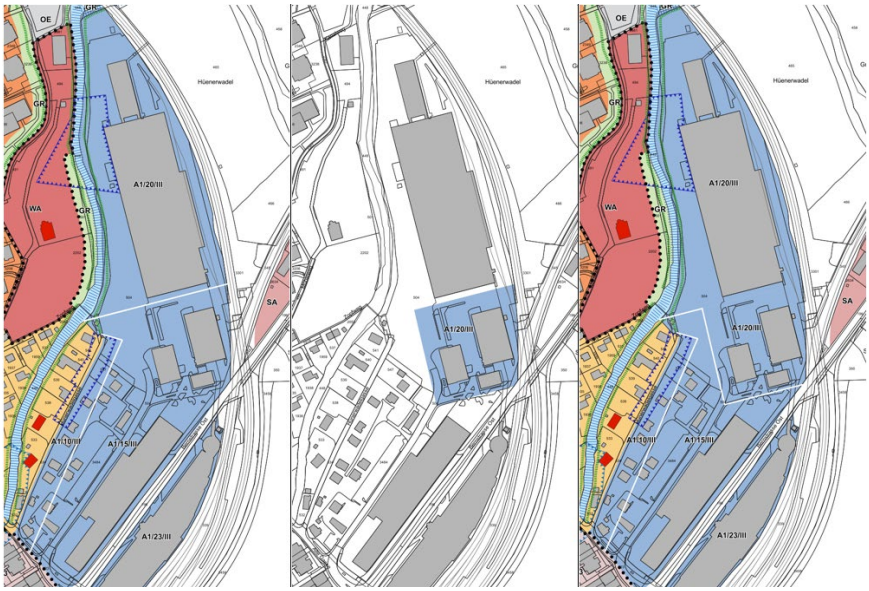
Teilrevision Nutzungsplanung «Möbel Pfister»

Umweltverträglichkeitsbericht Voruntersuchung

Möbel Pfister AG

12. Oktober - Entwurf für die öffentliche Auflage



metron

Bearbeitung

Eleonore Jacobi Wolter
Dr. oec. HSG LL.M./SVI
Franziska Stocker
BSc FHO in Landschaftsarchitektur
Christoph Brun
lic. iur., dipl. Forst-Ing. ETH/SIA
Maria Andreou
Administration

Metron Raumentwicklung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Begleitung

Thomas Zeder
Leiter Logistik & Services Möbel Pfister AG

Titelbild:
Teilrevision Bauzonenplan (links: rechtskräftig, Mitte: Änderung, rechts: teilrevidierter Bauzonenplan, Darstellung: Metron)

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	**4**
1	**Einleitung**	**6**
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Auftrag auf Grundlage Masterplan	7
2	**Verfahren**	**12**
2.1	UVP-Pflicht und massgebliches Verfahren	12
2.2	Erforderliche Spezialbewilligungen	13
3	**Standort und Umgebung**	**14**
3.1	Beschreibung	14
3.2	Untersuchungsperimeter	14
3.3	Zeitliche Betrachtungszustände	15
3.4	Betroffene Nutzungszone	15
3.5	Drittprojekte	15
4	**Vorhaben**	**16**
4.1	Beschreibung des Vorhabens	16
4.2	Übereinstimmung mit der Raumplanung	21
4.3	Verkehrsgrundlagen	22
4.4	Rationelle Energienutzung	30
4.5	Beschreibung der Bauphase (Baustelle)	31
5	**Relevanzmatrix**	**32**
6	**Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in der Bau- und Betriebsphase**	**33**
6.1	Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	33
6.2	Entwässerung	33
6.3	Altlasten	34
6.4	Boden	35
6.5	Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall	35
6.6	Grundwasser	35
6.7	Kulturdenkmäler, archäologische Stätten	37
6.8	Flora, Fauna, Lebensräume	38
6.9	Umweltgefährdende Organismen (Neobiota)	40
6.10	Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtimmissionen)	41
6.11	Landwirtschaft	43
6.12	Lärm	43
6.13	Luftreinhaltung	48
6.14	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	55
6.15	Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme (inkl. Fischerei)	56
6.16	Störfallvorsorge/Katastrophenschutz	60
6.17	Wald (inkl. Wildtiere, Jagd)	61
7	**Schlussfolgerungen**	**61**
	Abbildungsverzeichnis	**62**
	Tabellenverzeichnis	**63**
	Anhang	**64**

Zusammenfassung

Seit 1939 besteht der Standort der Möbel Pfister AG in Suhr.

Im Ausblick für die Entwicklung bis circa 2035 wurde 2024 ein Masterplan (MAP) von der Eigentümerschaft unter Einbezug von Gemeinde und Kanton erarbeitet. Im Bereich Logistik bildete das Zielbild Logistik 2025+ die Grundlage für den Masterplan. Dieses sieht einen Zusammenzug der heutigen Aussenlager in Suhr vor, kombiniert mit einer wesentlichen Erweiterung der Lagerflächen in Suhr.

Vorgängig zu diesen Erweiterungen hat eine entsprechende Änderung des Bauzonenplans im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung zu erfolgen, um den Höhenanforderungen des zukünftigen Palettenlagers gerecht zu werden. Im Rahmen der Teilrevision ist dazu eine UVB Voruntersuchung erforderlich.

Für die Beurteilung auf Stufe Voruntersuchung wurde das Projekt mit den Vorgaben, die der Masterplan setzt, erfasst, detaillierte Unterlagen zu den geplanten Bauprojekten liegen dem Planungsstand entsprechend noch nicht vor.

Entsprechend der Flughöhe der Planung können lediglich die Umweltbereiche, die als nicht betroffen eingestuft werden, auf Stufe Voruntersuchung abschliessend behandelt werden. Bei diesen handelt es sich um:

- Wald (inkl. Wildtiere, Jagd)
- Landwirtschaft
- Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Zu allen weiteren Umweltbereichen fasst die nachstehende Tabelle die erwarteten Auswirkungen sowie das Pflichtenheft zusammen:

Umweltbereich	Erwartete Auswirkungen	Massnahmen / Pflichtenheft
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe	Bauabfälle bei Neu- und Rückbau	Erstellung von Entsorgungskonzepten; Prüfung auf Schadstoffe bei Rückbau
Entwässerung	Umstellung auf Schwammstadtprinzipien (Verdunstung, Versickerung, Retention); Verbesserung gegenüber Ist-Zustand	Umsetzung des Konzepts im Rahmen von Bauprojekten; Liegenschafts- und Baustellenentwässerung detaillieren
Altlasten	Keine betroffenen Standorte im Perimeter	Keine, Umgang mit allenfalls kontaminiertem Material in Entsorgungskonzept
Boden	Gering, da fast keine natürlich gewachsenen Böden vorhanden sind	Umgang mit Bodenmaterial bei Bauvorhaben im Entsorgungskonzept regeln
Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall	Keine	Keine weiteren Massnahmen erforderlich
Grundwasser	Projekt liegt über Gebiet mit hoher Grundwassermächtigkeit, potenzielle Beeinflussung durch Tiefgarage	Prüfung der Durchflusskapazität im Baugesuch
Flora, Fauna, Lebensräume	Potenzielle Aufwertung durch ökologische Ausgleichsmassnahmen; keine Eingriffe in Ufergehölze vorgesehen	Abklärung der Schutzwürdigkeit gerodeter Gehölze; Ersatzmassnahmen bei Eingriffen; Fokus auf Uferbereiche und Fledermauskorridore
Umweltgefährdende Organismen (Neobiota)	Invasive Neophyten entlang der Suhre vorhanden; potenzielle Verbreitung über Wasserläufe	Kontrolle und Ausschluss invasiver Arten bei Neubepflanzungen; Monitoring neu angelegter Grünflächen
Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtimmissionen)	Höhere Gebäude beeinflussen Ortsbild, insbesondere Sichtachse zur Kirche	Visualisierungen zu Sichtbeziehungen; gestalterische Massnahmen wie Fassadenbegrünung; Reduktion Lichtemissionen
Lärm	Nicht genau bestimmbar zum Zeitpunkt Voruntersuchung	Massnahmen für Bauphase definieren, Lärmgutachten Betriebsphase (Betriebs- und Verkehrslärm)
Luftreinhaltung	Gering / keine	Massnahmen für Bauphase definieren, Notwendigkeit Immissionsgutachten ausgehend von der Verkehrsentwicklung prüfen
Nichtionisierende Strahlung (NIS)	Keine relevanten Veränderungen	Nachweis über Einhaltung der Grenzwerte
Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme (inkl. Fischerei)	Keine Beeinträchtigung, Gewässerraum wird eingehalten; Entsiegelung bestehender Flächen vorgesehen	Berücksichtigung des Gewässerraums bei Projektierung; keine Eingriffe in Uferbereiche
Störfallvorsorge/ Katastrophenschutz	Keine, da keine störfallpflichtigen Anlagen geplant	Keine

Tabelle 1: Zusammenfassung relevante Umweltbereiche Auswirkungen und Pflichtenheft

Die notwendigen Spezialbewilligungen lassen sich noch nicht definitiv festlegen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Seit 1939 besteht der Standort der Möbel Pfister AG in Suhr. Der Standortentscheid für das Möbelhaus mit Lager und Werkstätten fiel aufgrund der zentralen Lage im gesamtschweizerischen Kontext und der guten Anbindung an übergeordnete Verkehrsachsen (Hauptstrasse Zürich – Bern).[1]

Der Standort Suhr erfuhr laufend Ausbauten und ist heute ein Shoppingcenter mit dem Namen Pfister Center. Als wichtige Erweiterungen in den letzten Jahren sind ein Ausbau des Fachmarktes und der Parkplätze (2008) sowie die Inbetriebnahme des automatischen Kleinteilelagers (AKL; Hochregallager, 2016) zu nennen. In logistischer Hinsicht unterstützt das AKL darin, Kundenwünschen auf mehreren Kanälen zu entgegnen, insbesondere dem Online-Handel. Weiterhin kann es eine filialgerechte Kommissionierung und eine optimierte Auslieferung an die Filialen gewährleisten.[2] Um dem in den letzten Jahren laufend steigenden Bedarf an Lagerflächen nachzukommen, wurden zudem extern Flächen zugemietet und Aussenlager in Betrieb genommen.

Im Jahr 2024 verfügte der Standort Suhr über eine Verkaufsfläche von 16'000 m². Von dem Lager in Suhr aus werden Filialen und Endkunden in der ganzen Schweiz beliefert. Den Kunden in Suhr bietet sich das Angebot der Sofortabholung im Zentrallager Suhr. Zudem stehen 1'000 Gratis-Parkplätze für die Kundschaft zur Verfügung.[3] Schweizweit war Möbel Pfister mit 18 Filialen in allen Landesteilen vertreten.[4] Die Möbel Pfister AG beschäftigt rund 1'550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon 625 in Suhr.

Im Ausblick für die Entwicklung bis circa 2035 wurde 2024 ein Masterplan (MAP) von der Eigentümerschaft unter Einbezug von Gemeinde und Kanton erarbeitet. Im Bereich Logistik bildete das Zielbild Logistik 2025+ (2023) die Grundlage für den Masterplan. Dieses sieht einen Zusammenzug der heutigen Aussenlager in Suhr vor, kombiniert mit einer wesentlichen Erweiterung der Lagerflächen in Suhr. Von der Zentralisierung wird eine effizientere Abwicklung der Logistik erwartet, indem «Shuttle-Fahrten» zwischen den Lagerstandorten entfallen. Der Masterplan ist als einvernehmliche Grundlage und Koordinationsinstrument sowie als strategische Grundlage für nachfolgende Planungen und Baugesuche zu verstehen, besitzt jedoch keine Verbindlichkeit gegenüber Dritten.[5]

1 https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/041843/2009-11-24/
2 https://www.pfister.ch/de/geschichte
3 https://www.pfister.ch/de/filialen/suhr , https://www.pfister-center.ch/anfahrt/
4 https://www.pfister.ch/de/filialen
5 Metron, Masterplanung Pfister-Areal, 30. August 2024.

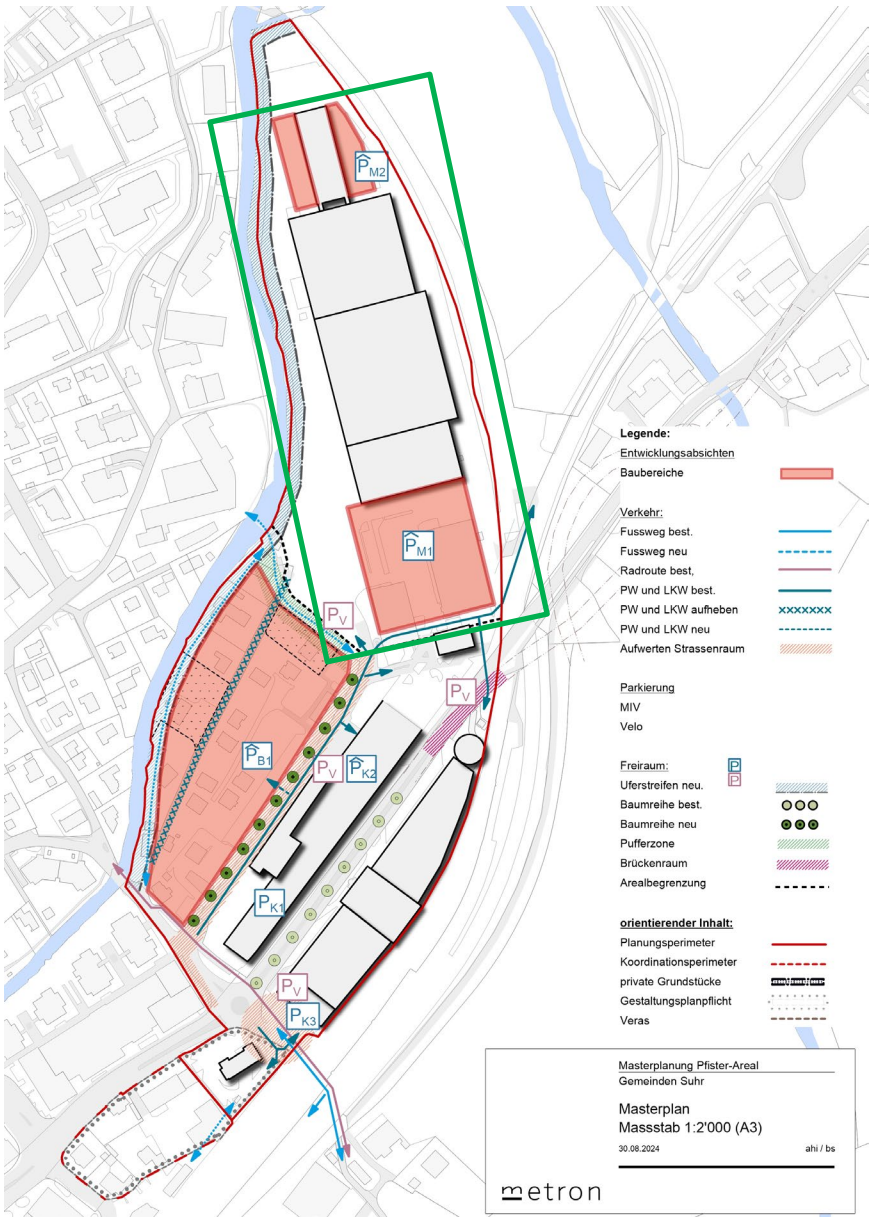


Abbildung 1: Masterplan, Metron, 30. August 2024, in grün umrandet Teilgebiet Logistik

1.2 Auftrag auf Grundlage Masterplan

Gemäss dem Zielbild Logistik 2025+ ist für den Erhalt des zentralen Standorts in Suhr ein Ausbau der Lagerflächen notwendig. Der Masterplan greift dieses auf, indem als Zielsetzung (S. 13) genannt ist «Der Logistikstandort soll als wichtiges Logistikzentrum der MP erweitert, optimal erschlossen sowie effizient angeordnet und betrieben werden.» Der Logistikbereich bildet eines von mehreren Teilgebieten, die der Masterplan räumlich abdeckt.

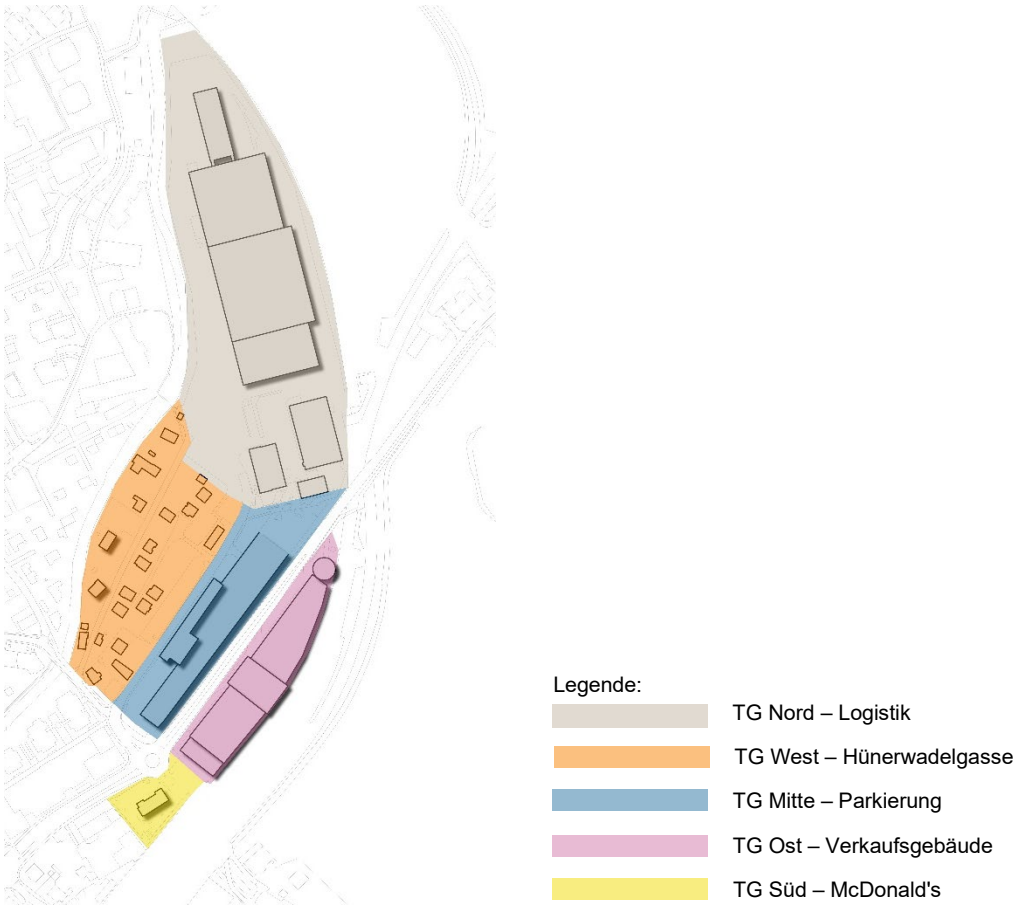
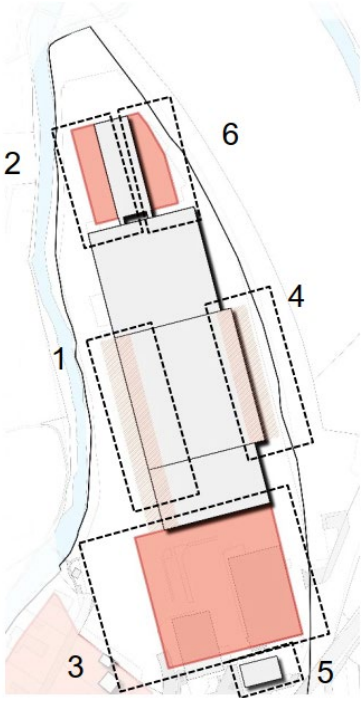


Abbildung 2: Übersichtsplan Teilgebiete

Für das Teilgebiet Nord Logistik ist kurz- und mittelfristig (2028, maximal bis 2030) ein Ausbau der Logistik der Möbel Pfister vorgesehen. Die Lagerkapazitäten bzw. das Bauvolumen[6] sollen mit Neu- und Anbauten um rund ein Drittel erweitert werden.

[6] Vgl. zu der Definition der drei relevanten Begriffe Bauvolumen, Lagervolumen, Lagerkapazität Abbildung 8 im Planungsbericht zur Teilrevision Nutzungsplanung «Möbel Pfister».



Legende:

1) Reorganisation Rampen
2) Erweiterung automatisches Kleinteillager AKL
3) Neubau Palettenlager mit Tiefgarage
4) Reorganisation Bahnverlad
5) Reorganisation Abholen Privatkunden
6) Neubau Parkhaus

Abbildung 3: Teilgebiet Logistik

- Anpassung der Verladerampen (1), Umorganisation Bahnverlad (4) und Entkoppelung Abholung Private / Umnutzung bestehendes Gebäude (5) dienen einer Optimierung des Betriebsablaufs, ohne eine Veränderung der Lagerkapazitäten.
- Die Erweiterung des AKL (2) geht von einer Gebäudehöhe von 20 m aus und ermöglicht ein zusätzliches Bauvolumen in Höhe von ca. 25'000 m³.
- Der Neubau Palettenlager mit Tiefgarage (3) geht ebenfalls von einer Gebäudehöhe von 20 m aus, dieser wird ein zusätzliches Bauvolumen in Höhe von ca. 150'000 m³ erlauben.
  Es wird davon ausgegangen, dass der Fussabdruck des Neubau Palettenlagers ca. 90% des in Abbildung 3 dafür rot eingezeichneten Baufeldes beträgt.
- Der Neubau Parkierungsanlage (6) mit einer Parkierung auf mehreren Etagen wird von der Gebäudehöhe her unter derjenigen des bestehenden AKL-Gebäudes liegen.

