare Baukörper aufweisen. Die Bebauung soll den Bahnhofplatz räumlich fassen. Die genaue Platzkante ist zu definieren.
6. Der öffentliche Platz soll als Raum der Begegnung und des Aufenthalts dienen und eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen.
7. Versiegelte Flächen sind zu minimieren bzw. ist das heutige Verhältnis beizubehalten. Die Freiraumgestaltung ist mit den Baufeldern A, B und B_E abzustimmen.
8. Es dürfen entlang der Zufahrtsstrasse und des Bahnhofplatzes keine privaten Aussenräume und Ränder (Einfriedungen, Einzäunungen, Hecken etc.) realisiert werden.
9. Die Freiraumgestaltung ist mit den Baufeldern B und C_E abzustimmen.

4.5 Baufeld A_E (Pz. 89)

1. Es gelten die gleichen Richtwerte wie bei Baufeld A. Die Unterschreitung des kantonalen Strassenabstandes muss bewilligt sowie übergeordnete baurechtliche Vorgaben (Sichtweiten) gewährleistet sein.

4.6 Baufeld B_E (Pz. 90)

1. Die Bebauung des Baufeld B_E ist nur bei der Bushofvariante ohne Businsel möglich.



2. Ist eine Bebauung des Baufeld B_E möglich, da der Bushof in anderer Form realisiert wird, ist eine höhere Ausnützung als heute auf dem Baufeld B (z.B. durch eine Aufstockung) ausgeschlossen.
3. Sind die Vorgaben gemäss Pkt. 1 und 2 gewährleistet, kann gesamte Grundfläche des Baufelds B_E kann zu 100% bebaut werden. Die Unterschreitung des kantonalen Strassenabstandes muss bewilligt sowie übergeordnete baurechtliche Vorgaben (Sichtweiten) gewährleistet sein.
4. Im Baufeld B_E sind maximal 6 Vollgeschosse (ohne zusätzliches Attikageschoss) mit max. 19.2 m zulässig.
5. Bei der Nutzungsverteilung gelten dieselben Vorgaben wie im Bau-feld B.
6. Es bestehen keine Einschränkungen beim Versiegelungsgrad.
7. Es bestehen keine Einschränkungen beim Unterbauungsgrad.

4.7 Baufeld C_E (Pz. 91)

1. Die Entwicklung des Baufeld C_E ist nur bei Aufhebung der Gewährleistung des Projekts «Bahn tief» möglich.
2. Die Option erhöht ausschliesslich den Gestaltungsspielraum der Überbauung Bau-feld B, nicht aber die Grenzwerte zur Überbaubarkeit.



5. Zusammenhänge und Abhängigkeiten

Als Teil des neuen Zentrums Mutschellen kommt der Koordination der Entwicklung der Kernzone Bahnhof mit über- und nebengeordneten Planungen bzw. Projekten eine hohe Bedeutung zu.

5.1 Regionaler Sachplan Zentrumsentwicklung Mutschellen

Der regionale Sachplan Zentrumsentwicklung Mutschellen (2016) schafft behördenverbindliche Planungsgrundsätze und Vorgaben für die Zentrumsentwicklung auf dem Mutschellen. Aufgrund neuer Erkenntnisse aus verschiedenen Vorplanungen weicht der vorliegende Entwicklungsrichtplan punktuell vom regionalen Sachplan ab. Betroffen sind die geschlossene Bauweise entlang der Bernstrasse, die Nutzungsdichte und Geschossigkeit sowie die ortsbaulichen Akzente bzw. Gestaltungsschwerpunkte.

Basierend auf dem regionalen Sachplan wurde zur einheitlichen Aussenraumgestaltung ein Masterplan Freiraum erarbeitet (2021). Dieser definiert für den Mutschellen vier verschiedene Freiraumtypen (die Einkaufsstrasse, die Gasse, der Platz und die Grüne Zentrumsachse) mit entsprechenden Anforderungen und Vorgaben an die jeweilige Freiraumgestaltung. Über die verschiedenen Freiraumtypen überlagernd werden im Masterplan Freiraum die Rahmenbedingungen für eine einheitliche Gestaltungssprache im Zentrum Mutschellen definiert. Insbesondere werden dabei Vorgaben zu Bodenbelägen, Möblierung, Beleuchtung und Bepflanzung gemacht. Grundsätzliche Ideen wurden im Entwicklungsrichtplan aufgenommen; detailliertere Vorgaben sind bei der weiteren Projektausarbeitung zu prüfen.