Dort, wo der Neubau Palettenlager mit Tiefgarage (3) vorgesehen ist, beträgt gemäss dem heutigen Bauzonenplan auf der Parzelle 504 die maximale Fassadenhöhe in der Arbeitszone A1 15 m. Sie liegt entsprechend unter der angestrebten Gebäudehöhe von 20 m für den Neubau Palettenlager.

Vorgängig zum Neubau Palettenlager mit Tiefgarage (3) hat daher eine entsprechende Änderung des Bauzonenplans im Rahmen einer Teilrevision der Nutzungsplanung zu erfolgen.[7] Gemäss Absprache mit den kantonalen Fachstellen am 14. Mai 2024 ist hierfür, neben einem Kapazitätsnachweis nach §°46 kantonale Bauverordnung, eine UVB Voruntersuchung erforderlich.

[7] Weitere Änderungen der Bau- und Nutzungsordnung betreffen die in der Zone zugelassenen Nutzungen sowie Regelungen zum Güterverkehrsaufkommen.

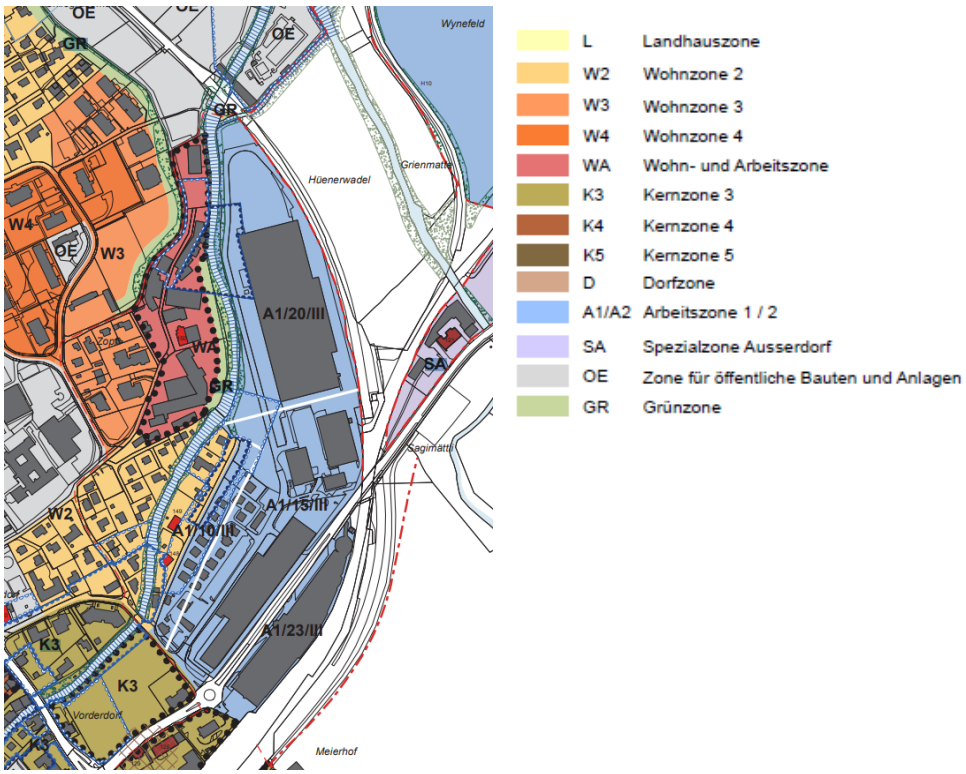
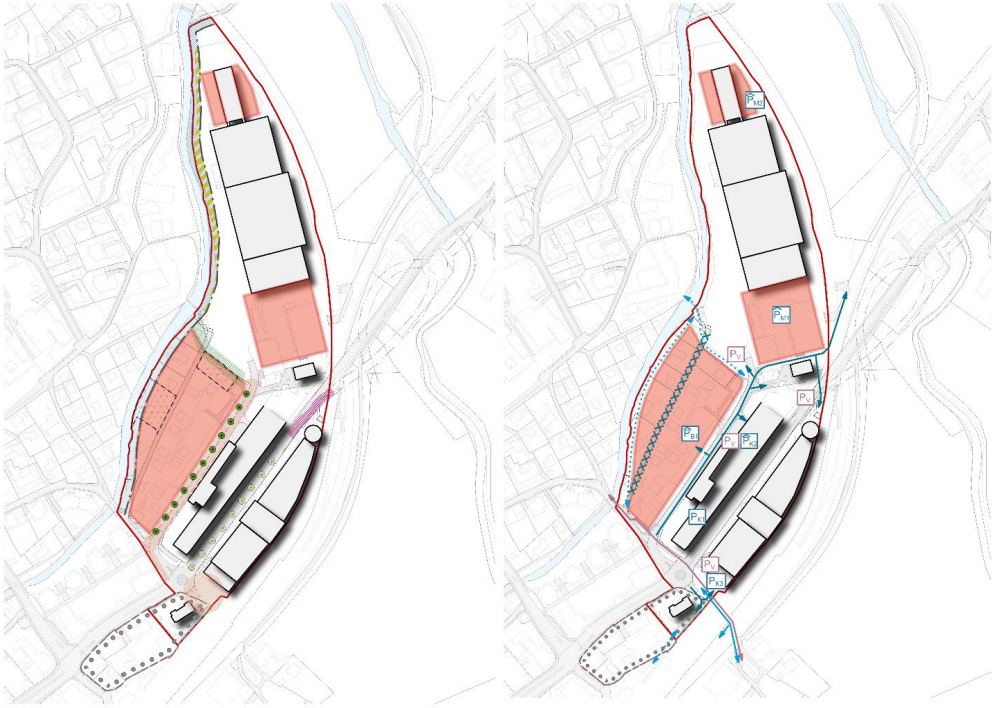


Abbildung 4: Ausschnitt Bauzonenplan Stand 2018

Die Teilgebiete übergreifende Festlegungen nennt der Masterplan in Kapitel E folgende. Sie umfassen

- Grün- und Freiräume
  - Pufferzone zwischen Logistik und Mischgebiet
  - Freihaltung Uferraum
- Erschliessung und Parkierung:
  - Kundenparkplätze: neue Tiefgarage (3) unter dem Logistikgebäude
  - Mitarbeitendenparkplätze: Parkierung in den beiden neuen Abstellanlagen (3) und (6) im Teilbereich Logistik, Aufhebung Parkfelder im Aussenraum, insgesamt konstante Anzahl Parkfelder



	best.	neu
M1: Ersatz best. Tiefgarage	118	ca. 220
M2: Ausbau Abstellanlage AKL[8]	87	ca. 120
M3: div. Aussenparkplätze	138[9]	
Total	**345**	**ca. 340**

Abbildung 5: Masterplan: Teilplan Grün- und Freiräume, Teilplan Verkehr[10]

8 2 Geschosse östlich des AKL bzw. zukünftig 4 Geschosse mit 141 Parkplätzen.

9 Vgl. zu der heutigen Parkierungssituation bzw. der Lage der Aussenparkplätze Abbildung 17.

10 Gemäss Masterplan beträgt die Anzahl Kundenparkplätze im Teilgebiet Mitte Parkierung im Bestand 353, neu 299 (an Spitzensamstagen im Bestand 576, neu 519).

2 Verfahren

2.1 UVP-Pflicht und massgebliches Verfahren

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.01) verweist in Art. 1 auf den Anhang, der die Anlagen aufführt, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterstellt sind.

Der Anhang 8 «Andere Anlagen» nennt als Nr. 80.6 den Anlagetyp Güterumschlagsplätze und Verteilzentren mit einer Lagerfläche von mehr als 20'000 m² oder einem Lagervolumen von mehr als 120'000 m³.[11] Das massgebliche Verfahren ist durch das kantonale Recht zu bestimmen.

Auch wenn diese Schwellenwerte nicht erreicht werden, ist gemäss einer Voranfrage an den Kanton Aargau 2021 ein Vorhaben dieses Anlagetyps UVP-pflichtig, wenn es sich um eine wesentliche Erweiterung einer UVP-pflichten Anlage nach Art. 2 UVPV handelt. Das Bundesamt für Umwelt hat den Begriff «wesentlich» auf eine Vergrösserung von mehr als 20% des Schwellenwerts definiert, d.h. eine Lagerfläche von mehr als 4'000 m² oder einem Lagervolumen von mehr als 24'000 m³.

Der Neubau des Palettenlagers entspricht einer solchen wesentlichen Änderung, weswegen eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen ist.[12]

[11] Das UVP-Handbuch (2009) des Bundesamtes für Umwelt konkretisiert hierzu: «Für die Berechnung der Lagerfläche resp. Des Lagervolumens werden sämtliche Räume berücksichtigt, deren Flächen resp. Volumen für die Lagerung von Gütern vorgesehen sind. Dabei ist von den Nettoflächen und Nettohöhen der Räume auszugehen. Nebenräume … sind nicht zu berücksichtigen.» Modul 2, S. 9.

[12] Eine UVP-Pflicht könnte sich auch aus den Veränderungen im Bereich Parkierung ableiten lassen, wenn die Kundenparkplätze in der neuen Tiefgarage unter dem Logistikgebäude als wesentliche Änderung beurteilt werden. Im Sinne der funktionalen Einheit hätte das Einfluss auf den Untersuchungsperimeter, der dann auch das Teilgebiet Parkierung bzw. Verkaufsgebäude miteinschliessen müsste.

Das Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässern (EG Umweltrecht, EG UWR, SAR 781,200) des Kantons Aargau sieht in § 32 Abs. 2 vor:

«Wird im Hinblick auf ein Vorhaben eine Nutzungsplanung durchgeführt, erfolgt die erste Stufe der UVP bereits in diesem Verfahren.»

Der vorliegende Bericht (Voruntersuchung) erfolgt entsprechend im Rahmen der Teilrevision der Nutzungsplanung.

Gemäss Absprache mit der kantonalen Fachstelle am 26. November 2024 ist die Hauptuntersuchung mit der Baueingabe für die Erweiterung des AKL als wesentlicher Änderung einer bestehenden UVP pflichtigen Anlage einzureichen und hat die Umweltauswirkungen aus dem Neubau Palettenlager so weit wie möglich einzuschliessen. Ansonsten erfolgt deren Beurteilung als zweiter Teil der Hauptuntersuchung mit der Baueingabe des Neubaus Palettenlager. Die Anpassung der Verladerampen, Umorganisation Bahnverlad und Entkoppelung Abholung Private / Umnutzung bestehendes Gebäude kann ohne UVB umgesetzt werden. [13]

2.2 Erforderliche Spezialbewilligungen

Für das Vorhaben ist neben der Baubewilligung eine Brandschutzbewilligung[14] (Lagerfläche ab 1'800°°m², Parking ab Grundfläche von 600°m²) erforderlich.

Im Rahmen der Hauptuntersuchung ist abzuklären, ob Eingriffe in das Grundwasser vorliegen, die allfällige weitere Bewilligungen bedingen.

[13] Vgl. dazu: Verordnung zum Einführungsgesetz (V EG UWR, SAR 781.211), § 64 UVP im Nutzungsplanverfahren:
Abs. 1: «Wird für die nachfolgend aufgeführten UVP-pflichtigen Vorhaben eine Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung durchgeführt, ist die UVP bereits auf dieser Stufe vorzunehmen: c) Bauten und Anlagen mit intensivem Publikums-, Kunden- oder Güterverkehr.»
Abs. 2: «Die Umweltverträglichkeit ist nach Möglichkeit in der Nutzungsplanung abschliessend zu prüfen.»
Abs. 3: «Ist die vollständige Prüfung in der Nutzungsplanung nicht möglich, ist auf der Stufe des Baubewilligungsverfahrens die Umweltverträglichkeit nur noch für jene Punkte zu prüfen, welche in der Nutzungsplanung noch nicht vollständig geprüft werden konnten.»

[14] Vgl. https://www.agv-ag.ch/media/filer/brandschutzbewilligung__wann_gilt_die_kantonale_zustandigkeit_sept2024.pdf

3 Standort und Umgebung

3.1 Beschreibung

Gemäss der Gemeindetypologie des ARE zählt die Gemeinde Suhr zu dem Gürtel der Mittelzentren.[15] Suhr bildet Teil der Agglomeration AareLand. Im kantonalen Richtplan ist die Gemeinde dem urbanen Entwicklungsraum zugeordnet, sie gehört zum Agglomerationskern.

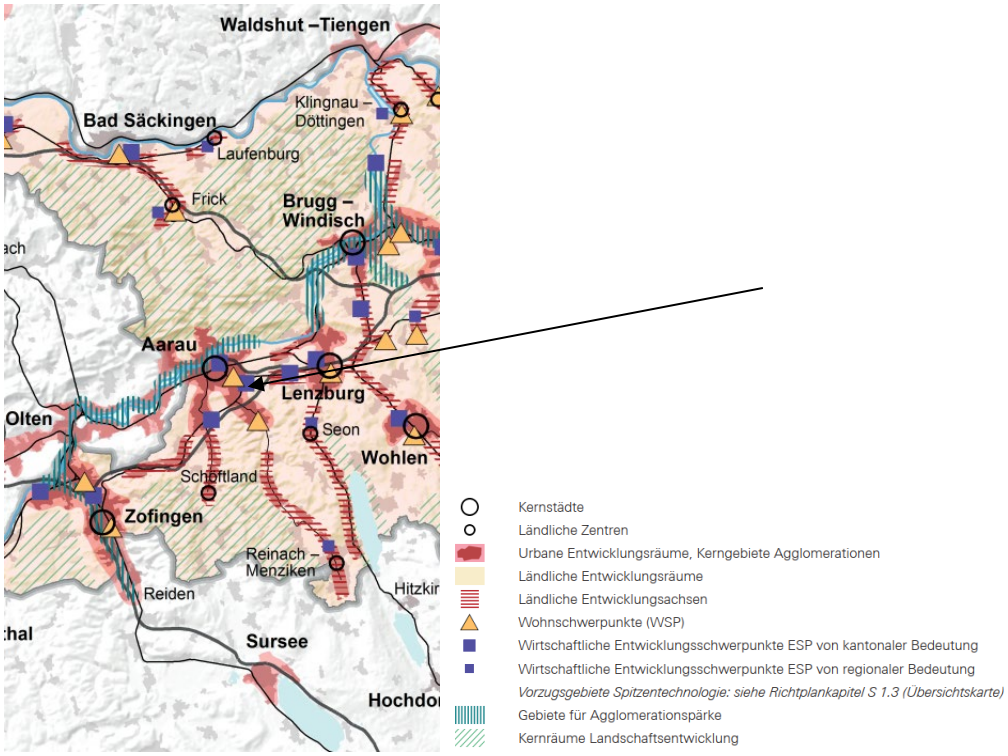


Abbildung 6: Raumkonzept Aargau, kantonaler Richtplan Kapitel R.1

Der Standort selbst ist im kantonalen Richtplan als Standort für Nutzungen mit hohem Personenverkehrsaufkommen eingetragen (Kapitel S3.1).

Empfindliche Elemente am Standort (z.B. Oberflächengewässer, Hochwasser) werden als Ist-Zustand bei dem jeweiligen Umweltbereich beschrieben.

3.2 Untersuchungsperimeter

Der Projektperimeter umfasst den Perimeter, der von der Teilrevision der Nutzungsplanung betroffen ist, d.h. derjenige, wo der Neubau Palettenlager mit Tiefgarage (3) (vgl. Abbildung 3) geplant ist. Der Projektperimeter umfasst eine Fläche von knapp 11'500°m². Er ist heute grossmehrheitlich versiegelt, mit Ausnahme von einzelnen Grünstreifen.

Gemäss Absprache mit der kantonalen Fachstelle am 26. November 2024 entspricht der Untersuchungsperimeter grundsätzlich dem Teilgebiet Logistik (vgl. Abbildung 3). Ein Einbezug weiterer Teilgebiete (Teilgebiet Mitte Parkierung, Teilgebiet Ost Verkaufsgebäude) ist nicht zweckmässig, da diese räumlich lediglich durch die gemeinsam genutzte Strasse, den Logistiktunnel zwischen Verkaufsgebäude und Lager sowie

[15] Vgl. https://opendata.swiss/de/dataset/gemeindetypologie-are

die sehr seltene Nutzung der Logistikflächen (Aussenbereich) als Parkierung für die Verkaufsnutzung bei sehr hohem Andrang verbunden sind.

Wird in den nachfolgenden Kapiteln vom «Perimeter» gesprochen, ist jeweils der Untersuchungsperimeter gemeint.

Luftreinhaltung und Lärm

Für die mit dem Thema Verkehr verbundenen Umweltbereiche sind die Auswirkungen über das Teilgebiet Logistik hinaus zu untersuchen: Sind die entsprechenden Grenzwerte bei den ersten beiden Knoten auf dem Kantonsstrassennetz mit dem heutigen Verkehr eingehalten und wird plausibel dargelegt, dass es zu keiner Verkehrszunahme kommen wird, so wird gemäss Absprache mit der kantonalen Fachstelle am 26. November 2024 davon ausgegangen, dass dies auch bei allen folgenden Knoten und dem umliegenden Netz der Fall ist, so dass diese nicht weiter zu betrachten sind. Die verkehrlichen Betrachtungen können sich damit auf die Verkehrsveränderung an diesen beiden Knoten konzentrieren. Diese Abgrenzung erfolgt in Kapitel 4.3.2.

3.3 Zeitliche Betrachtungszustände

Es werden folgende Zustände betrachtet:

- Ist-Zustand (Stand 2024)
- Referenz-Zustand (2029)[16]
- Betriebs-Zustand (2029)[17]
- Bauphase

3.4 Betroffene Nutzungszone

Die betroffene Parzelle liegt im Arbeitsplatzgebiet «Bernstrasse Ost» in der Arbeitszone A1 Empfindlichkeitsstufe (ES) III (vgl. Abbildung 4).

3.5 Drittprojekte

Die Gesamtplanung «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr – VERAS» leitet sich aus der Netzstrategie Region Aarau von 2013 ab, bei der Netzergänzungen angestrebt wurden.[18] VERAS zielt auf eine Entlastung der verkehrlichen Situation und der umliegenden Gemeinden ab.[19] Seit Herbst 2024 befinden sich die Kreditgutsprachen zur Mitfinanzierung durch die Gemeinden im Bewilligungsprozess. Die Realisierung ist anschliessend bis 2033 vorgesehen.

Aufgrund des nachgelagerten Zeitplans zu den Erweiterungsbauten im Teilgebiet Logistik wird das Projekt VERAS nicht in diesem Bericht als Grundlage mit einbezogen[20].

[16] Eine Aufhebung von allfälligen Vollzugsdefiziten, z.B. im Bereich der Parkplatzbewirtschaftung, hat als Annahme in den Referenzzustand einzufliessen.

[17] Allfällige Massnahmen, die sich aus dem Kapazitätsnachweis ergeben, sind für die Betriebsphase einzubeziehen.

[18] https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/mobilitaet/netzstrategien?jumpto=MjIzMzgwNC8yNWY3ZDQ4My00MmM1LTQwZDUtYmRmZC0xNzY1YjViMDViMDI

[19] https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/veras-verkehrsinfrastruktur-entwicklung-raum-suhr/veras

[20] Ebenso wird das Projekt VERAS nicht in den Kapazitätsnachweis einbezogen.

4 Vorhaben

4.1 Beschreibung des Vorhabens

Da noch keine konkreten Bauvorhaben vorliegen, wird für die Voruntersuchung eine Annäherung grundsätzlich anhand der Festlegungen im Masterplan vorgenommen (vgl. Kapitel 1.2 bzw. Abbildung 3). Diese wurden mit ergänzenden Angaben von Möbel Pfister konkretisiert.

Laut Absprache mit der kantonalen Fachstelle am 26. November 2024 sind die Anpassungen der Rampenanlagen in der Voruntersuchung als geplante Massnahme zu berücksichtigen. In dem Teilgebiet Logistik sind alle Nutzungen zu betrachten, d.h. auch die Parkierung (vgl. Kapitel 1.2: für Mitarbeitende und Kunden).

Herleitung des Vorhabens
Das Vorhaben ergab sich aus einem Planungsprozess für das Zielbild Logistik 2025+, in dessen Rahmen mehrere Varianten geprüft wurden (Miebach Untersuchung, Datenstand 2021):

- Greenfieldlösung mit Zentralisierung aller Kapazitätsbedarfe
- Fokus Aussenlager für zukünftige Kapazitätserweiterung (Lager- und Logistikfunktion)
- Ausbau Standort plus (konsolidierte) Aussenlager (Schwerpunkt Reservelagerfunktion)
- Regionallager West für Möbel

Eine Greenfieldlösung entfiel, da kein entsprechender Standort verfügbar ist. Die Variante Regionallager wurde nicht weiterverfolgt, da sie keine ausreichende Entlastung für den Standort Suhr gewährleistet. In der Konsequenz sieht das Zielbild Logistik 2025+ folgende Kernelemente vor:

- Erweiterung Standort Suhr mit Ausbau AKL, Erweiterung der Flächen für Warenein- und -ausgang sowie Verschieben der Tore an die Fassadenfront, Erweiterung von Retouren / Recycling mit Verschieben der Torfront und Ausbau Rampe für Mulden, neues Palettenlager (Hochregallager oder Schmalgang), Optimierung der Flächen für Warenein- und -ausgang ggf. mit zusätzlichen LKW Toren auf der Bahnseite
- Netzwerk mit Aussenlagern zur Deckung der Lagerkapazitäten, nach Möglichkeit Konsolidierung

Auf dieser Grundlage wurden die notwendigen Kapazitäten für die nächsten Jahre abgeschätzt.

Herleitung von Bauvolumen und Lagerkapazitäten

Eine Bestandesaufnahme vom November 2024 zeigte folgendes Bild zum Bestand und den Ausbauplänen am Standort Suhr:

		Bestand		Ausbau Teilgebiet Logistik	
		m²	m³	m²	m³
Standort Suhr	7 Geschosse Betriebsgebäude	83'020	357'200 (68%)	83'020	357'200 (68%)
	Erweiterung Betriebsgebäude	-	-	6'360	127'199 (24%)
	AKL	1'434	27'238 (5%)	1'434	27'238 (5%)
	Erweiterung AKL	-	-	768	14'592 (3%)
Aussen-lager	Sieben, darunter – Derendingen	23'311	*138'755 (27%)* – 55'390	-	-
Total		**107'765**	**523'193 (100%)**	**91'582**	**526'230 (100%)**

Tabelle 2: Bestandesaufnahme November 2024 Standort Suhr, Aussenlager[21]

Auf Grundlage dieser Angaben nimmt das Volumen (m3) – unter der Annahme, dass keine Aussenlager mehr zukünftig geführt werden – um 0.6% zu, die Zunahme am Standort Suhr beträgt 37%.

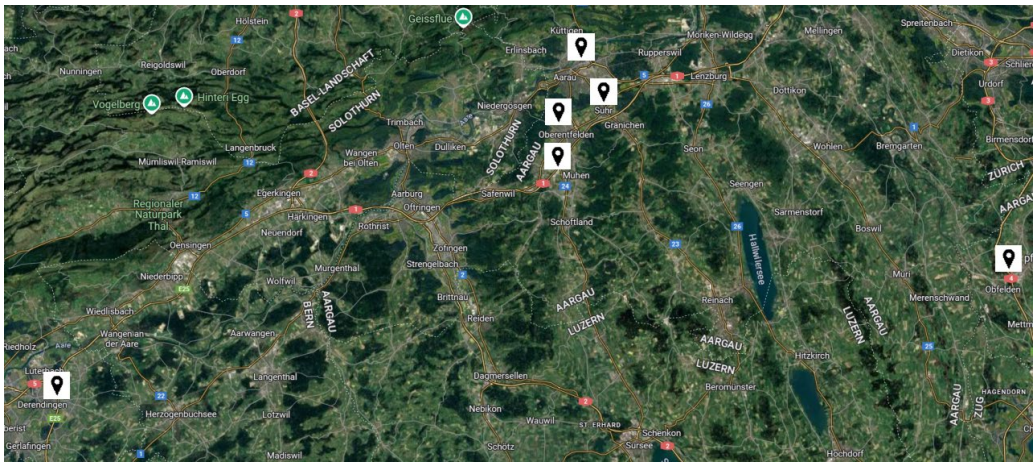


Abbildung 7: Bestandesaufnahme November 2024: Übersichtsplan Standorte Aussenlager[22]

Aufgrund von Marktveränderungen (abnehmender Anteil kundenspezifische Bestellungen, zunehmender Anteil von sofort verfügbaren Lagerartikeln, dadurch erhöhter Bedarf an Lagervolumen) wurden die Daten aus der Miebach Untersuchung anfangs 2025 von Möbel Pfister intern aktualisiert. Dabei wurde der Ausbau Suhr bestätigt, wobei der Aussenlageranteil neu beurteilt wurde. Bis zur Inbetriebnahme des Projektvorhabens sind daher Verschiebungen und Konsolidierungen zwischen den verschiedenen Aussenlagern und dem Standort Suhr zu erwarten.

[21] Bruttogrössen: m3: Grundfläche multipliziert mit Raumhöhe, inkl. Nebenräume und Verkehrswege.

[22] Derendingen, Unter-/Oberentfelden (Frey, A1), Suhr Hintere Bahnhofstrasse, Dreier Aarau, Filiale Affoltern.
Auf weitere kleinere Aussenlager kann situativ zurückgegriffen werden, z.B. Rössler Attelwil oder Planzer Spreitenbach.

Die aktualisierten Zahlen basieren auf dem Europalettenäquivalent[23] als massgeblicher Grösse.

PAL äquivalent	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
VZ Suhr	60'841	59'295	61'891	62'000	62'000	62'000	62'000	62'000
HRL neu	-	-	-	-	-	-	20'000	20'000
Aussenlager	9'993	13'261	21'327	18'318	20'365	22'301	3'479	4'258
Gesamt	**70'834**	**72'556**	**83'218**	**80'318**	**82'365**	**84'301**	**85'479**	**86'258**

Tabelle 3: Kapazitätsbedarf 2023 bis 2029
Europalettenäquivalent[24]
(Möbel Pfister, März 2025)

- *Mittelfristig wird von einer Kapazität von*
  - *62'000 Europalettenäquivalenten (59'520 m² Ladegutflächen (netto)) im Bestand am Standort Suhr und*
  - *20'000 Europalettenäquivalenten (19'200 m² Ladegutflächen (netto)) im neuen Hochregallager am Standort Suhr ausgegangen.*
- *Das neue Hochregallager kann 2029 einen Grossteil der Kapazität der Aussenlager kompensieren. 4% der Lagerkapazitäten werden aber weiterhin über die Aussenlager erfolgen.*
- *Langfristig wird bei einem jährlichen Wachstum der Lagerkapazitäten von einem Prozent das Wachstum durch die Aussenlager aufgefangen werden, deren Anteil entsprechend wieder zunehmen wird.*

Aktueller Planungsstand

Einen Planungsentwurf für das Teilgebiet Logistik zeigen die nachstehenden Abbildungen. Der erste Schritt umfasst die Verschiebung der Tore an die Fassade. Hierdurch kann im Erdgeschoss eine zusätzliche Umschlagsfläche von 1'650°m² gewonnen werden, die Anzahl Andockstellen reduziert sich gleichzeitig von heute 38 auf zukünftig 28. Elf Rampen (Andockstellen 13 bis 23) dienen dem Warenausgang mit Klein-LKW, 17 Rampen dem Wareneingang (Andockstellen 24 bis 40).

[23] Europalette: 1.2 m Länge, 0.8 m Breite, 1.2 m Höhe, d.h. 1.152°m3.
[24] Die Lagerflächen lassen sich hieraus anhand eines Faktors (Verteilzentrum Suhr: 1.2) ableiten.

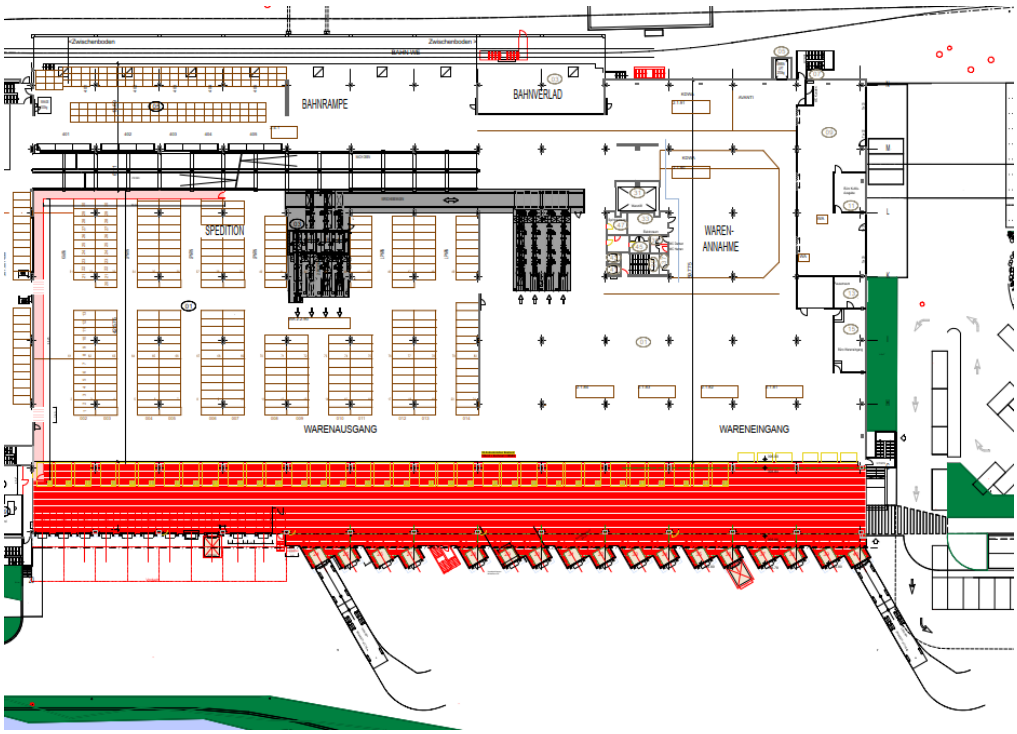


Abbildung 8: Anpassung der Verladerampen: Neue Anlieferung Warenein- und Ausgang (Situation provisorische Baueingabe Januar 2025)[25]

Die Andockstellen 13 bis 21 sind ausschliesslich für kurze, schmale Auslieferungsfahrzeuge vorgesehen, die Andockstellen 22 und 23 sind von der Breite her für alle Fahrzeuge (exklusive Fahrzeugtyp LWA-A8+ (Anhängerzüge)) geeignet, die Andockstellen ab Nummer 24 sind als multifunktionale Docks geplant.

Die Andockstellen 13 bis 23 werden mit einem Vordach versehen, die Andockstellen 24 bis 40 erhalten Vorsatzschleusen in Winkelform mit 30°.

Abbildung 9: Schnitte Neue Anlieferung Warenein- und Ausgang

[25] Diese Anordnung bedingt, dass das Palettenlager im Anschluss bei den Dockingstationen 38 bis 40 zurückspringen müsste.

Abbildung 10: Fassade mit neuer Anlieferung Warenein- und Ausgang

In einem nächsten Schritt erfolgen die Lagerausbauten. Diese bieten grundsätzlich die Möglichkeit, die reduzierte Anzahl Dockingstellen auf der zur Bahnlinie gerichteten Seite des Palettenlagers wieder zu kompensieren, insgesamt können dort bis zu 15 neue Dockingstellen erstellt werden. Maximal stünden dann 43 Andockstellen zur Verfügung, somit fünf mehr als heute.

Mit den Ausbauten ist die LKW-Erschliessung als Einbahnsystem gegen den Uhrzeigersinn geplant. Der Warteraum Nord ermöglicht rund acht Plätze für Sattelschlepper, er funktioniert nach dem Prinzip des Aufschliessens mit einer Aufstellung hintereinander. Der Warteraum Süd bietet zehn Plätze für LKW solo.

Die Erschliessung des Parkhauses bzw. der Tiefgarage sowie die internen Fahrten erfolgen im Gegenverkehr. Die Zufahrt der Tiefgarage unter dem neuen Palettenlager erfolgt entlang der südlichen Fassade, die Zufahrt zum Parkhaus über die nördliche Gebäudefassade.

Die Erschliessung der Abholung ist über das Parkdeck ohne verkehrliche Tangierung des Areals vorgesehen.

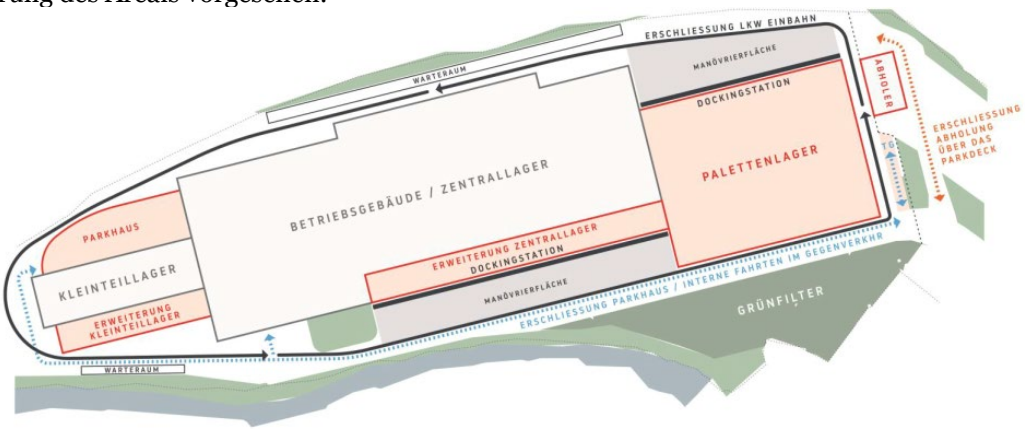


Abbildung 11: Erschliessungskonzept Teilgebiet Logistik, Stand Juli 2024

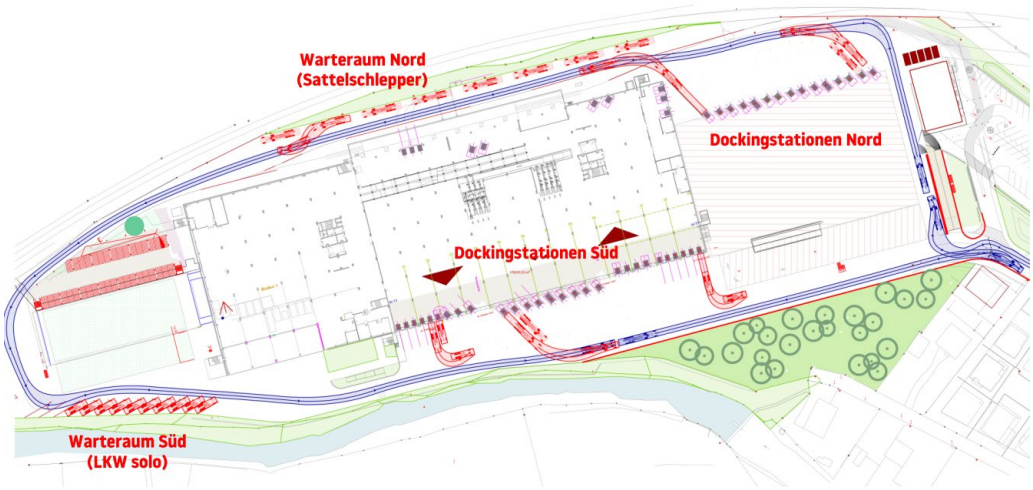


Abbildung 12: LKW-Erschliessung Teilgebiet Logistik, Stand Juli 2024

Zu klärende Punkte bei dieser Anordnung sind bei dem Knoten die Abbiegesituation LKW zu Warteraum Nord und Dockingstation Nord.

Die heutigen Wartflächen sowie der südliche Parkplatz können bei dieser Anordnung aufgehoben werden.

Die Erschliessung des Teilgebiets Logistik erfolgt wie heute über die Privatstrasse von dem Teilgebiet Mitte Parkierung her.

4.2 Übereinstimmung mit der Raumplanung

Der Masterplan erfolgte unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungen auf Stufe Bund, Kanton und Gemeinde, dazu gehören:[26]

- Sachplan Verkehr Infrastruktur Schiene: Verlängerung bestehendes Gütergleis auf 750 m
- Kantonaler Richtplan:
  - Kapitel S3.1 Standorte für Nutzungen mit hohem Personenverkehr: Eintrag Einkaufszentrum / Fachmarkt «Pfister»
  - Kapitel M2.2 Vorhaben «Verkehrsentwicklung Raum Suhr VERAS»
  - Festlegung Gewässerraum

Auf Stufe Gemeinde werden diverse Instrumente genannt, z.B. das Freiraumkonzept 2013 sowie das Hochhauskonzept 2018. Ersteres ist relevant für die Weiterentwicklung des Flussraums der Suhre, zweiteres betrifft das Teilgebiet Süd McDonald's.

Der kommunale Gesamtplan Verkehr KGV wurde im Juni 2022 von der Einwohnergemeinde Suhr genehmigt. Dieser sieht Massnahmen im Masterplanperimeter (vgl. Abbildung 1) vor, u.a. Verkehrsberuhigung bei der Ortseinfahrt (Bernstrasse Ost) und Optimierungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Die Gemeinde Suhr erarbeitet derzeit ein Räumliches Entwicklungsbild (REL), im Januar 2025 lag der Entwurf Stand öffentliche Mitwirkung vor. Auf dieser Grundlage ist im Anschluss die Gesamtrevision Nutzungsplanung vorgesehen. Es fand eine Abstimmung des REL mit dem Masterplan statt.
Den aktuellen Stand des Bauzonenplans zeigt Abbildung 4.

[26] Metron, Masterplanung Pfister-Areal, 30. August 2024, Kapitel 2.2.

In verkehrlicher Hinsicht sind die Aussagen aus dem Verkehrsmanagement Aarau von 2013 bzw. dem dortigen Teilgebiet Suhr/Gränichen (vgl. dort Kapitel 5.9.2) relevant:

Im Teilkonzept Suhr/Gränichen finden die Leistungsoptimierungen an den beiden Knoten Bären und Kreuz statt (laufende Planung Kanton). Trotz Optimierung an den Problemstellen muss auf den Zufahrtsachsen der Verkehr dosiert werden, um eine Überlastung der Knoten und ein Überstauen der SBB-Bahnlinie bzw. der Barrieren zu verhindern. Es sind Massnahmen auf allen vier Zufahrtsachsen vor den Knoten Bären/Kreuz, beim Bahnübergang auf der Gränicherstrasse, beim Kreisel Pfister sowie eine Busbevorzugung auf der Tramstrasse (Waldhofweg) vorgesehen. Um Rückstau ins Gemeindegebiet Gränichen zu vermindern und den Verkehrsfluss in Gränichen zu verstetigen, wird ein Teil des Stauraums südlich von Gränichen angeordnet.

Auf der Strasse ist eine Konzentration des Schwerverkehrs auf die Hauptachsen anzustreben und Schleichverkehr aufgrund der LSVA zu vermeiden. In Buchs und Suhr bestehen Logistikzentren.

4.3 Verkehrsgrundlagen

4.3.1 Frühere Vorhaben und Annahmen zur Verkehrsentwicklung im Untersuchungsperimeter

Die Voruntersuchung zum UVB 2005 bezog sich als Projektvorhaben auf eine Stärkung und einen Ausbau des bestehenden Fachmarktstandortes in Suhr. Teil davon bildete die Verbesserung der Parkplatzsituation sowie eine Anpassung der Verkehrsführung durch bauliche Massnahmen (Umbau des Knotens McDonalds in einen Kreisel), die zu einer Konzentration des Möbel Pfister-Verkehrs auf die Zufahrt Knoten McDonalds – Alte Gasse führten.

Mit dem Projekt sollten total 1'026 Parkplätze zur Verfügung stehen (890 markiert, 136 nicht markiert u.a. auf dem LKW-Parkplatz), 18 mehr als zuvor. Gut 90% der Parkplätze (d.h. 937) waren dabei für Kunden vorgesehen.

Diese Anzahl (1'026) entsprach dem rechnerischen Parkplatzbedarf an einem Samstag als massgebender Tag gemäss den damaligen Richtlinien des Kantons Aargau, wobei als Korrektur bzw. Reduktion bereits der Auslastungsgrad der Parkplätze, eine Parkplatzbewirtschaftung (zwei Jahre nach Eröffnung, Konkurrenzgleichheit zu anderen Anbietern)[27] sowie eine leichte Modal Split Verschiebung berücksichtigt wurden.

Hinsichtlich Verkehrsaufkommen wurde von 400 zusätzlichen PW-Fahrten und 12 zusätzlichen LKW-Fahrten pro Tag ausgegangen, was einer jeweiligen Zunahme um 12% entsprach. Diese Mehrfahrten trafen auf eine schon damals in den Spitzenstunden stark überlastete Verkehrssituation. Im UVB 2005 wurde eine Verbesserung der Situation erst mit der Ostumfahrung Suhr (Festsetzung Richtplan 2003, Vorgängerprojekt zu VERAS[28]) erwartet.