Zusätzlich wurde ein gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept erarbeitet (2021). Dieses macht abgestimmt auf die verschiedenen Nutzergruppen und die unterschiedlichen Ansprüche von Gemeinden und Kanton stufengerechte Vorgaben betreffend das künftig zu schaffende Mobilitätsangebot in der Kernzone Bahnhof. Die Kerninhalte wurden in den Entwicklungsrichtplan übernommen und vertieft. Einzelne Aspekte sind in der weiteren Projektausarbeitung zu prüfen (bspw. Fuss- und Veloverkehr).

5.2 Koordination Erschliessung, Fuss- und Veloverkehr und Anschluss umliegende Quartiere

Die verkehrliche Erschliessung der Kernzone Bahnhof erfolgt primär ab der Kantonsstrasse (Bellikerstrasse). Der Kanton erstellt ab Herbst 2025 eine Machbarkeitsstudie betreffend Ein- und Ausfahrt der Busse auf die Kantonsstrasse mit Lösung für den Fuss- und Veloverkehr. Die Resultate müssen spätestens in den nachgelagerten Gestaltungsplan (bzw. Erschliessungsplan) einfließen.

Der Zugänglichkeit sowie den ober- und unterirdischen Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr in die umliegenden Quartiere (z. B Verlängerung der Personenunterführung ins Gebiet Welschloh) ist eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Regionaler Sachplan Zentrumsentwicklung Mutschellen

Masterplan Freiraum Zentrum Mutschellen

Mobilitätskonzept Mutschellen



5.3 Kantonale Strassenprojekte

Die anstehenden kantonalen Strassenprojekte, welche eine Auswirkung auf die Bebaubarkeit der Baufelder A, A_E und C_E haben, sind eng mit der Entwicklung im Areal abzustimmen.

5.4 Koordination Schlüsselakteure

Verschiedene Aspekte der Gebietsentwicklung sind für die Kernzone Bahnhof gesamthaft zu betrachten bzw. umzusetzen (z. B. Erschliessung, Parkierung, Freiraum). Der vorliegende Entwicklungsrichtplan bildet dafür eine wichtige Grundlage. Im nachgelagerten Verfahren und insbesondere bei der Umsetzung besteht ein erhöhter Koordinationsbedarf zwischen den Grundeigentümerschaften. Darüber hinaus ist eine Koordination mit übergeordneten Planungen (z. B. langfristige Verkehrsinfrastrukturentwicklung) und Akteuren (z. B. Kanton, Nachbargemeinden) sicherzustellen. Hierzu ist bestenfalls frühzeitig ein Gestaltungsplan zu erarbeiten. Wird dieser nicht erstellt, muss die Gemeinde die Erschliessung mithilfe eines Erschliessungsplans sicherstellen.

.



6. Nachgelagertes Verfahren

6.1 Teilrevision Bau- und Nutzungsordnung

Für die Umsetzung des vorliegenden Entwicklungsrichtplans bedarf es einer Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung (hinsichtlich Ausnutzung, Anzahl Vollgeschosse und Gebäudehöhe). Gleichzeitig können weitere qualitätssichernde Festlegungen eigentümerverbindlich festgelegt werden (z. B. Pflicht für qualitätssichernde Verfahren).

6.2 Gestaltungsplan und Erschliessungsplan

Mit der städtebaulichen Entwicklungsstudie und dem vorliegenden Entwicklungsrichtplan wird eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung von Gestaltungsplänen geschaffen. Damit kann den unterschiedlichen Entwicklungshorizonten der Grundeigentümerschaften Rechnung getragen werden. Gleichzeitig wird eine etappierte Entwicklung der Kernzone Bahnhof unterstützt. Durch den Gestaltungsplan sind insbesondere folgende Punkte und Schnittstellen zu klären:

- Konkretisierung Baufelder, Gebäudeausgestaltung, Lage städtebaulicher Hochpunkt, Bebauung Bahnhof
- Lage und Grösse des Platzes
- Lösung Parkierung und Einstellhalle
- Einbettung in übergeordnete Fuss- und Veloinfrastruktur
- Klärung Ausgestaltung Bushof (als Insel-Lösung)
- Versiegelungsgrad und Mass der Unterbauung
- Nutzungsverteilung
- Klärung Umgang mit diversen Optionen

Wird ein Gestaltungsplan von Seiten der Grundeigentümerschaften erst zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet, muss die Gemeinde die Erschliessung durch einen Erschliessungsplan sicherstellen.