Zu dem Werkverkehr wurden im Tagesdurchschnitt 100 LKW-Fahrten pro Tag durch externe Lieferanten und 46 LKW-Fahrten pro Tag durch Möbel Pfister angenommen. Für die grösseren Distanzen war der Bahntransport vorgesehen, so dass der Lastwagenverkehr lediglich für die Feinverteilung eingesetzt werden sollte. Hierzu wurden aufgrund des damaligen Projektvorhabens weitere 16-18 LKW-Fahrten pro Arbeitstag

[27] Die Forderung nach einer Parkplatzbewirtschaftung zwei Jahre nach Eröffnung wurde 2007 vom Regierungsrat bestätigt. Bis zu diesem Zeitpunkt durfte Pfister die Anzahl Parkplätze vorübergehend auf 1'056 erhöhen. Siehe dazu auch: https://www.ag.ch/de/aktuell/medien/medienmitteilungen?mm=pfister-darf-vorueebergehend-mehr-parkplaetze-anbieten-a3a5b8b9-7e7f-4c71-8267-b152dbb92cc3_de.

[28] https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/mobilitaet-verkehr/strasseninfrastruktur/strassenprojekte/veras-verkehrsinfrastruktur-entwicklung-raum-suhr/veras?jumpto=NDA1NTkyNy8wOGQyZmNmYi1jMDExLTQ5NWI-tODdmNi1mZTQ2MzZjOTExYTA

(Montag bis Freitag) sowie 4-6 Lieferwagenfahrten pro Arbeitstag (Montag bis Freitag) hinzugerechnet.[29]

4.3.2 Aktuelle Verkehrssituation

Die Beschreibung der aktuellen Verkehrssituation beruht massgeblich auf den Analysen im Rahmen des Kapazitätsnachweises. Die Relevanz für den Umweltverträglichkeitsbericht besteht hinsichtlich der Bestimmung des Einflussbereichs des Vorhabens bzw. der Perimeterabgrenzung für die beiden Umweltbereiche Luft und Lärm.

Auf Grundlage des kantonalen Verkehrsmodells stellt sich die Situation 2019 folgendermassen dar:

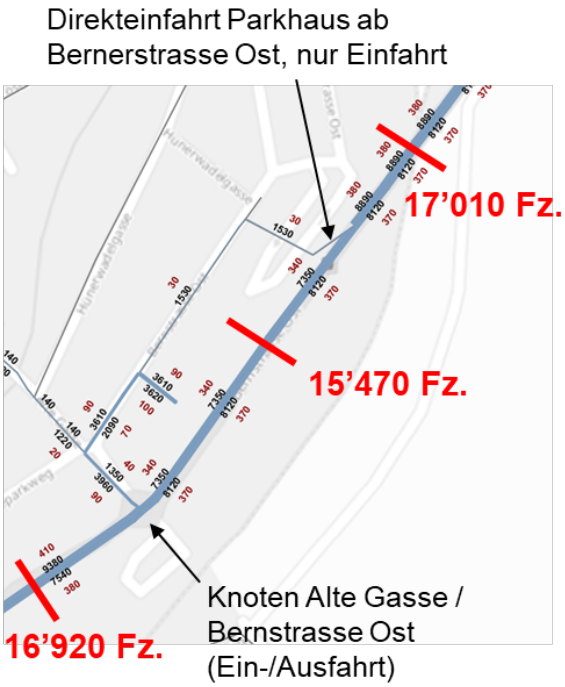
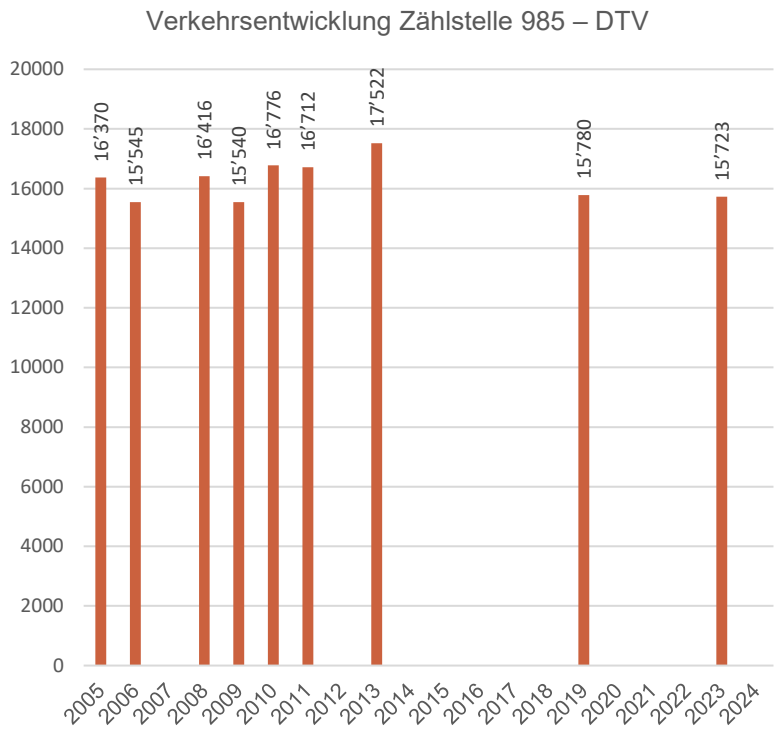


Abbildung 13: DTV für 3 Querschnitte und Erschliessung heute (Kantonales Verkehrsmodell DTV 2019)

Auf der K235 Bernstrasse Ost beträgt der LKW-Anteil 2023 4.3%.
Es wird aufgrund der Verkehrsmengen, die seit 2005 konstant geblieben sind, von einem gesättigten bzw. überlasteten Netz im Untersuchungsperimeter ausgegangen.

[29] Metron Raumentwicklung AG: Erweiterung Fachmarkt Möbel Pfister, 5034 Suhr. Umweltverträglichkeitsbericht, 19.10.2005. S. 4, 9f., 11f.



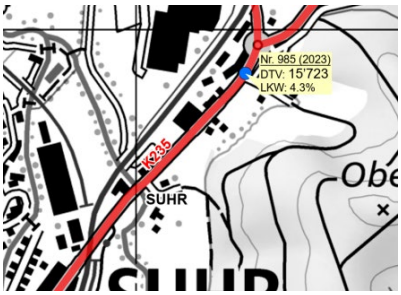


Abbildung 14: Verkehrsentwicklung Zählstelle 985 (Bernstrasse Ost, Suhr)

Auf der Alten Gasse (Bestandteil einer Tempo-30-Zone) existiert heute ein Lastwagenfahrverbot sowie ein Rechtsabbiegeverbot ab der Erschliessungsstrasse Pfister. Es wird vereinfachend angenommen, dass alle Fahrzeuge von/nach Aarau via Tramstrasse und Bernstrasse Ost verkehren.

Zur Verkehrsverteilung gibt die DTV-Gebietsspinne der Zone «Suhr 12» aus dem kantonalen Verkehrsmodell 2019 Auskunft. Demnach kann die Verkehrsverteilung für den Ist-Zustand Z0 2024 von dem Kreisel Bernstrasse Ost / Alte Gasse aus wie folgt festgelegt werden[30]:

- Richtung Osten:
  - Bernstrasse Ost (Richtung A1 Ost, Buchs, Hunzenschwil): 39%
- Richtung Westen 61%, wovon
  - Tramstrasse (Richtung Aarau): 27%
  - Bernstrasse West (Richtung A1 West, Entfelden): 18%
  - Gränicherstrasse (Richtung Wynental): 16%

- *Für die Betrachtungen zu den Umweltbereichen Lärm und Luft wird davon ausgegangen, dass diese Verkehrsverteilung konstant bleibt.*

Der Kapazitätsnachweis definiert als Einflussbereich des Vorhabens die Knoten, bei denen in der massgebenden Spitzenzeit (Abendspitzenstunde) der zusätzliche Verkehr mindestens 5% ausmacht. Bei diesen handelt es sich um:

- Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost
- LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West («LSA Bären»)

[30] Der Kapazitätsnachweis betrachtet die Abendspitzenstunde, dort liegen die (gerundeten) Werte etwas anders (Bernstrasse Ost (Richtung A1 Ost, Buchs, Hunzenschwil) 40%, je 20% Bernstrasse West (Richtung A1 West, Entfelden), Tramstrasse (Richtung Aarau), Gränicherstrasse (Richtung Wynental)). Die DTV-Werte liegen also etwas höher von/nach Aarau bzw. niedriger von/nach Gränichen.

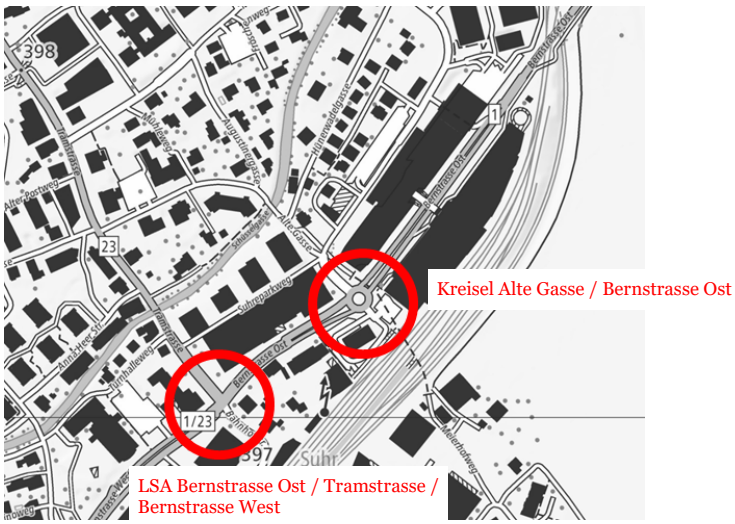


Abbildung 15: Einflussbereich des Vorhabens.
Basiskarte: Bundesamt für Landestopografie

– *Für die Betrachtungen zu den Umweltbereichen Lärm und Luft wird ebenfalls auf diese beiden Knoten abgestellt.*

Der Kapazitätsnachweis kommt zu folgenden Schlussfolgerungen für den Ist-Zustand 2024:

- Der Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost kann 2024 den anfallenden Verkehr sowohl in der ASP als auch in der Spitzenstunde am Samstagnachmittag problemlos verarbeiten.
- Der rund 130 m entfernte Knoten LSA Bären weist gegenüber dem Kreisel eine schlechtere Leistungsfähigkeit auf. Demzufolge kommt es in Spitzenzeiten zu Rückstau von der LSA Bären bis zum Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost, was den Verkehrsfluss im Kreisel zeitweise beeinträchtigt. Diese Rückstausituationen können in den Resultaten der statischen Leistungsfähigkeitsberechnung allerdings nicht nachvollzogen werden.
  Durch den Bahnübergang auf der Bernstrasse Ost kommt es zudem teilweise zu Rückstausituationen bis in den Kreisel. Besonders nach Öffnung der Barriere kommt es kurzzeitig in Richtung Kreisel und LSA Bären zu einer sehr hohen Verkehrsmenge, was zu Rückstau von der LSA führt, der über den Kreisel hinausreicht.
- Insgesamt wird festgestellt, dass die Überlastungen des Knotensystems bestehend aus dem Kreisel Bernstrasse West / Gränicherstrasse und der LSA Bären heute schon bestehen.
- Aufgrund der Ergebnisse der statischen Leistungsfähigkeitsberechnungen drängen sich keine Massnahmen auf.

Heutige Verkehrssituation im Teilgebiet Logistik: Parkierung
Die nachstehende Abbildung zeigt Lage und Anzahl der heutigen Parkplätze im Teilgebiet Logistik.

Abbildung 16: Parkierungssituation heute

4.3.3 Zukünftige Verkehrsentwicklung

Abbildung 14 zeigt, dass der durchschnittliche Tagesverkehr über die letzten Jahre konstant geblieben bzw. sogar leicht rückläufig ist.

Wie in Kapitel 4.2 erläutert, ist dem Verkehrsmanagement Aarau von 2013 zu entnehmen, dass trotz Optimierung an den Problemstellen auf den Zufahrtsachsen der Verkehr dosiert werden muss, um eine Überlastung der Knoten und ein Überstauen zu verhindern. Die Umbauten haben also nicht zu einer Kapazitätssteigerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geführt, aber die Fahrplanstabilität des ÖV erhöht und die Attraktivität des Veloverkehrs gesteigert.

Aus diesen Gründen wird in Übereinstimmung mit dem Kapazitätsnachweis in dem Untersuchungsperimeter kein generelles Verkehrswachstum hinterlegt, sondern es wird angenommen, dass die heutigen Verkehrsmengen konstant bleiben.[31]

4.3.4 Verkehrsrelevante Eckdaten des Vorhabens

Es sind die Fahrten für die verschiedenen zeitlichen Betrachtungszustände zu bestimmen.

Die Entwicklung der Fahrten ist von den verfügbaren Lagerflächen sowie dem Lagernetz (vgl. Kapitel 4.1) bestimmt. Wie diese verfügbaren Lagerflächen genutzt werden, ist wiederum von weiteren Einflussgrössen abhängig. Insbesondere sind nach Angaben von Möbel Pfister AG dies die folgenden:

- Bevölkerungswachstum Schweiz und Haushaltsstruktur Schweiz
- Markt- und Umsatzentwicklung Möbelmarkt Schweiz sowie Entwicklung und Verteilung der Lieferkanäle
- Betriebsabläufe am Standort Suhr, z.B.: Einbezug Bahnverlad, Shuttle-Fahrten zu Aussenlagern, LKW-Stellplätze / Andockstellen / Manövrierflächen, Fuhrpark / Grösse der Fahrzeuge

Im Folgenden wird auf diese Einflussgrössen kurz eingegangen.

Bevölkerungswachstum Schweiz[32] und Haushaltsstruktur Schweiz [33]
Es wird von einem Bevölkerungswachstum von 2024 9 Mio. Einwohnern auf 2050 10 Mio. Einwohner ausgegangen.

Bis 2050 wird die Anzahl Einpersonenhaushalte in der Schweiz um 30 % zunehmen, die Anzahl Zweipersonenhaushalte um 24 %. Bei grösseren Haushalten fällt die Zunahme mit 13 % geringer aus.

Insgesamt wird aufgrund der Wanderungsströme die Zahl der Privathaushalte stark zunehmen.

Markt- und Umsatzentwicklung Möbelmarkt Schweiz sowie Entwicklung und Verteilung der Lieferkanäle
Die Branche ist seit Jahren von rückläufigen Umsätzen geprägt, eine Ausnahme bildeten lediglich die Corona-Jahre 2020/2021. An erster Stelle bezüglich Umsatz lag 2023 die Möbelhauskette IKEA, danach folgt die XXXLutz-Gruppe, zu der u.a. das Unternehmen Möbel Pfister AG gehört. Die beiden führenden Anbieter kombinieren Online-Shop und Filialen. Mit dem wachsenden Online-Möbelhandel, der 2023 17 % des Gesamtmarktes

[31] Gemäss der kantonalen Fachstelle Verkehrsdaten zeigen sich in den Modellprognosen je nach Abschnitt ohne Netzänderungen Wachstumsraten von 0.5% bis 2% pro Jahr.
[32] https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/zukuenftige-entwicklung/schweiz-szenarien.html
[33] https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/bevoelkerung/zukuenftige-entwicklung/haushaltsszenarien.html#:~:text=Die%20Anzahl%20Einpersonen-haushalte%20wird%20von,der%20Anstieg%20weniger%20markant%20sein.

ausmachte, ist vermehrt ausländische Konkurrenz im Schweizer Markt vertreten. Eine Umfrage 2020 zu den bevorzugten Kaufkanälen von Möbeln in der Schweiz zeigte, dass knapp die Hälfte der Schweizer Konsumenten ihre Möbel und Einrichtungsgegenstände nur im stationären Handel erwirbt. 2023 lag das Wachstum im Onlinehandel unter demjenigen im stationären Handel.[34]

Möbel Pfister AG geht zukünftig von einem jährlichen Umsatzwachstum von 1.5% bei einer Veränderung der jeweiligen Durchschnittswerte pro Kanal um +1% aus.

Betriebsabläufe am Standort Suhr

2024 wurden über das Anschlussgleis 1-2 Züge pro Tag abgewickelt. Die Aufhebung des Bahnverlads in Suhr ab 2025 ist in der Modellkalkulation berücksichtigt (2025: täglich 8 Fahrten, ab 2026 täglich 9 Fahrten).

Da die Aussenlager voraussichtlich auch nach Inbetriebnahme des Projektvorhabens weiterbestehen werden, sind entsprechende Shuttle-Fahrten[35] eingerechnet.

Die Zuordnung Produkt zu Ladegutträger fällt unterschiedlich je nach Lagerstandort aus. Sie drückt sich im Verhältnis Fläche zu Volumen aus. Am Standort Suhr liegt dies tiefer als bei den Aussenlagern, das Verhältnis ist somit effizienter in Suhr als bei den Aussenlagern.

Der Fuhrpark besteht aus Fahrzeugen der Fahrzeugtypen WB und C1 Kastenaufbau.

Verkehrsaufkommen: Fahrtenentwicklung Logistik

Im Ist-Zustand 2024 wurden gemäss Möbel Pfister AG 30'751 Fahrzeuge des Schwerverkehrs auf dem Areal registriert (d.h. 61'502 Hin- und Wegfahrten). Dies entspricht bei 253 Arbeitstagen (ohne Wochenende, Feiertage) 243 Fahrten pro Werktag.

Die nachstehende Tabelle zeigt hiervon ausgehend die jährliche Entwicklung bis 2029 auf.

	2024[36]	**2025**[37]	**2026**	**2027**	**2028**	**2029 Referenz**	**2029 Betrieb**
Total Fahrten pro Jahr	61'502	63'474	64'234	65'002	65'782	66'824	58'443
Fahrten pro Werktag (253 Tage)	243	251	254	257	260	264	231
Zuzüglich Fahrten Kompensation Bahnverlad	0	8	9	9	9	9	9
Total Fahrten pro Werktag	**243**	**259**	**263**	**266**	**270**	**273**	**240**
– Davon Shuttle-Fahrten zu Aussenlagern	– 31	– 31	– 32	– 32	– 33	– 33	– 0[38]
Total Fahrten pro Tag des Jahres (365 Tage)	*168*	*174*	*176*	*178*	*180*	*183*	*160*

Tabelle 4: Fahrtenentwicklung Logistik 2024–2029

[34] https://de.statista.com/themen/8782/moebelhandel-in-der-schweiz/#topicOverview , https://nielseniq.com/wp-content/uploads/sites/4/2024/09/Gesamtmarktsch C3A4tzung20Wohnungseinrichtungsmarkt20Schweiz202023.pdf

[35] Ausgehend von Tabelle 3.

[36] Ist-Werte.

[37] Hochrechnung.

[38] Die Shuttle-Fahrten reduzieren sich mit dem Abbau der Aussenlager nach der Inbetriebnahme der Erweiterung der Lagerflächen am Standort Suhr ab 2029.

Für das Jahr 2024 wurde die Aufteilung der Fahrten nach Tageszeiten erfasst. Diese können entsprechend für die Folgejahre unter Annahme derselben Verteilung hochgerechnet werden, um die Anzahl Fahrten zu Tages- (6h-22h) bzw. Nachtstunden (22h-6h) zu bestimmen:

	2024		2025	2026	2027	2028	2029 Referenz	2029 Betrieb
5h-7h	35	14%	37	38	38	39	39	35
7h-8h	26	11%	28	28	28	29	29	26
8h-12h	83	34%	88	90	91	92	93	82
12h-17h	84	35%	90	91	92	93	94	83
17h-18h	15	6%	16	16	16	17	17	15
Total Fahrten pro Werktag	**243**	**100%**	**259**	**263**	**266**	**270**	**273**	**240**
Davon Tagesstunden[39]	226	93%	240	244	247	251	245	223
Davon Nachtstunden	17	7%	19	19	19	19	19	17

Tabelle 5: Fahrtenentwicklung Logistik 2024–2029 nach Tages- und Nachtstunden

Fahrten aufgrund Parkierung im Teilgebiet Logistik

Die Parkierung im Teilgebiet Logistik bildet heute einen Reservepool für Kunden an Spitzentagen. Zukünftig soll dieser Reservepool in der neuen Tiefgarage, unter dem Logistikgebäude, bereitgestellt werden. In den letzten Jahren wurde diese Option nicht mehr benötigt.

Gemäss Masterplan ist vorgesehen, dass «die Mitarbeitenden der Möbel Pfister AG und von Dritten[40] … künftig in den beiden neuen Abstellanlagen im Teilbereich Logistik parkieren» (S. 20 dort), so dass die Parkfelder im Aussenraum grösstenteils aufgelöst werden und nur noch eine minimale Anzahl Parkfelder im Aussenraum (ca. 10 Parkfelder) für Besuchende und Poolfahrzeuge bestehen bleibt. Insgesamt wird von einer konstanten Anzahl von Parkfeldern ausgegangen (vgl. Abbildung 5[41]).

Laut Möbel Pfister AG wird die Anzahl Mitarbeitende im Teilgebiet Logistik aufgrund der geplanten Effizienzsteigerung mit der Realisierung des Vorhabens konstant bleiben.[42]

Diese Veränderungen entsprechen damit einer Verschiebung innerhalb des Teilgebiets Logistik, so dass die Verkehrszahlen ausserhalb des Projektperimeters bzw. im Untersuchungsperimeter für die unterschiedlichen Betrachtungszustände hinsichtlich Parkierung gleich sind.

[39] Der Zeitraum 5h-7h wird je hälftig auf die beiden Zeitfenster 5h-6h und 6h-7h umgelegt.

[40] Hierunter fallen die Mitarbeitenden anderer Fachgeschäfte (Jumbo, Decathlon etc.) in den Teilgebieten Mitte und Ost.

[41] Gesamtzahl Parkplätze für Kunden und Mitarbeitende zukünftig: 921 im Bestand, 859 neu. Dies liegt somit unter den Werten, die in der UVB 2005 veranschlagt wurden (vgl. Kapitel 4.3.1).

[42] Diese Annahme gilt auch für die Mitarbeitenden der anderen Teilgebiete des Masterplans sowie für die dortigen Verkaufsflächen und Kundenzahlen und -fahrten.

Zusammenstellung Verkehrszahlen für Umweltbereich Luft
Aus den vorherigen Ausführungen lassen sich folgende Verkehrszahlen ableiten:

- DTV im Jahr 2024 auf dem Abschnitt zwischen den beiden relevanten Knoten: 16'920 (vgl. Abbildung 13).
  Es wird kein allgemeines Wachstum vom Ist-Zustand zum Referenz- bzw. Betriebszustand angenommen (vgl. Kapitel 4.3.3).
- Anteil Lastwagen: 4.3% (vgl. Kapitel 4.3.2), d.h.
  16'192 Pw, 728 SNF
- Lastwagen Möbel Pfister
  - pro Werktag[43], vgl. Tabelle 4:
    2024: 243
    2029 Referenz: 273
    2029 Betrieb: 240
  - gemäss Gebietsspinne: 61% auf dem Abschnitt zwischen den beiden relevanten Knoten:
    2024: 148
    2029 Referenz: 167, d.h. 19 zusätzliche Fahrten
    2029: 146, d.h. minus 2 Fahrten
- Länge des Abschnitts zwischen den beiden relevanten Knoten: 150m

4.4 Rationelle Energienutzung

Unter den Planungsgrundsätzen Energie des Masterplans ist vorgesehen, dass die Dach- und Fassadenflächen der bestehenden und neuen Gebäude mit Solaranlagen bestückt werden sollen.[44] Das bestehende Betriebsgebäude sowie das neue Palettenlager werden mit Fernwärme der KVA Buchs versorgt.

Die Reorganisation der Rampen erhöht aufgrund der damit erzielten Wärmedämmung die Energieeffizienz der bestehenden Gebäude.

Bereits heute bestehen auf dem Areal zwei Ladestationen für Lastwagen und vier Ladestationen für PW. Es wird davon ausgegangen, dass diese zukünftig bestehen bleiben.

43 Die Berechnungen von Möbel Pfister legen 253 Werktage 2024 zugrunde. Damit wird der durchschnittliche tägliche Verkehr überschätzt. Im Sinne eines worst-case-scenario wird mit den Zahlen pro Werktag im Folgenden gearbeitet, um Umrechnungsfehler der Daten von Möbel Pfister zu vermeiden.

44 Vgl. dazu auch die Regelungen in §°26a der kantonalen Energieverordnung (EnergieV, SAR 773.211), die beim Bau neuer Gebäude, wenn die anrechenbare Gebäudefläche gesamthaft mehr als 300°m² beträgt, die Erstellung einer Photovoltaik- oder Solarthermieanlage vorschreibt.
Diese Vorschrift ist bis 31. Dezember 2025 befristet.

4.5 Beschreibung der Bauphase (Baustelle)

Der aktuelle Planungsstand ermöglicht näherungsweise eine Abschätzung der Grundrisse der Neubauten.

Als Grundrisse, auf die ein 20 m hohes Gebäude zu stehen kommt, wird von folgenden Massen ausgegangen:

- für Neubau Palettenlager mit Tiefgarage (3): 88.60 m * 70.70 m, d.h. 6'264 m².
- für Erweiterung des AKL (2): 61 m * 14 m, d.h. ca. 854 m²
- für Neubau Parkierungsanlage (6): 18 m * 60 m, d.h. ca. 900 m² (aufgrund der Gebäudeform)

Die heutigen Gebäude am Standort Suhr reichen bis zu 4.25 in den Untergrund. Es wird davon ausgegangen, dass die zukünftigen Gebäude vergleichbar realisiert werden.

Bautransporte
Aufgrund vielfältiger Faktoren (z.B. Baugrund, Gebäudegeometrie, Anzahl Wände im Gebäude) lässt sich das Aushubvolumen für die Neubauten mit dem jetzigen Planungsstand nicht abschätzen. Ebenso sind noch keine Aussagen zu Baustelleneinrichtungen oder dem Bauablauf möglich.

Für den Neubau Palettenlager mit Tiefgarage müssen bestehende Bauten (ehemaliges Avanti-Verkaufsgebäude und Betriebsrestaurant) abgebrochen werden, was ebenfalls zu berücksichtigen ist.

5 Relevanzmatrix

In der Relevanzmatrix werden die Resultate der Voruntersuchung synoptisch dargestellt. Sie dokumentiert einerseits, ob beim jeweiligen Vorhaben eine relevante Betroffenheit bei den verschiedenen Umweltbereichen vorliegt oder nicht, und gibt anderseits die Einschätzung im Zeitpunkt der UVB Voruntersuchung wieder, ob der betreffende Umweltbereich in der Voruntersuchung abschliessend beurteilt werden konnte oder ob es einen Bedarf für weitere Untersuchungen in der Phase der Hauptuntersuchungen gibt. Was diese weiteren Untersuchungen beinhalten sollen, wurde pro Umweltbereich als Pflichtenheft formuliert, das im Rahmen der Voruntersuchung von der kantonalen Umweltfachstelle beurteilt wird (vgl. Art. 8 UVPV). Wenn zu einem späteren Zeitpunkt neue Unterlagen vorliegen, die die Beurteilung eines in der Voruntersuchung als «nicht relevant» eingestuften Umweltbereich erfordern, ist diese im Rahmen der nachgelagerten Verfahren / der UVB-Hauptuntersuchung durchzuführen.

Umweltbereiche	Projektphase	Bauphase	Betriebsphase
Abfälle, umweltgefährdende Stoffe		x	-
Entwässerung		x	x
Altlasten		-	-
Boden		x	-
Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall		-	-
Grundwasser		x	x
Kulturdenkmäler, archäologische Stätten		- -	- -
Flora, Fauna, Lebensräume		x	x
Umweltgefährdende Organismen		x	x
Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtimmissionen)		-	x
Landwirtschaft		- -	- -
Lärm		x	x
Luftreinhaltung		x	x
Nichtionisierende Strahlung		-	x
Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme (inkl. Fischerei)		x	x
Störfallvorsorge/Katastrophenschutz		-	-
Wald (inkl. Wildtiere, Jagd)		- -	- -

Legende

- - Nicht betroffen
- irrelevant, keine Auswirkungen
- o Auswirkungen relevant, Umweltbereich in der Voruntersuchung abschliessend behandelt
- x Auswirkungen relevant, Umweltbereich wird im UVB Hauptuntersuchung im Detail behandelt

Tabelle 6: Relevanzmatrix

6 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in der Bau- und Betriebsphase

Gemäss Absprache mit der kantonalen Fachstelle am 26. November 2024 soll sich der Bericht inhaltlich auf die Themen beschränken, welche zu jenem Zeitpunkt bereits abschliessend bekannt sind. Im Minimum ist der Ist-Zustand darzustellen.

6.1 Abfälle, umweltgefährdende Stoffe

6.1.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA) vom 4. Dezember 2015 (SR 814.600)
- Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässern (EG Umweltrecht, EG UWR) (SAR 781.200)

6.1.2 Auswirkungen durch das Vorhaben

Bei nachfolgenden Neu-, Um- oder Rückbauten im Areal können (ggf. belastete) Abfälle anfallen. Diese sind sachgerecht zu verwerten oder entsorgen.

6.1.3 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Für Neu-, Um- oder Rückbauten im Areal, bei denen Abfälle anfallen (bspw. der Abbruch für den Neubau des Palettenlagers), sind im Rahmen des jeweiligen Vorhabens Entsorgungskonzepte anzufertigen. Darin sind die anfallenden Mengen je nach Art des Abfalls abzugeben, sowie die Behandlung, Verwertung und Entsorgung der Abfälle darzulegen. Bei Verdacht auf Schadstoffe bei Rückbauten sind entsprechende Ermittlungen durchzuführen.

6.1.4 Fazit

Konkrete Massnahmen in diesem Umweltbereich sind im Rahmen einer UVP (bei UVP-pflichtigen Vorhaben) vorzusehen oder im Rahmen des ordentlichen Baubewilligungsverfahrens (bei nicht UVP-pflichtigen Vorhaben).

6.2 Entwässerung

6.2.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG) vom 24. Januar 1991
- Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28.10.1998
- Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässern (EG Umweltrecht, EG UWR) vom 4. September 2007

- Verordnung zum Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässern (V EG UWR) vom 14. Mai 2008

Fachlich
- VSA-Richtlinie Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter

6.2.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Zu grossen Teilen ist der Perimeter bereits bebaut oder versiegelt. Zum jetzigen Zeitpunkt erfolgt die Entwässerung über die Kanalisation.

6.2.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Gemäss dem Bericht zur Teiländerung ist vorgesehen, das im Perimeter anfallende Meteorwasser gemäss den Schwammstadt-Prinzipien «Verdunstung, Versickerung und Retention» zu bewirtschaften. Aufgrund der verfügbaren Flächen ist es möglich, das anfallende Meteorwasser über oberflächigen Versickerungsanlagen aufzunehmen. Je nach Gestaltung können diese an den ökologischen Ausgleich angerechnet werden (siehe Kapitel 6.8).

6.2.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Die Liegenschaftsentwässerung sowie bei konkreten Bauvorhaben die Baustellenentwässerung ist im Rahmen der entsprechenden Instrumente (UVB-Hauptuntersuchung, Baubewilligung) zu beschreiben. Die Entwässerung nach Schwammstadt-Prinzipien soll innerhalb des Perimeters erfolgen.

6.2.5 Fazit

Gegenüber dem heutigen Zustand (Entwässerung über die Kanalisation) bedeuten die Anforderungen an die Entwässerung mit der Teilzonenänderung eine Verbesserung in diesem Umweltbereich. Die Erhöhung des Anteils an Meteorwasser, welcher der Versickerung zugeführt wird, hat einen positiven Effekt auf die Grundwasserspeisung und auf das lokale Klima (Hitzeminderung) und entlastet die Abwasserreinigungsanlage. Die korrekte Entwässerung von Baustellen spielt vor allem bei künftigen Bauprojekten eine Rolle und wird projektspezifisch zu berücksichtigen sein.

6.3 Altlasten

Im Perimeter befinden sich keine belasteten Standorte[45]. Südlich ausserhalb des Untersuchungsperimeters hat es an der Bernstrasse Ost einen belasteten Standort, von dem «keine schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu erwarten» sind. Westlich ausserhalb des Perimeters, auf der anderen Seite der Suhre hat es einen Standort, der «weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig» ist.

6.3.1 Fazit

Der Umweltbereich Altlasten kann zum jetzigen Zeitpunkt als nicht relevant eingestuft werden. Der Umgang mit allfällig belastetem Material ist im nachfolgenden Kapitel beschrieben.

[45] AGIS: Fachkarte Kataster der belastetet Standorte (abgerufen am 04.02.2025).

6.4 Boden

6.4.1 Grundlagen

Rechtlich
- Verordnung über Belastungen des Bodens (VBBo) vom 1. Juli 1998 (SR 814.12)

6.4.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Der Perimeter wurde in den 70er Jahren zu grossen Teilen versiegelt und weist nur noch sehr wenige natürlich gewachsene, unversiegelte Böden auf. Diese befinden sich an den Randbereichen, sie werden nicht landwirtschaftlich genutzt.

Für den Bereich der Teiländerung kann angenommen werden, dass sich dort kein natürlich gewachsener Boden befindet, das Areal befindet sich über einer Tiefgarage.

6.4.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Gemäss Bericht zur Teiländerung werden rund 1'000 m² im Untersuchungsperimeter neu versiegelt. Zu grossen Teilen betrifft das den Projektperimeter, diese unversiegelten Flächen befinden sich wiederum über der Tiefgarage.

6.4.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Das Bodenmaterial der Grünflächen über der Tiefgarage ist im Entsorgungskonzept zu berücksichtigen und bestenfalls innerhalb des Areals, andernfalls an anderer Stelle zu verwerten.

6.4.5 Fazit

Da sich keine natürlich gewachsenen Böden im Projektperimeter befinden, sind die Auswirkungen auf den Umweltbereich Boden als gering einzustufen. Der Umgang mit dem anfallenden Bodenmaterial wird im Rahmen des entsprechenden Bauvorhabens definiert.

6.5 Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall

Der Perimeter befindet sich angrenzend zu einer bestehenden Gleisanlage und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Suhr. Der im Perimeter vorhandene Industriegleisanschluss wird zwar beibehalten, eine Nutzung ist aber aufgrund diverser Gründe nicht vorgesehen.[46]

Eine Nutzungsänderung, welche eine Auswirkung auf den Umweltbereich Erschütterungen / abgestrahlter Körperschall hätte, ist nicht vorgesehen, der Umweltbereich wird als nicht relevant beurteilt.

6.6 Grundwasser

6.6.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GschG) vom 24. Januar 1991 (SR 814.20)
- Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201)

[46] Protokoll zur Sitzung vom 18.12.2024 (Projektleitung Möbel Pfister & Metron).

Fachlich
- AGIS: Fachkarte Grundwasser

6.6.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Der Standort befindet sich in einem im kantonalen Richtplan bezeichneten «Vorrangigen Grundwassergebiet» (Richtplankapitel V1.1). In diesen Vorranggebieten haben die Interessen der Grundwasserbewirtschaftung Vorrang vor den Interessen des Kiesabbaus, insofern ist das Vorranggebiet für vorliegendes Vorhaben nicht relevant.

Der Projektperimeter liegt direkt über dem Grundwasserstrom, mit einer «sehr grossen Grundwassermächtigkeit». Im Projektperimeter liegt die Grundwasseroberfläche bei mittlerem Wasserstand (Isohypsen) auf zwischen 385 und 382 m ü. M. (der Perimeter befindet sich auf rund 393 m ü. M.).

Der Projektperimeter befindet sich zudem im Gewässerschutzbereich A_U. Hierzu gehören sämtliche Grundwasserleiter mit nutzbarem Grundwasser. Im Gewässerschutzbereich A_U dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Ausnahmen können bewilligt werden, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird.

Die bestehenden Bauten befinden sich bis auf -4.25 m unter Terrain[47]. Damit befindet sich der tiefste Punkt des heutigen Gebäudes rund 3–6 m über dem mittleren Grundwasserspiegel.

6.6.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Absehbare Veränderungen, welche einen Einfluss auf das Grundwasser haben, betreffen die Änderung bzw. Erweiterung der unterirdischen Parkieranlage unter dem Palettenlager, welche von 118 auf rund 220 Parkfelder vergrössert werden soll.[48] Inwiefern diese Erweiterung oder andere Vorhaben im Perimeter Auswirkung auf das Grundwasservorkommen hat, kann mit den zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden Informationen noch nicht gesagt werden. Der Nachweis über den Erhalt der Durchflusskapazität, beziehungsweise die Bewilligung zur Minderung der Kapazität um maximal 10 % ist im Rahmen der entsprechenden Baugenehmigung zu erbringen.

47 Gemäss Mail von Beat Pfister (27.03.2025).
48 Vgl. Abbildung 5.

6.6.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Da sich die UVB-HU am Baubewilligungsverfahren angliedert, soll in diesem Rahmen die tatsächliche Auswirkung durch das entsprechende Vorhaben auf das Grundwasser abgeschätzt werden, sowie Aussagen über die verbleibende Durchflusskapazität und entsprechenden Bewilligungen getätigt werden.

6.6.5 Fazit

Aufgrund des Standorts ist der Umweltbereich Grundwasser relevant und muss bei nachfolgenden Projektierungen berücksichtigt werden.

6.7 Kulturdenkmäler, archäologische Stätten

Im Untersuchungsperimeter hat es keine geschützten Kultur- oder Denkmalschutzobjekte[49]. Es befinden sich keine archäologischen Fundstellen innerhalb des Perimeters[50]. Der Umweltbereich «Kulturdenkmäler, archäologische Stätten» ist nicht betroffen.

[49] Gemeinde Suhr: Bauzonenplan (26.09.2019) sowie AGIS: Fachkarte Denkmalpflege (aufgerufen am 20.01.2025).
[50] AGIS: Fachkarte Archäologische Fundstellen (aufgerufen am 20.01.2025).

6.8 Flora, Fauna, Lebensräume

6.8.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 (SR 451)
- Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) vom 16. Januar 1991 (SR 451.1)

Fachlich
- Lebensraumkarte der Schweiz (Bundesamt für Umwelt BAFU)
- AGIS: Fachkarte Fledermausquartiere

6.8.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Im Perimeter kommen keine Objekte von nationalen Inventaren oder kantonale Schutzgebiete vor. Die Uferbereiche entlang der Suhre sind als Naturobjekte im kommunalen Zonenplan enthalten.

Der Untersuchungsperimeter ist bereits zu 80 % versiegelt[51]. Grund dafür sind die grossen Fussabdrücke der Logistikbauten und die benötigten Verkehrsflächen. Den grössten Anteil der Grünflächen befindet sich bei der jetzigen Musterhaussiedlung, deren langfristiges Bestehen jedoch nicht gesichert ist. Die grössten Naturwerte im Perimeter befinden sich entlang der Suhre. Im Teilgebiet Logistik sind ca. 10 % der Fläche unversiegelt. Die Flächen setzen sich hier mehrheitlich aus Rasenflächen und (Einzel-) Gehölzen zusammen.

Abbildung 17: Gehölze im Teilgebiet Logistik (Screenshot Google Maps, 20.01.2025)

Beidseitig der Suhre ist im Bauzonenplan eine Fläche als «Hecken und Ufergehölz» ausgewiesen. Gemäss Zonenreglement darf dieses Naturobjekt, in diesem Fall ein Ufergehölz, nicht beseitigt werden und ist artgerecht zu unterhalten. Uferbereiche zählen zu den schützenswerten Lebensräumen gem. Art. 18 Abs 1bis NHG. Die Ufervegetation ist

[51] Basierend auf der Berechnung der Grünflächenziffer für die Teilzonenänderung.

spezifisch erwähnt im Natur- und Heimatschutzgesetz, gem. Art. 21 Abs. 1 NHG darf Ufervegetation «weder gerodet noch überschüttet noch auf andere Weise zum Absterben gebracht werden».

Östlich wird der Perimeter durch die Bahnlinie begrenzt. Mit der Bahnböschung und der Suhre inkl. Uferbereichen bestehen im Perimeter zwei Vernetzungsachsen. Gemäss der Fachkarte «Fledermausquartiere» hat es südlich, rund 300 m vom Perimeter entfernt, ein Fledermausquartier des «Grossen Mausohrs» im Bärenmatte-Zentrum. Es ist anzunehmen, dass der Grünraum entlang der Suhre für die Fledermäusen eine wichtige Bedeutung als Flugkorridor hat.

6.8.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Im Bereich der TZA hat es im Bestand minimale unversiegelte Bereiche (auf der Tiefgarage), teilweise mit Baumbestand. Aufgrund der zu erfüllenden Grünflächenziffer und des ökologischen Ausgleichs ist davon auszugehen, dass der Anteil an unversiegelten Grünflächen mindestens gleich bleibt, die ökologische Qualität erfährt durch diese Vorgaben auf jeden Fall eine Steigerung. Der potenzielle Fussabdruck des mit der Teilzonenänderung ermöglichten Gebäudes befindet sich ausserhalb der Uferbereiche / des Gewässerraums.

6.8.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Ob die allfällig gerodeten Gehölze schutzwürdig sind, ist im Rahmen der nachgelagerten Verfahren abzuklären. Für einen unvermeidbaren Eingriff in einen schützenswerten Lebensraum ist angemessener Ersatz zu leisten.

6.8.5 Fazit

Durch die vorhandene Bebauung und Versiegelung ist die Bedeutung dieses Umweltbereiches eher zweitrangig. Mit den vorgesehenen Bestimmungen in der BNO und den Anforderungen des ökologischen Ausgleichs erfährt der Perimeter hinsichtlich Lebensräume und Arten eine deutliche Aufwertung.

6.9 Umweltgefährdende Organismen (Neobiota)

6.9.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Verordnung über den Umgang mit Organismen in der Umwelt (Freisetzungsverordnung, FrSV) vom 10. September 2008 (SR 814.911)

Fachlich
- Neophyten Feldbuch info flora (Stand 04. Februar 2025)

6.9.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Gemäss dem Neophyten Feldbuch von info flora wurden im Jahr 2024 folgende invasiven Arten im Areal, alle entlang der Suhre, gesichtet:
- Drüsiges Springkraut *(Impatiens glandulifera)*
- Einjähriges Berufkraut *(Erigeron annuus)*
- Fünffingrige Jungfernrebe *(Parthenocissus quinquefolia)*
- Immergrüne Kriech-Heckenkirsche *(Lonicera pileata)*
- Japanischer Bambus *(Pseudosasa japonica)*
- Japanischer Staudenknöterich *(Reynoutria japonica)*
- Kirschlorbeer *(Prunus laurocerasus)*
- Riesen-Bärenklau *(Heracleum mantegazzianum)*
- Schneebeere *(Symphoricarpos albus)*

Samen und Pflanzenteile verbreiten sich einfach über Gewässer, weshalb die Konzentration der Neophyten entlang der Suhre nicht überraschend ist. Die meisten der

genannten Arten wurden ursprünglich als Zierpflanzen eingeführt und verbreiten sich aus den Privatgärten via Samen, unterirdischen Ausläufern oder durch Pflanzenteile, bspw. durch unsachgemässe Entsorgung von Pflanzenteilen.