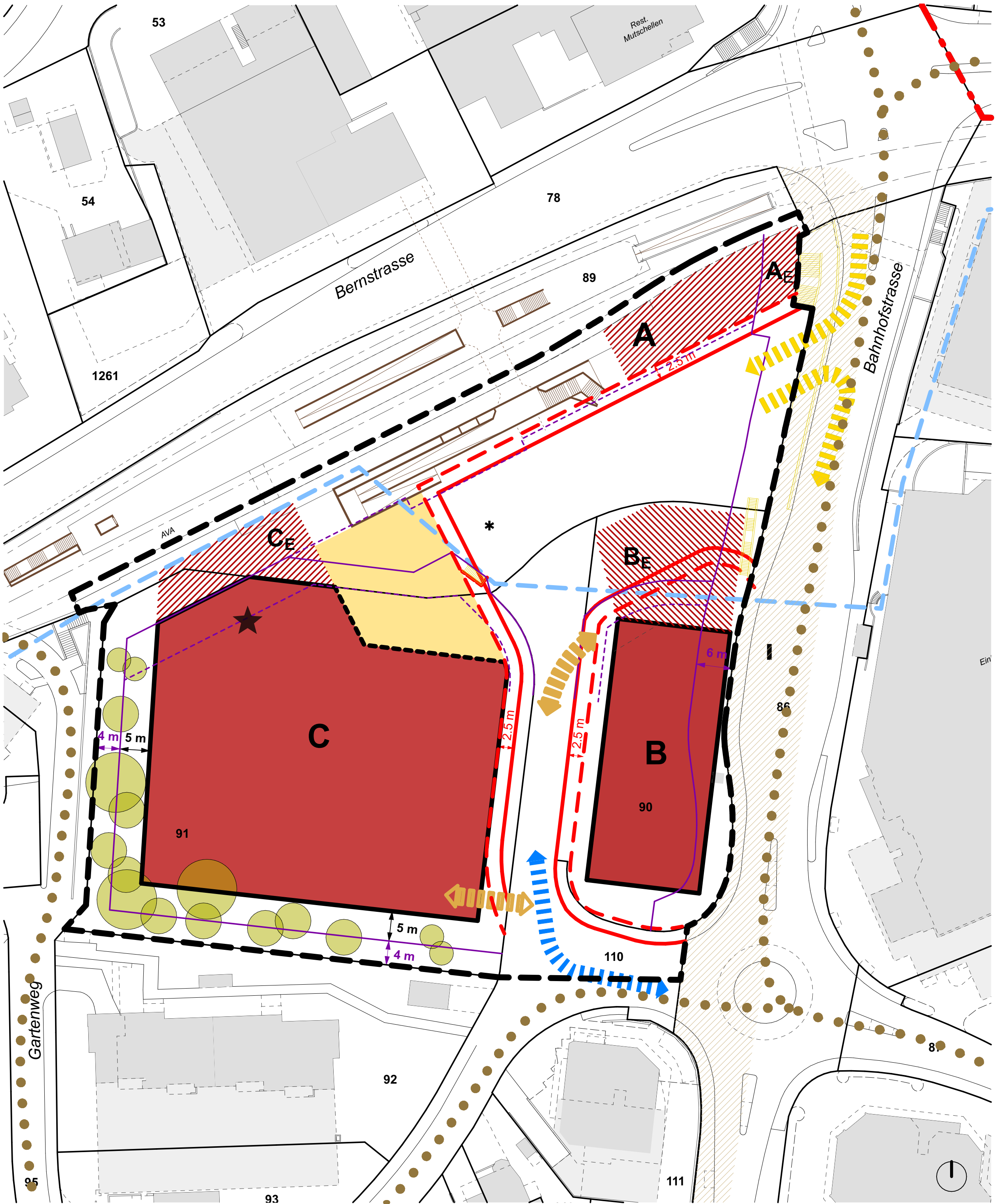
6.3 Qualitätssichernde Verfahren

Für höhere Gebäude (8 Vollgeschosse) und eine stark erhöhte Ausnutzung gegenüber der Regelbauweise sind qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Diese sind dem Gestaltungsplanverfahren vorgelagert und sollen insbesondere eine hochwertige und auf die Zentrumsentwicklung am Mutschellen abgestimmte Bebauung sowie eine der Zentrumsfunktion angemessene Aussenraumgestaltung sicherstellen. Die Gemeinde und (bei Bedarf) der Kanton sind angemessen miteinzubeziehen.



6.4 Projekt Bushof

Mit dem Entwicklungsrichtplan ist die Erschliessung und der Raumbedarf des künftigen Projekts Bushof zu klären und durch einen Gestaltungsplan (oder Erschliessungsplan) sicherzustellen. Für das Projekt Bushof folgt ein Beschaffungsverfahren inklusive der Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens. Die Rahmenbedingungen sind zuvor zu klären. Nach Abschluss des Beschaffungsverfahrens folgen Projektierung und die Realisierung des Bushofs.