6.9.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Im Rahmen der Teilzonenänderung ist der Umweltbereich umweltgefährdende Organismen ist nicht betroffen. Bei nachgelagerten Bauvorhaben ist insbesondere aufgrund der Lage am Gewässer, ein möglicher Verbreitungsweg von invasiven Neophyten, darauf zu achten, dass keine gebietsfremden, invasiven Arten eingebracht werden. Bei Bodendepots und neu angepflanzten Flächen ist eine fachgerechte Neophytenkontrolle durchzuführen.

6.9.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

In den nachgelagerten Verfahren sind die Neophytenmassnahmen zu beschreiben. Es dürfen keine als invasiv geltenden Pflanzen eingesetzt werden, der Bestand soll nach Möglichkeit neophytenfrei sein. Insbesondere neuangelegte Grünflächen sind auf Neophyten zu kontrollieren.

6.9.5 Fazit

Aufgrund der vorkommenden Neophyten und der Lage an der Verbreitungsachse ist dem Umweltbereich besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Dies ist im Rahmen der UVB-HU sowie der konkreten Bauvorhaben zu berücksichtigen.

6.10 Landschaft und Ortsbild (inkl. Lichtimmissionen)

6.10.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) vom 1. Juli 1966 (SR 451)
- Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) vom 16. Januar 1991 (SR 451.1)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)

Fachlich
- Zielbild 25
- Planungsbericht zur TZAe
- Dokumentation ISOS-Objekt AG1 Suhr (1978)

6.10.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Im Perimeter hat es keine nationalen, kantonalen oder kommunalen Landschaftsschutzgebiete oder -inventare.

Suhr ist als «verstädtertes Dorf» ein Ortsbild von regionaler Bedeutung. Das Objekt wurde 1978 im Rahmen der Erstinventarisation anhand der ISOS-Methode aufgenommen, da es sich um ein Objekt von regionaler Bedeutung handelt, ist es nicht Teil des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). Die Dokumentation und Bewertung geht auf das Jahr 1978 zurück und wurde

seither nicht aktualisiert. Im Betrachtungsperimeter, welcher zur Umgebungszone XI, «Neubauzone im Süden» gehört, ist der «Neubau Möbel Pfister» als Hinweis vermerkt. Seit der Ortsbildaufnahme gab es innerhalb und ausserhalb des Perimeters diverse Änderungen und Neuerungen.

Östlich des Perimeters hat es eine «Landschaft von kantonaler Bedeutung (LkB)», festgesetzt im kantonalen Richtplan (L2.3). Die LkB ist vom Perimeter durch die Bahnlinie abgetrennt. Die LkB ist durch eine kommunale Landschaftsschutzzone geschützt.

Der Perimeter liegt in einer «Siedlungslandschaft mit städtischer Prägung»[52]. Er ist geprägt von Gewerbe- und Industrieanlagen, ist auf einer Seite von Verkehrsinfrastruktur, und auf der anderen Seite von einem durchgehenden Grünraum eingefasst. Der Grünraum wird teilweise entlang der Hünerwadelgasse fortgesetzt. Der Aussenraum des Areals wird stark durch die Verkehrsflächen in Anspruch genommen und geprägt.

Die reformierte Pfarrkirche ist ein kantonales Denkmalschutzobjekt. Sie befindet sich ausserhalb des Perimeters auf einer erhöhten Lage und ist daher gut einsehbar, u.a. vom Perimeter aus oder über ihn Hinweg.

6.10.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Mit der TZA erhöht sich die maximalen Gebäudehöhe im Bereich der Teiländerung von 15 m auf 20 m. Die Gebäude in der Umgebung sind 20 m bzw. 23 m hoch (Betriebsgebäude und Verwaltungsgebäude), die Höhe des neuen Palettenlagers ist somit angepasst in die Umgebung und gliedert sich in diese ein. Trotzdem ist im Vergleich zum Ist-Zustand von einer deutlich wahrnehmbaren Veränderung zu rechnen. Insbesondere die Ostfassade des Palettenlagers ist von der Siedlung her gut einsehbar.

Gemäss dem Bericht zur Teiländerung sind Massnahmen zur landschaftlichen Eingliederung vorgesehen. Um eine lange durchgehende Fassade zu vermeiden, soll der Neubau zurückversetzt erstellt werden, zudem soll die Fassade eine attraktive Gestaltung aufweisen.

Da sich die Umgebungszone aus dem Ortsbild von regionaler Bedeutung aus dem Jahr 1978 stark verändert hat, werden die damals festgelegten Kriterien und Erhaltungsziele als überholt betrachtet und zur Beurteilung des Vorhabens nicht angewendet.

Die Gestaltung des Areals kann Auswirkungen haben auf die Sichtachse zur denkmalgeschützten Pfarrkirche. Bei der Projektierung ist diesem Umstand besondere Beachtung zu schenken und die zukünftigen Sichtbezüge mittels Visualisierungen darzulegen.

Licht:
Gemäss dem MAP sollen die «Beleuchtungsanlagen … nach den bestehenden gesetzlichen Vorgaben und nach den Empfehlungen des Bundes «so viel wie nötig, so wenig wie möglich» geplant werden»[53]. Die Emissionen sollen, wie im USG vorgesehen, an der Quelle vermindert werden. Emissionen sind insbesondere im Bereich des Grünraums entlang der Suhre zu vermeiden oder auf das absolut Notwendigste zu reduzieren.

[52] Kanton Aargau: Charakteristische Landschaftstypen Kanton Aargau, Fachliche Grundlage Landschaft (September 2022).
[53] Metron Raumentwicklung AG: Masterplanung Pfister-Areal, S.21 (30.08.2025).

6.10.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Die gestalterischen Massnahmen sind weiterzuverfolgen und die landschaftliche Eingliederung im Baubewilligungsverfahren darzulegen. Als Massnahme zur Attraktivitätssteigerung ist eine (bodengebundene) Fassadenbegrünung (mit Synergien zum ökologischen Ausgleich) vorzusehen. Mittels Visualisierungen soll im Baubewilligungsverfahren aufgezeigt werden, wie die neue Baute aus verschiedenen Blickpunkten aussehen wird, gegebenenfalls ist eine Vorher-Nachher-Gegenüberstellung sinnvoll. Auch soll der Sichtbezug zur Pfarrkirche mit den Visualisierungen gezeigt werden.

Punkto Beleuchtung sind die Vorgaben aus dem MAP weiterzuverfolgen und im Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen.

6.10.5 Fazit

Da die bestehenden Gebäude in der Umgebung gleich hoch oder höher als das mit der TZAe mögliche Gebäude sind, ist die Auswirkung auf Landschaft und Ortsbild grundsätzlich als verträglich einzustufen. Mit den vorgesehenen Einbettungsmassnahmen kann die Auswirkung auf Landschaft und Ortsbild zwar nicht verhindert, jedoch optimiert werden.

6.11 Landwirtschaft

Im Perimeter gibt es keine landwirtschaftliche Nutzung, es gibt durch die Teilzonenänderung auch keine Nutzungseinschränkungen für umliegende Flächen. Der Bereich «Landwirtschaft» ist nicht betroffen.

6.12 Lärm

6.12.1 Grundlagen und Vorgehen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)

Fachlich
- BAFU, Baulärm-Richtlinie, Bern, 2006 (Stand 2011)
- AGIS, Strassenlärm
- Bakus, Lärmgutachten gemäss Lärmschutzverordnung, Kleinteillager Pfister Suhr, 2015
- Grolimund & Partner, UVB Erweiterung Fachmarkt Möbel Pfister, Lärmgutachten, 2005

Gemäss LSV Art. 9 darf durch die Mehrbeanspruchung einer bestehenden Verkehrsanlage der Immissionsgrenzwert nicht überschritten werden oder durch die Mehrbeanspruchung einer bestehenden sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage nicht wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Als wahrnehmbar gelten Veränderungen um mehr als 1 dBA. Massgeblich ist der Gesamtverkehr.

Art. 7 LSV gibt vor, dass die Lärmemissionen einer neuen ortsfesten Anlage so zu begrenzen sind, dass die Lärmimmissionen die Planungswerte nicht überschreiten.

Es gelten folgende Belastungsgrenzwerte gemäss Anhang 3 LSV:

Empfindlichkeitsstufe (Art. 43)	Planungswert Lr in dB(A)		Immissionsgrenzwert Lr in dB(A)		Alarmwert Lr in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
I	50	40	55	45	65	60
II	55	45	60	50	70	65
III	60	50	65	55	70	65
IV	65	55	70	60	75	70

Abbildung 18: Belastungsgrenzwerte

Der Untersuchungsperimeter ist hinsichtlich Verkehrslärm in Kapitel 3.2 bzw. Kapitel 4.3.2 beschrieben, dieser umfasst die ersten beiden Knoten auf dem Kantonsstrassennetz:

- Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost
- LSA Bernstrasse Ost / Tramstrasse / Bernstrasse West («LSA Bären»)

Im Rahmen der Voruntersuchung wurde kein Lärmgutachten erstellt, dies ist für die Hauptuntersuchung vorgesehen.

6.12.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Abbildung 4 zeigt den heutigen Bauzonenplan. Das Vorhaben befindet sich in der Arbeitszone A1, südlich angrenzend wird die Arbeitszone weitergeführt. Westlich, auf der gegenüberliegenden Seite der Suhre, schliessen eine Wohn- und Arbeitszone (Gestaltungsplan «Parkresidenz Mühle» mit ca. 140 Mietwohnungen im mittleren Preissegment in zehn Mehrfamilienhäusern, derzeit im Bau) und südwestlich eine Wohnzone W2 an, im Norden die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen und östlich Landwirtschaftszone bzw. südöstlich auf der anderen Seite der Bahnlinie die Spezialzone Ausserdorf SA (Wohn- und Arbeitszone 2).

Es gelten die folgenden Lärmempfindlichkeitsstufen:

- Empfindlichkeitsstufe II: Wohnzone W2, Zone für öffentliche Bauten
- Empfindlichkeitsstufe III: Arbeitszone, Wohn- und Arbeitszone WA, Landwirtschaftszonen[54]

Die nachstehende Abbildung zeigt die heutige Situation bezüglich Strassenlärm im Betrachtungsperimeter gemäss AGIS.

[54] Vgl. Art. 43 LSV.

Abbildung 19: Strassenlärm Betrachtungsperimeter (AGIS, abgefragt

Es finden sich Liegenschaften im Bereich zwischen den beiden relevanten Knoten in der Kernzone K3, bei denen der Immissionsgrenzwert (Bernstrasse Ost 52/59, Tramstrasse 2, Bahnhofstrasse 4) bzw. der Alarmwert (Bernstrasse Ost 55, Bernstrasse West 56) überschritten ist. Weiterhin ist bei der in der Arbeitszone gelegenen Liegenschaft Bernstrasse Ost 42 der Immissionsgrenzwert überschritten.

Die Lärmsanierung ist in der Gemeinde Suhr abgeschlossen. In Planung ist ein lärmarmer Belag bei der Kantonsstrasse in der Nähe der Möbel Pfister AG, der Zeitpunkt hierzu ist noch offen.

Frühere Lärmgutachten wurden im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichts Erweiterung Fachmarkt (2005) und zu dem Kleinteillager (2015) erstellt. Im Folgenden werden die wichtigsten Erkenntnisse hieraus zusammengefasst.

Lärmgutachten Erweiterung Fachmarkt[55]
Das Lärmgutachten betrachtete die Lärmbelastung durch den Mehrverkehr, mit einem Fokus auf der Alten Gasse, sowie den Betriebslärm und Baulärm.

Zugrunde gelegt wurden die Verkehrsprognosen, die von einer Zunahme des Verkehrs durch den Ausbau des Fachmarktes und einer Abnahme des Verkehrs durch die geplante Parkplatzbewirtschaftung ausgingen (vgl. Kapitel 4.3.1).

Das Lärmgutachten zeigte eine geringe Lärmbelastung durch den Mehrverkehr, auf allen Strassen fiel sie deutlich kleiner aus als 1db(A). Die Anforderungen gemäss Art. 9 LSV galten somit als erfüllt.

Weiterhin wurde die Alte Gasse untersucht, die als Schleichweg benutzt wurde. Hierzu wurden Lärmmessungen bei den drei am stärksten exponierten Gebäuden durchgeführt (signalisierte Geschwindigkeit 30km/h). Es zeigte sich, dass bei diesen die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe II eingehalten werden, so dass die Anforderungen gemäss LSV erfüllt sind.

Die neuen Anlagen (Parking auf dem Dach des Fachmarkts, Warenumschlag Fachmarkt) wurden auf Industrie- und Gewerbelärm hin beurteilt. Dazu wurden die Lärmbelastungen an sämtlichen lärmempfindlichen Fassaden der umliegenden Gebäude ermittelt. Die Planungswerte sind im Betriebszustand der neuen Anlagen eingehalten. Für Lüftungsanlagen im neuen Fachmarkt wurde im Sinne des Vorsorgeprinzips empfohlen, die Lüftungsöffnungen nicht an den Fassaden zum Wohnquartier anzuordnen.

Für die Beurteilung des Baulärms wurde von einer Bauzeit von rund einem Jahr in drei Etappen ausgegangen, wobei zu Beginn jeweils von lärmintensiven Bauarbeiten ausgegangen wurde. Aufgrund der Distanz von weniger als 300°m zu den nächsten lärmempfindlichen Nutzungen galt für die Baustelle die Massnahmenstufe B gemäss Baulärm-Richtlinie, für Bautransporte die Massnahmenstufe A der Richtlinie. Als Massnahmen wurde u.a. empfohlen, die Installationsplätze so einzurichten, dass diese als Schutz zu den benachbarten Wohnungen wirken, für die Bautransporte waren Bahntransporte zu prüfen, die Betroffenen waren entsprechend zu orientieren.

Lärmgutachten Kleinteillager
Das Lärmgutachten betraf die Erweiterung um ein Kleinteillager mit den Gebäudemassen 64m auf 22.4m. Im Zusammenhang mit der Erweiterung wurden keine neuen Parkflächen erstellt, die zu zusätzlichen Parkierungsvorgängen oder zusätzlichen Anlieferungen geführt hätten. Ebenso bedarf das Kleinteillager keine Lüftungsanlage oder Kühlung, so dass keine Emissionen durch haustechnische Anlagen entstehen. In der Halle entsteht Lärm aufgrund des Druckluftantriebs des Hochregals. Diese Geräusche innerhalb der Halle werden über die Fassaden (Sandwichpaneelen) nach aussen übertragen. Die für die angrenzende Wohn- und Arbeitszone massgebliche Westfassade umfasst eine Fläche von 1'320°m².

Das Lärmgutachten betrachtete den Industrielärm.

Als Annahme wurde, wie heute festgelegt, getroffen, dass in der westlich gelegenen Wohn- und Arbeitszone die Empfindlichkeitsstufe III gilt. Es gelten die entsprechenden Planungswerte, die für Betriebsräume um 5dB(A) erhöht liegen.

Gemäss Angaben des Herstellers der Anlage ist die Geräuschentwicklung von der Behälterqualität bzw. der Sicherung des Förderguts im Ladehilfsmittel abhängig.
Die Betriebszeit ist von 7 bis 18 Uhr.

Die Ausbreitungsrechnung erfolgte nach ISO 9613-2 unter Berücksichtigung der wesentlichen Faktoren Abstand und Reflexionen.
Es war keine Abschirmung zwischen Halle und Immissionsort vorgesehen.

55 Vgl. auch Anhang dazu.

Das nächste Grundstück in der Wohn- und Arbeitszone (Parzelle 494, Höhe des Wendeplatzes gemäss Gestaltungsplan, nördlich davon ist Baufeld L, weiter südlich Baufeld K) hat vom Mittelpunkt der Fassade einen Abstand von ca. 45m.

Die Berechnung ergab einen Beurteilungspegel mit Korrekturen gemäss LSV von 46dB(A), d.h. der Planungswert für die Empfindlichkeitsstufe III zur Tageszeit von 65 dB(A) wird um 19 dB(A) unterschritten. Das Lärmgutachten ging davon aus, dass die Einhaltung des Planungswertes gegeben ist, auch wenn der Pegel aufgrund diverser Unsicherheiten höher zu liegen kommt.

Abbildung 20 zeigt die heutige Situation mit der Sicht auf die Rampen.

Abbildung 20: Heutige Situation Anlieferung Warenein- und Ausgang

Heute befinden sich 38 Andockstellen im Teilgebiet Logistik.

Die Abbildungen im Anhang 1 zeigen den Betriebszustand gemäss UVB 2005 hinsichtlich Verkehr auf dem Areal und Lärmquellen auf, zusätzlich kam 2016 dazu das AKL im nördlichen Teil, wodurch sich die Erschliessung weiter nach Norden auf dem Areal ausgedehnt hat.

Ausgehend von den Lärmgutachten 2005 und 2015 lassen sich keine Hinweise finden, dass die Einhaltung der Vorgaben der LSV, die in beiden Lärmgutachten bestätigt wurde, heute nicht mehr gewährleistet sein sollte.

6.12.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Gemäss der Baulärm-Richtlinie des BAFU kommen für Bauarbeiten und Bautransporte Schnelltests zum Einsatz, um zu bestimmen, ob weitere Massnahmen neben der Anwendung der üblichen Vorsorgemassnahmen vorzukehren sind.

Tab. 2 > Schnelltest

Massnahmen für Bauarbeiten oder lärmintensive Bauarbeiten?

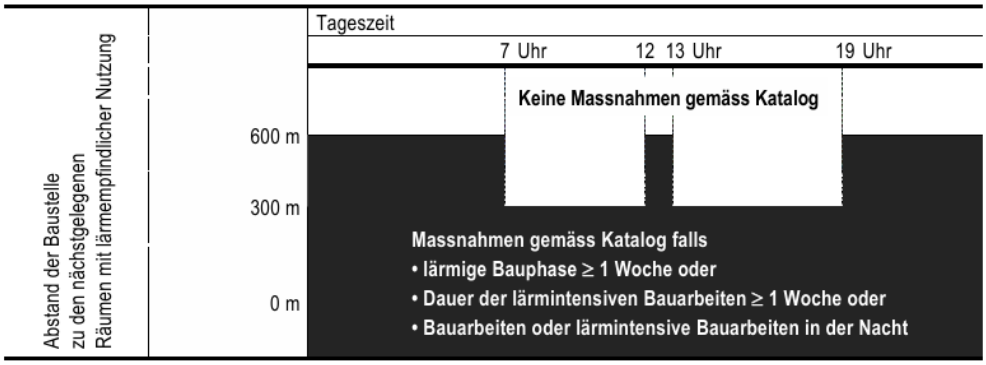


Abbildung 21: Schnelltest Baulärm-Richtlinie

Innerhalb des 300m-Einzugsbereichs liegt die Wohn- und Arbeitszone (lärmempfindliche Nutzungen) mit der Empfindlichkeitsstufe III. Es wird aufgrund der Grösse der Baustelle mit dem jetzigen Stand der Informationen davon ausgegangen, dass die lärmige Bauphase mehr als 1 Woche beträgt, weswegen die Massnahmenstufe B gilt. Mit konkreteren Angaben zu der Bauphase ist zu definieren, ob und wie lange lärmintensive Bauarbeiten vorkommen, so dass in diesen die Massnahmenstufe zu erhöhen ist.

Sobald weitere Informationen zu der Bauphase vorliegen, können die Massnahmen zu den Bautransporten bestimmt werden.

Im Betriebszustand befinden sich maximal 43 Andockstellen im Teilgebiet Logistik, d.h. maximal fünf zusätzliche Andockstellen im Vergleich zu heute. Die Andockstellen auf der westlichen Seite werden reduziert, auf der Ostseite ausgebaut (vgl. Kapitel 4.1).

Durch die Verschiebung der Tore an die Fassade reduziert sich zwischenzeitlich die Anzahl Andockstellen von heute 38 auf 28, die alle an der westlichen Fassade liegen. Die Andockstellen verschieben sich etwas nach Westen in Richtung der Wohn- und Arbeitszone.

Die Erweiterung des automatischen Kleinteillagers erfolgt nach Westen hin, so dass die Distanz zu der Wohn- und Arbeitszone abnimmt.

Das neue Parkhaus ist auf der zur Landwirtschaftszone hin gelegenen Seite geplant. Die Zufahrt verläuft im Uhrzeigersinn von Süden her entlang der Westfassade des Teilgebiets Logistik.

Ein weiteres Parking ist als Tiefgarage unter dem neuen Palettenlager vorgesehen. Die Zufahrt ist von Süden her angedacht.

Das zukünftige Erschliessungskonzept zeigt Abbildung 11. Die Linienführung entspricht grösstenteils der heutigen. Neu kommt der Warteraum Süd für LKW hinzu, der distanzmässig als potentielle Lärmquelle näher zu der benachbarten Wohn- und Arbeitszone zu liegen kommt als frühere beurteilte Lärmquellen. Zusätzliche Fahrten im Teilgebiet Logistik entstehen durch die Verlagerung der Parkplätze für Mitarbeitende in das neue Parkhaus im Norden des Teilgebiets.

6.12.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Es ist ein Lärmgutachten zu erstellen, dass die Lärmbelastung durch Mehrverkehr sowie den Betriebslärm beurteilt. Hinsichtlich Betriebslärm sind insbesondere die Auswirkungen auf die westliche Wohn- und Arbeitszone sowie im Osten auf die Spezialzone Ausserdorf zu untersuchen.

Für die Bauphase sind die Massnahmen zu konkretisieren, u.a. hinsichtlich den Bautransporten.

6.12.5 Fazit

Zum jetzigen Planungstand liegen keine ausreichenden Informationen vor, um den Umweltbereich Lärm abschliessend zu beurteilen. Dies muss in den nachfolgenden Projektierungen erfolgen.

6.13 Luftreinhaltung

6.13.1 Grundlagen und Vorgehen

Rechtlich

- Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG) vom 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Luftreinhalteverordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985

Fachlich

- Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau, Januar 2023 (MPL 2022)
- BAFU, Richtlinie Luftreinhaltung auf Baustellen, Bern, 2016
- BUWAL, Richtlinie Luftreinhaltung bei Bautransporten, Bern, 2001
- BAFU, Handbuch Emissionsfaktoren des Strassenverkehrs, Version 4.2, Februar 2022 (HBEFA)
- Luftqualität (online)

Die grundsätzliche Zielsetzung ist im Massnahmenplan Luft des Kantons Aargau aus dem Jahr 2022 definiert. Dieser hält folgendes fest:[56]

Tabelle 2: Jährliche Emissionsreduktion des Massnahmenplans nach Modulen im Jahr 2025 und Vergleich zur Ziellücke. Legende: «-»: nicht quantifiziert

Modul	**Jährliche Emissionsreduktion im Jahr 2025 in Tonnen pro Jahr**					
	NO_x	PM10	PM2.5	NMVOC	NH_3	CO_2
Mobilität	27	2.1	0.8			18'216
Feuerungen	10.1	3.9	3.8			
Industrie und Gewerbe	2.1			50.1		
Landwirtschaft					130	
Total im Jahr 2025	**39.2**	**6**	**4.6**	**50.1**	**130**	**18'216**
Vergleich zur Ziellücke						
Ziellücke 2025	742	466	63	0	1'007	-
Beitrag der Massnahmen im Jahr 2025 zur Schliessung der Ziellücke	5%	1%	7%	-	13%	-

Abbildung 22: Massnahmenplan Luft Kanton Aargau: Jährliche Emissionsreduktion

[56] Massnahmenplan Luft, 2022, S. 6f.

Zur Umsetzung werden die Massnahmen in vier Handlungsfelder unterteilt, dazu gehört unter anderem das Modul Mobilität. Für dieses werden als kantonale Massnahmen festgelegt:

- Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
- Umstellung von Verbrennungsmotoren auf alternative Antriebsformen

Weiterhin wird unter Schnittstellen zu bestehenden kantonalen Instrumenten, Strategien und Projekten Bezug auf mobilitätAARGAU genommen bzw. den dort enthaltenen drei strategischen Stossrichtungen:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Die Belastung im Umweltbereich Luft wird anhand der Verkehrszahlen geprüft. Der Untersuchungsperimeter erfolgt gemäss Kapitel 3.2.

Gemäss Absprache mit der kantonalen Fachstelle am 26. November 2024 wird der Themenbereich Klima nicht in dem UVB, sondern im Planungsbericht behandelt.

6.13.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand, Referenzzustand)

Die heutige Situation für den Perimeter hinsichtlich der Immissionen halten die nachstehenden Kartenausschnitte[57] fest:

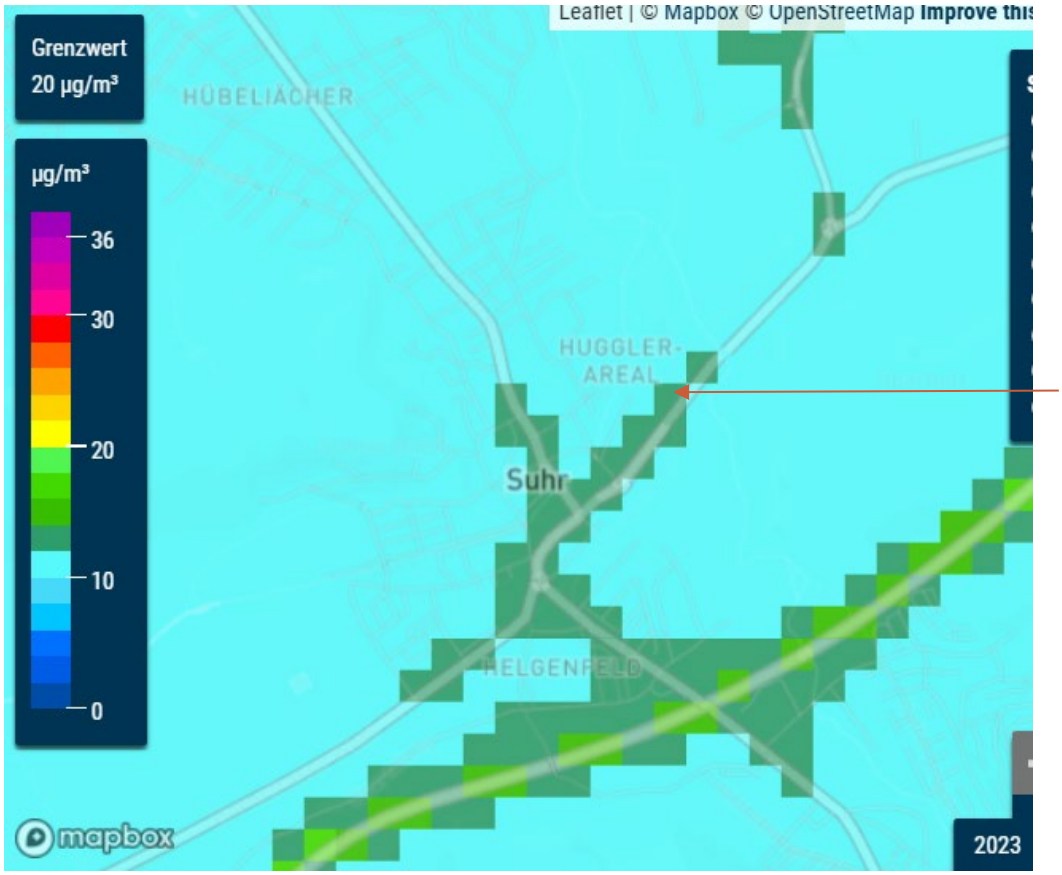


Abbildung 23: Immissionen PM10, 2023

[57] https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/luft/zustand/daten/luftbelastung--historische-daten/karten-jahreswerte.html, abgerufen am 24.3.2025.

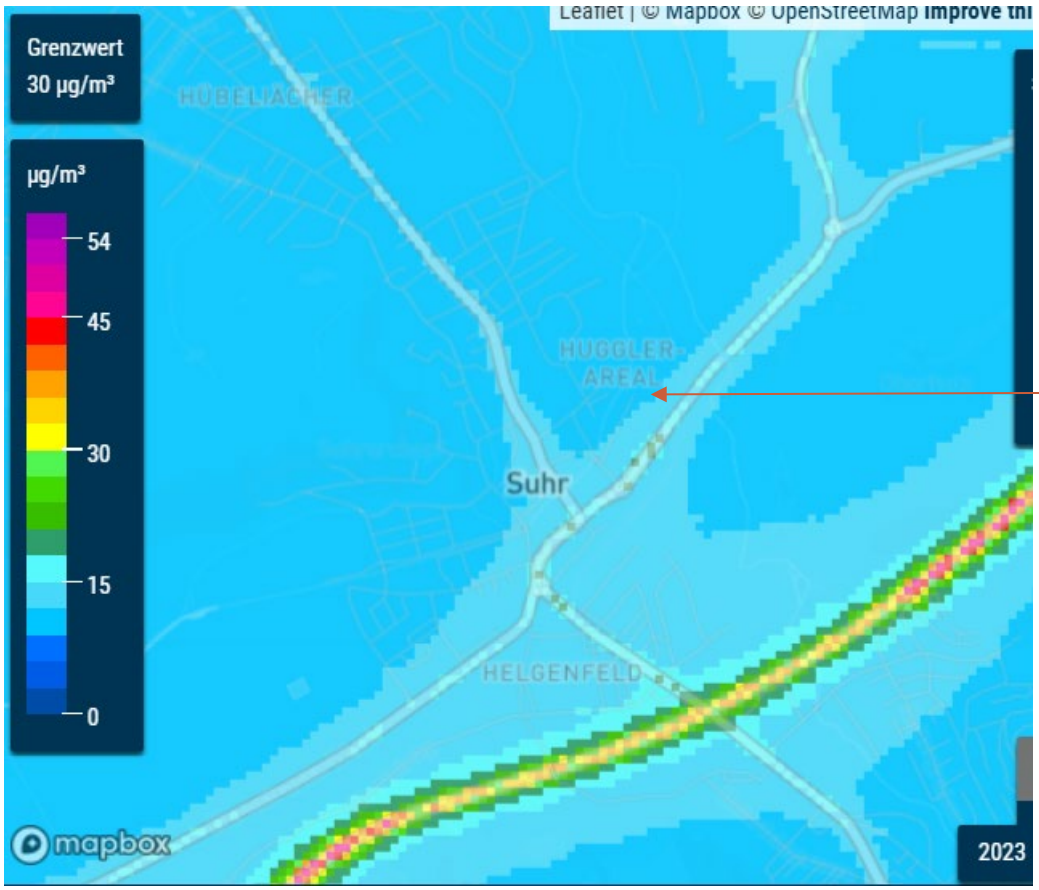


Abbildung 24: Immissionen No2, 2023

Sowohl die Immissionsbelastungen bei den PM10 wie bei NO2 liegen im Untersuchungsperimeter unter dem Immissionsgrenzwert Jahresmittelwert gemäss LRV.

Für die betrachteten Strassenabschnitte ergeben sich folgende Grundbelastungen, getrennt nach Personenwagen (Pw) und schweren Nutzfahrzeugen (SNF):

Streckenabschnitt	DTV		Abschnittslänge (m)	NOx kg/a[58]		PM10 kg/a[59]	
	Pw	SNF		Pw	SNF	Pw	SNF
Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost bis LSA Bären	16'192	728	150	226	62	1	1
Total	16'920			288		2	

Tabelle 7: Emissionen Nox, PM10 – Istzustand

Für die Strassenverkehrs-Emissionen gemäss dem Modell HBEFA wird dabei die Verkehrssituation 2025 mit den Parametern Agglo / Hauptverkehrsstrasse / 50 / gesättigt ohne Steigung (0%) hinterlegt.

58 Emissionsfaktoren (2025) g/Fzkm: Pw: 0.255. SNF: 1.547
59 Emissionsfaktoren (2025) g/Fzkm: Pw:0.002. SNF: 0.017

Für die PM10-Emissionen Abrieb und Aufwirbelung ergeben sich zusätzlich folgende Werte:

Streckenabschnitt	DTV		Ab-schnitts-länge (m)	PM10 kg/a[60]	
	Pw	SNF		Pw	SNF
	16'192	728	150	29	17
Total	16'920			46	

Tabelle 8: Emissionen PM10 Abrieb und Aufwirbelung – Istzustand

Referenzzustand

Für die betrachteten Strassenabschnitte ergeben sich folgende Belastungen, die sich minim aufgrund der gestiegenen Fahrtenzahl erhöhen, getrennt nach Personenwagen (Pw) und schweren Nutzfahrzeugen (SNF):

Streckenabschnitt	DTV		Ab-schnitts-länge (m)	NOx kg/a[61]		PM10 kg/a[62]	
	Pw	SNF		Pw	SNF	Pw	SNF
Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost bis LSA Bären	16'192	747	150	124	30	1	0
Total	16'939			155		1	

Tabelle 9: Emissionen Nox, PM10 – Referenzzustand

Für die Strassenverkehrs-Emissionen gemäss dem Modell HBEFA wird dabei die Verkehrssituation 2030 mit den Parametern Agglo / Hauptverkehrsstrasse / 50 / gesättigt ohne Steigung (0%) hinterlegt.

Für die PM10-Emissionen Abrieb und Aufwirbelung ergeben sich zusätzlich folgende Werte:

Streckenabschnitt	DTV		Ab-schnitts-länge (m)	PM10 kg/a[63]	
	Pw	SNF		Pw	SNF
	16'192	747	150	29	18
Total	16'939			47	

Tabelle 10: Emissionen PM10 Abrieb und Aufwirbelung – Referenzzustand

Die NOx-Emissionen gehen aufgrund der abnehmenden Emissionsfaktoren zurück, die PM10-Emissionen bleiben insgesamt konstant im Vergleich von Istzustand zum Referenzzustand.

60 Emissionsfaktoren (2025, innerorts) g/Fzkm: Pw: 0.033. SNF: 0.427.
61 Emissionsfaktoren (2030) g/Fzkm: Pw: 0.140. SNF: 0.742
62 Emissionsfaktoren (2030) g/Fzkm: Pw: 0.001. SNF: 0.009
63 Emissionsfaktoren (2030, innerorts) g/Fzkm: Pw: 0.033. SNF: 0.448.

6.13.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Bauphase

Für die Abschätzung der Auswirkungen der Bauphase wird auf die Kriterien der Baurichtlinie Luft zurückgegriffen. Sobald eines der Kriterien (Dauer, Fläche, Kubatur) erfüllt ist, gilt die Massnahmenstufe B (Basismassnahmen und spezifische Massnahmen):

Tab. 2 > Kriterien zur Einstufung von Baustellen in die Massnahmenstufe B

		Dauer* der Baustelle	Art und Grösse der Baustelle	
			Fläche*	Kubaturen*
Lage* der Baustelle:	Ländlich	>1,5 Jahre	>10 000 m²	>20 000 m³
	Agglomeration/Innenstädtisch	>1 Jahr	>4 000 m²	>10 000 m³

* Alle verwendeten Begriffe werden in Anhang 4 definiert

Tabelle 11: Kriterien Baurichtlinie Luft zur Einstufung von Baustellen in die Massnahmenstufe B

Das Vorhaben liegt im urbanen Entwicklungsraum (vgl. Kapitel 3.1), die Lage der Baustelle wird daher als «Agglomeration / innerstädtisch» eingeordnet.

Es ist davon auszugehen, dass die Fläche der Baustelle grösser als 4'000°m² ist (vgl. Kapitel 0), weshalb dieses Kriterium erfüllt ist und die Baustelle der Massnahmenstufe B zuzuordnen ist.

Die Richtlinie Luftreinhaltung bei Bautransporten legt folgende Kriterien für grosse Baustellen fest: Eine Baustelle gilt als gross, wenn mindestens eines der Kriterien erfüllt ist. Grosse Baustellen im Sinne dieser Definition verursachen relevante Bautransportemissionen:

Grösse und Dauer	Linienbaustelle	> 500 m
	Bauarealfläche	> 5'000 m²
	Umbautes Hochbauvolumen	> 10'000 m³
	Aushubvolumen	> 20'000 m³
	Intensive Bauzeit bzw. Betriebszeit	> 1 Jahr

Tabelle 12: Kriterien Richtlinie Luftreinhaltung bei Bautransporten zur Einstufung von Baustellen als grosse Baustelle

Das Kriterium Bauarealfläche gilt als erfüllt, die Baustelle als gesamtes Vorhaben ist als gross einzustufen.

Entsprechend sind die Massnahmen auf der Baustelle und bei den Bautransporten zu definieren, sobald detailliertere Informationen zu der Bauphase vorliegen.

Betriebsphase
Für die betrachteten Strassenabschnitte ergeben sich folgende Belastungen, getrennt nach Personenwagen (Pw) und schweren Nutzfahrzeugen (SNF):

Streckenabschnitt	DTV		Abschnittslänge (m)	NOx kg/a[64]		PM10 kg/a[65]	
	Pw	SNF		Pw	SNF	Pw	SNF
Kreisel Alte Gasse / Bernstrasse Ost bis LSA Bären	16'192	726	150	124	30	1	0
Total	16'918			154		1	

Tabelle 13: Emissionen Nox, PM10 – Betriebszustand

Für die Strassenverkehrs-Emissionen gemäss dem Modell HBEFA wird dabei die Verkehrssituation 2030 mit den Parametern Agglo / Hauptverkehrsstrasse / 50 / gesättigt ohne Steigung (0%) hinterlegt.

Für die PM10-Emissionen Abrieb und Aufwirbelung ergeben sich zusätzlich folgende Werte:

Streckenabschnitt	DTV		Abschnittslänge (m)	PM10 kg/a[66]	
	Pw	SNF		Pw	SNF
	16'192	726	150	29	18
Total	16'918			47	

Tabelle 14: Emissionen PM10 Abrieb und Aufwirbelung – Betriebszustand

Die NOx-Emissionen sowie die PM10-Emissionen verändern sich nicht zwischen Referenz- und Betriebszustand. Dies liegt an der nur sehr gering veränderten Verkehrsmenge.

6.13.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Die Massnahmen sind hinsichtlich der Bauphase zu konkretisieren.

Zum Zeitpunkt der Hauptuntersuchung sind die Annahmen zu der Fahrtenentwicklung und -verteilung mit der bis dahin stattgefundenen Entwicklung zu überprüfen. Aufgrund dieser Überprüfung ist zu klären, ob ein Immissionsgutachten notwendig wird.

6.13.5 Fazit

Zum jetzigen Planungstand liegen keine ausreichenden Informationen vor, um den Umweltbereich Luft abschliessend zu beurteilen. Dies muss in den nachfolgenden Projektierungen erfolgen.

64 Emissionsfaktoren (2030) g/Fzkm: Pw: 0.140. SNF: 0.742
65 Emissionsfaktoren (2030) g/Fzkm: Pw: 0.001. SNF: 0.009
66 Emissionsfaktoren (2030, innerorts) g/Fzkm: Pw: 0.033. SNF: 0.448.

6.14 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

6.14.1 Grundlagen

Rechtlich
- Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) vom 23. Dezember 1999 (SR 814.710)

Fachlich
- BHEND Elektroplan GmbH: 0602_00 Areal-Netz Möbel Pfister, Geoschema ESTI, MS-Kabelleitungen Gesamtübersicht Betriebsgebäude (19.04.2016)
- BHEND Elektroplan GmbH: 0602_00 Areal-Netz Möbel Pfister, MS-Schema (19.04.1016)

6.14.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Gemäss dem Plan Netz-Areal Möbel Pfister AG hat es im Perimeter fünf Trafostationen. Der Anlagegrenzwert für diese Art von Anlagen beträgt gem. Anhang 1, Kapitel 2 der NISV 1 µT an OMEN (Ort mit empfindlicher Nutzung). Es ist davon auszugehen, dass aufgrund der Abstände zur Anlage und der angenommenen Transformatorleistung der Anlagegrenzwert zumindest ausserhalb des Perimeters eingehalten wird.

Der Standort befindet sich zwar neben der elektrifizierten Bahnanlage, da durch die Teilrevision der Nutzungsplanung keine Veränderung an, bzw. neue OMEN entstehen, bedarf es seitens der Bahnbetreiberin keine Neubeurteilung der NIS-Situation. Der bestehende Industriegleisanschluss im Perimeter hat keine Oberleitung.

6.14.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Nach heutigem Stand reichen die bestehenden Transformatorenstationen aus für die geplanten Erweiterungen[67]. Es ist also keine Änderung einer bestehenden Anlage oder eine neue Anlage geplant. Ob es neue oder geänderte OMEN im Perimeter hat, ist bei der weiteren Bearbeitung zu beachten und die Einhaltung der Grenzwerte an diesen OMEN zu prüfen.

6.14.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Bei der Projektierung der nachfolgenden Anlagen ist der Nachweis zu erbringen, dass entweder keine neuen oder Änderungen an bestehenden Anlagen gem. Anhang 1 NISV vorgesehen sind. Es ist der Nachweis zu erbringen, dass die Grenzwerte an bestehenden, veränderten oder neuen OMEN eingehalten werden.

6.14.5 Fazit

Zum jetzigen Planungstand liegen keine ausreichenden Informationen vor, um den Umweltbereich NIS abschliessend zu beurteilen. Dies muss in den nachfolgenden Projektierungen erfolgen.

[67] Gem. Mail von Beat Pfister (27.03.2025).