KONTEXTPLAN

Richtplankarte

Legende

- - - - - Gemeindegrenze
- - - - - Perimeter
- - - - - Parzellengrenze
- Gebäude
- unterirdische Gebäude
- Abbruch aufgrund von Erschliessungsmassnahmen
- - - - - Projekt BehiG AVA
- - - - - Trasseesicherung Verkehrsinfrastrukturen langfristig (gemäss Sachplan)
- - - - - Studie Neuorganisation Mutschellknoten - Arbeitsstand 16.10.2023 - Baulinie (Sicherung des Bauabstandes)
- - - - - Grenzabstände / Studie Neuorganisation Mutschellknoten - Arbeitsstand 16.10.2023 - Projekttrand Vergleich Bahn tief - Strasse tief)
- Erhaltenswerte Baumsubstanz
- Raumsicherung ÖV-Drehscheibe / Bushof
- - - - - Raumsicherung Gehwege / Buskanten
- Bahnhofsbereich - Richtwert Verortung auf dem Areal und Dimensionierung. Ausgestaltung und Form in Abhängigkeit zur Bebauung Baufeld C.
- Baufelder / Platzkante zu definieren
- Erweiterungspotential Baufelder bei Aufhebung Gewährleistung Bahn tief
- Erweiterungspotential Baufelder im Szenario Bushof ohne Businsel.
- * Im Zusammenhang mit der Projektierung Bushof ist die bestehende Tiefgarage so zu erweitern oder umzubauen, dass zu einem späteren Zeitpunkt ein Anschluss der Tiefgarage Parzelle 91 ohne eine Betriebseinschränkung des Busbetriebes möglich ist.
- ★ Städtebaulicher Akzent möglich
- ⇄ Einfahrt bestehende Tiefgarage.
- ⇄ Optionale Einfahrt neue Tiefgarage.
- ⇄ Zusätzliche Ein- und Ausfahrt auf Kantosstrasse für Busse
- ⇄ Erschliessung MIV, Anlieferung und Bus
- /// Koordinationsbereich mit kantonalen Stellen entlang Bahnhofstrasse.
- ... Relevante bestehende Fuss- und Veloverbindungen
- Pz. 89 Aargau Verkehr AG (AVA)
- Pz. 90 Private Grundeigentümerschaft
- Pz. 91 Private Grundeigentümerschaft
- Pz. 110 Gemeinde Berikon

Richtwerte Baufelder

- A** Nur bei Aufhebung der Gewährleistung Bahn tief möglich.
Überbauung Baufeld zu 100% möglich
Max. VG 4 (12.8m)
Kein zusätzliches Attikageschoss
Keine Einschränkungen Nutzungsverteilung
Keine Einschränkungen Versiegelungsgrad
Keine Einschränkungen Unterbauungsgrad.
- A_E** Es gelten die gleichen Richtwerte wie bei Baufeld A. Die Unterschreitung des kantonalen Strassenabstandes muss bewilligt sowie übergeordnete baurechtliche Vorgaben (Sichtweiten) gewährleistet sein.
- B** Max. VG 5
Kein zusätzliches Attikageschoss
Aufstockung 2 VG (16m)
Aufstockung Wohnen
Umnutzung best. Gewerbeflächen zu Wohnen in den Obergeschossen zulässig.
Keine Einschränkungen Versiegelungsgrad
Keine Einschränkungen Unterbauungsgrad.
- B_E** Nur bei Bushofvariante ohne Insel möglich.
Wenn Option B_E realisiert wird, ist eine Aufstockung im Baufeld B ausgeschlossen.
Überbauung Baufeld zu 100% möglich
Max. VG 6 (19.2m)
Kein zusätzliches Attikageschoss
Keine Einschränkungen Versiegelungsgrad
Keine Einschränkungen Unterbauungsgrad.
- C** Max. aGF 7'000m²
Max. VG 8 (27 m),
Kein zusätzliches Attikageschoss
Max. Anteil Gewerbefläche 30%
Min. 2 deutlich ablesbare Baukörper
Räumliche Fassung des Bahnhofplatzes
Min. 2'500m² der Parzellenfläche sind unversiegelt auszugestalten, wovon max. 15% unterbaut sein dürfen.
- C_E** Nur bei Aufhebung der Gewährleistung Bahn tief möglich.
Die Option erhöht ausschliesslich den Gestaltungsspielraum der Überbauung Baufeld B, nicht aber die Grenzwerte zur Überbaubarkeit.

VG Vollgeschoss
aGF anrechenbare Geschossfläche