Gewässer

6.15 Oberflächengewässer und aquatische Ökosysteme (inkl. Fischerei)

6.15.1 Grundlagen

Rechtlich
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GschG) vom 24. Januar 1991 (SR 814.20)
- Gewässerschutzverordnung (GSchV) vom 28. Oktober 1998 (SR 814.201)
- Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässern (EG Umweltrecht, EG UWR) vom 4. September 2007 (781.200)
- Bundesgesetz über die Fischerei (BGF) vom 21. Juni 1991 (SR 923.0)
- Verordnung zum Bundesgesetz über die Fischerei (VBGF) vom 24. November 1993 (SR 923.01)
- Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Fischerei (Fischereigesetz des Kantons Aargau, AFG) vom 20. November 2012 (935.200)
- Verordnung zum Fischereigesetz des Kantons Aargau (Aargauische
- Fischereiverordnung, AFV) vom 12. Dezember 2012 (935.211)

Fachlich
- AGIS: Fachkarte Ökomorphologie Fliessgewässer und Seen
- AGIS: Fachkarte Fischereireviere
- Arcoplan: Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan, Umsetzung Gewässerräume und weitere kleine Anpassungen, Stand öffentliche Auflage vom 03.01.2024

6.15.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Beschreibung Suhre
Der Untersuchungsperimeter wird auf westlicher Seite durch die Suhre begrenzt. Die Suhre hat ihren Ursprung im Sempachersee und nimmt die vielen Seitenbäche des Suhrentals auf. Nördlich des Perimeters nimmt sie die Wyna auf und mündet anschliessend bei Aarau Rohr in der Aare. Vom Perimeter ist der Flussraum durch eine Mauer und einen Zaun abgegrenzt und somit nicht zugänglich. In diesem Bereich befindet sich kein Fussweg o.ä. entlang der Suhre, wodurch diese weitestgehend ungestört ist. Am südlichen Ende des Untersuchungsperimeters hat es ein künstliches Hindernis von 2 m Höhe. In diesem Bereich hat es zudem eine Fussgängerbrücke, ein weiterer Übergang befindet sich nördlich des Perimeters.

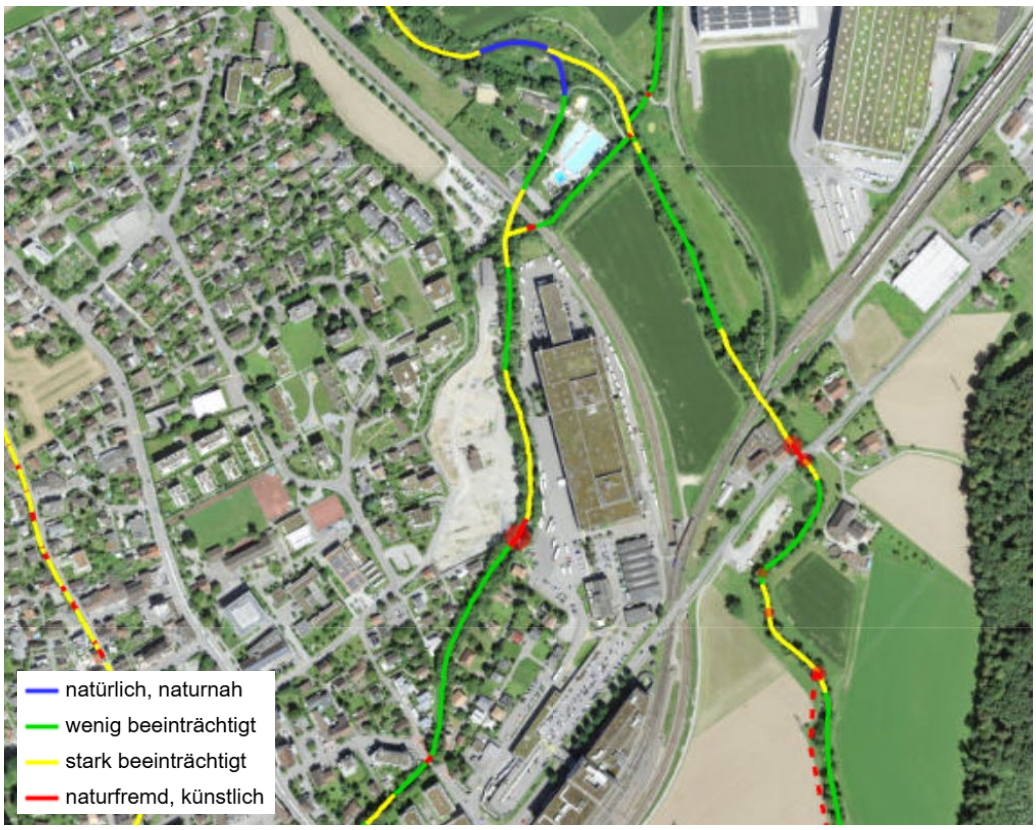


Abbildung 25: Ausschnitt aus der ökomorphologischen Gewässerkarte[68]

Bezüglich der Wasserqualität sind Daten von der Messstation etwas flussaufwärts des Projektperimeters bis 2020 vorhanden. Es wurden die Anteile von Nitrit (NO_2), Ammonium (NH_4), Nitrat (NO_3), Gesamtphosphor (P_{tot}), Phosphat (PO_4), Sauerstoffbedarf (BSB) und organischem Kohlenstoff (DOC). erhoben. In den Jahren 2016-2020 wies die Suhre einen guten Gesamtzustand auf, jedoch mit hohen Phosphor- und Phosphat-Werten. Gemäss der Beurteilung der Messstation resultieren die Belastungen hauptsächlich aus der Einleitung von geklärtem Abwasser und dem Eintrag von Nährstoffen, die von landwirtschaftlich genutzten Flächen abgeschwemmt werden. Zudem bringt die Suhre aus dem Kanton Luzern bereits eine Vorbelastung mit[69].

Im Rahmen der Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan in Suhr werden in der Gemeinde die Gewässerräume umgesetzt. Diese sind zum jetzigen Zeitpunkt vom Kanton abschliessend vorgeprüft und werden bei der Teiländerung der Nutzungsplanung bzw. bei der anschliessenden Projektierung entsprechend berücksichtigt. Im Perimeter ist an der Suhre ein Gewässerraum mit einer Gesamtbreite von 32.4 bis 33 m vorgesehen (9 m ab der Gewässerparzellengrenze)[70].

[68] AGIS: Fachkarte Ökomorphologie Fliessgewässer und Seen (abgerufen am 05.03.2025).
[69] Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung für Umwelt: Beurteilung Suhre – Suhr (31.03.2021/MMä).
[70] Arcoplan: Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan, Umsetzung Gewässerräume und weitere kleine Anpassungen, Stand öffentliche Auflage (03.01.2024).

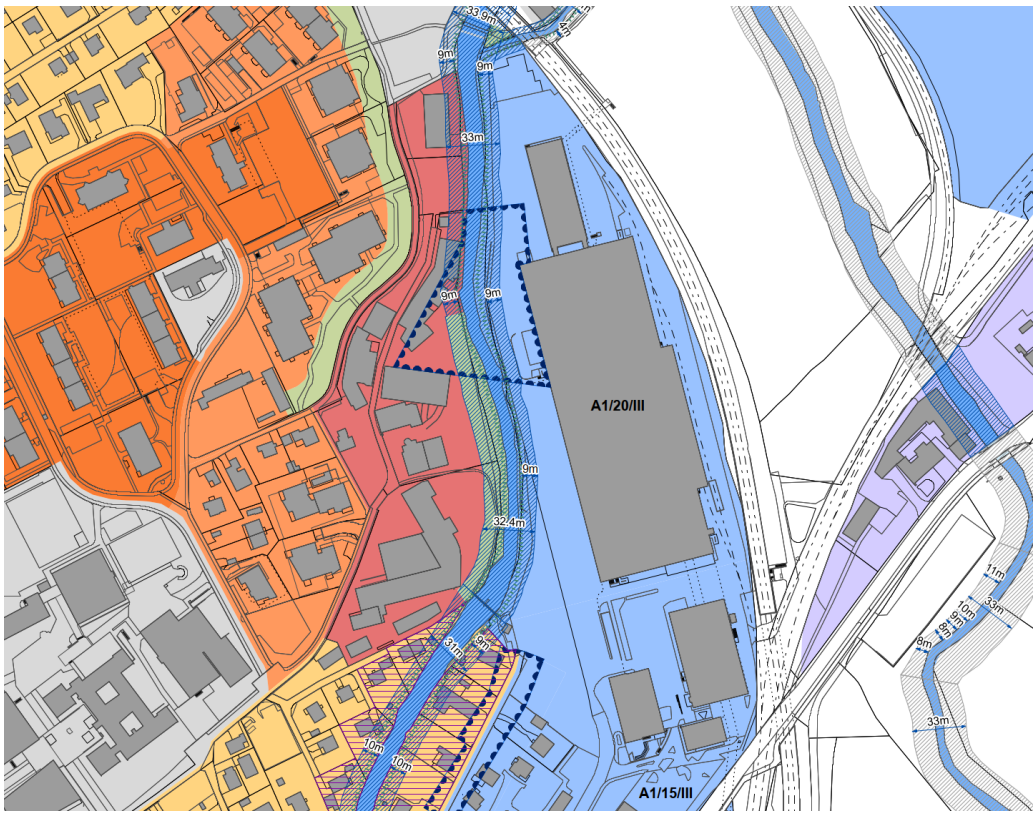


Abbildung 26: Ausschnitt aus dem Bauzonen- und Kulturlandplan (arcoplan, 03.01.2024)

Bedeutung als Fischereigewässer

Der Abschnitt der Suhre innerhalb des Projektperimeters gehört zum Fischereirevier Nr. 686 «Suhre», mit privatem Fischereirecht. Gemäss Laichgebietskarte sind im Perimeter Laichgebiete der Forelle und Barbe. Zum Schutz der Forelle gilt ein Betretungsverbot für Bäche im Zeitraum von 1. Dezember – 30. April, zum Schutz der Barbe als typischer Kieslaicher gilt ein Betretungsverbot für Flüsse von 1. Dezember – 31. Mai[71].

[71] Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Wald: LAICHGEBIETE Quellen: Bundesamt für Landestopografie, Abteilung Wald des Kantons Aargau Fischereirevier Nr. 686 (Stand 01.07.2017, Bezug am 13.01.2024).

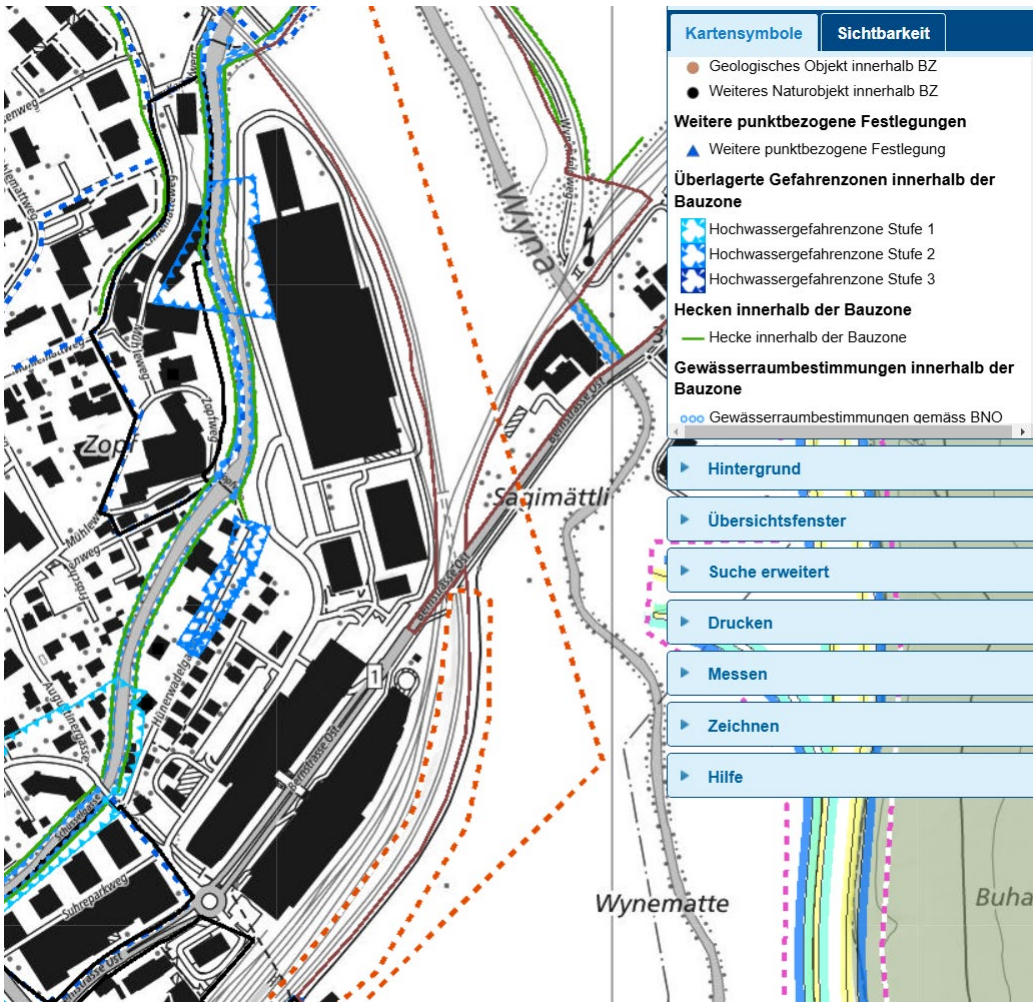


Abbildung 27: aus Zonenplan (Gefahrenzone Hochwasser)

6.15.3 Auswirkungen durch das Vorhaben

Die Gewässerraumzone gemäss der Teiländerung Bauzonen- und Kulturlandplan von Arcoplan wird bei vorliegender Teiländerung und nachfolgenden Bauprojekten berücksichtigt und die entsprechenden Vorgaben (keine Bauten und Anlagen) eingehalten. Grundsätzlich geniessen bestehende Bauten und Anlagen innerhalb der Gewässerraumzone einen Bestandesschutz. Gemäss Planungsbericht zur Teiländerung ist vorgesehenen, im Rahmen der Reorganisation der Logistik die versiegelten Flächen innerhalb des Gewässerraums zu entsiegeln.

Eingriffe in die Uferbereiche (z.B. zu deren Erschliessung / Erholungsnutzung) sind nicht vorgesehen.

6.15.4 Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung

Bei nachgelagerten Planungen sind die Bestimmungen der Gewässerraumzone entsprechend zu berücksichtigen.

6.15.5 Fazit

Mit der Teiländerung der Nutzungsplanung entstehen keine Nachteile gegenüber dem Oberflächengewässer und dessen Bedeutung als Laichgebiet für Fische. Mit der geplanten Entsiegelung der Flächen im Perimeter innerhalb der Gewässerraumzone erfährt der Umweltbereich durch das Vorhaben eine Aufwertung.

6.16 Störfallvorsorge/Katastrophenschutz

6.16.1 Grundlagen

Rechtlich
- Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV) vom 27. Februar 1991 (Stand am 1. Juli 2024)

Fachlich
- AGIS: Fachkarte Chemierisikokataster

6.16.2 Situation heute und Entwicklung ohne Vorhaben (Ist- und Ausgangszustand)

Im Perimeter befindet sich keine Anlage, welche der StFV unterliegt (Art. 1 Abs. 2 StFV). Der Untersuchungsperimeter liegt teilweise im Konsultationsbereich einer nahegelegenen Metallveredelungsanlage.

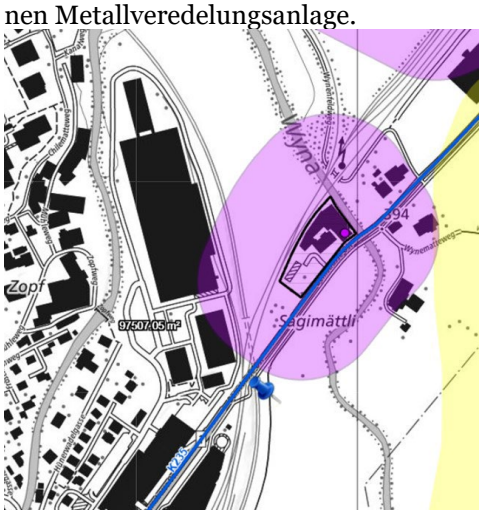


Abbildung 28: Auszug GIS: Konsultationsbereich Metallveredelungsanlage

Es wird davon ausgegangen, dass der Neubau nicht gekühlt werden muss (Klimaanlage).

6.16.3 Fazit

Der Umweltbereich Störfallvorsorge ist nicht betroffen, da bei der vorliegend zu beurteilenden Teilzonenänderung keine konkreten Vorhaben bekannt sind, die dem Geltungsbereich der Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV) vom 27. Februar 1991 unterliegen (vgl. Art. 1 StFV). Die geplante Zonenvorschrift lässt u.a. Industrienutzungen zu.

Sollte innerhalb dieses Perimeters zu einem späteren Zeitpunkt ein Vorhaben geplant werden, das unter den Geltungsbereich der StFV fällt, so ist der entsprechende Kurzbericht zu erstellen.

Der Umweltbereich Störfallvorsorge/Katastrophenschutz kann in der VU als nicht relevant eingestuft werden.

6.17 Wald (inkl. Wildtiere, Jagd)

Der Projektperimeter liegt in der Bauzone. Im Untersuchungsperimeter gibt es keine Waldflächen oder ausgewiesene Flächen für Wildtiere (Wildtierkorridore). Ebenfalls gibt es keine Verbindungsachsen, Massnahmen oder Barrieren im Zusammenhang mit Wildtieren. Der Umweltbereich ist nicht betroffen.

7 Schlussfolgerungen

Die bisherigen Aussagen basieren für zwei relevante Umweltbereiche auf Annahmen zu der Fahrtenabschätzung bzw. in Verbindung damit zu dem Lagernetzwerk, in dem Möbel Pfister von Suhr aus agiert. Im Rahmen der Hauptuntersuchung sind diese Aussagen zu überprüfen bzw. gegebenenfalls gemäss den bis damit gemachten Erfahrungen anzupassen.

Auch wenn das Teilgebiet Mitte Parkierung, in dem der Grossteil der Parkplätze des Masterplangebiets liegt, nicht zum Untersuchungsperimeter dieses Umweltberichts gehört, so empfiehlt es sich trotzdem, die offene Frage zur Parkplatzbewirtschaftung als Grundlage für die Hauptuntersuchung zu klären.[72]

Abgesehen von diesen Annahmen lässt sich für den Ist-Zustand sagen, dass bis auf den Umweltbereich Lärm die umweltrechtlichen Vorgaben eingehalten werden. Das Pflichtenheft pro Umweltbereich zeigt auf, welche Themen in der Hauptuntersuchung anzugehen sind. Für Bau- und Betriebsphase kann keine der Umweltbereiche in der Voruntersuchung abschliessend untersucht werden.

[72] Vgl. auch Kapazitätsnachweis, Kapitel 5 Massnahmenkatalog.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Masterplan, Metron, 30. August 2024, in grün umrandet Teilgebiet Logistik 7
Abbildung 2: Übersichtsplan Teilgebiete 8
Abbildung 3: Teilgebiet Logistik 9
Abbildung 4: Ausschnitt Bauzonenplan Stand 2018 10
Abbildung 5: Masterplan: Teilplan Grün- und Freiräume, Teilplan Verkehr 11
Abbildung 6: Raumkonzept Aargau, kantonaler Richtplan Kapitel R.1 14
Abbildung 7: Bestandesaufnahme November 2024: Übersichtsplan Standorte Aussenlager 17
Abbildung 8: Anpassung der Verladerampen: Neue Anlieferung Warenein- und Ausgang (Situation provisorische Baueingabe Januar 2025) 19
Abbildung 9: Schnitte Neue Anlieferung Warenein- und Ausgang 19
Abbildung 10: Fassade mit neuer Anlieferung Warenein- und Ausgang 20
Abbildung 11: Erschliessungskonzept Teilgebiet Logistik, Stand Juli 2024 20
Abbildung 12: LKW-Erschliessung Teilgebiet Logistik, Stand Juli 2024 21
Abbildung 13: DTV für 3 Querschnitte und Erschliessung heute (Kantonales Verkehrsmodell DTV 2019) 23
Abbildung 14: Verkehrsentwicklung Zählstelle 985 (Bernstrasse Ost, Suhr) 24
Abbildung 15: Einflussbereich des Vorhabens. Basiskarte: Bundesamt für Landestopografie 25
Abbildung 16: Parkierungssituation heute 26
Abbildung 17: Gehölze im Teilgebiet Logistik (Screenshot Google Maps, 20.01.2025) 38
Abbildung 18: Belastungsgrenzwerte 44
Abbildung 19: Strassenlärm Betrachtungsperimeter (AGIS, abgefragt 45
Abbildung 20: Heutige Situation Anlieferung Warenein- und Ausgang 47
Abbildung 21: Schnelltest Baulärm-Richtlinie 47
Abbildung 22: Massnahmenplan Luft Kanton Aargau: Jährliche Emissionsreduktion 49
Abbildung 23: Immissionen PM10, 2023 50
Abbildung 24: Immissionen No2, 2023 51
Abbildung 25: Ausschnitt aus der ökomorphologischen Gewässerkarte 57
Abbildung 26: Ausschnitt aus dem Bauzonen- und Kulturlandplan (arcoplan, 03.01.2024) 58
Abbildung 27: aus Zonenplan (Gefahrenzone Hochwasser) 59
Abbildung 28: Auszug GIS: Konsultationsbereich Metallveredelungsanlage 60
Abbildung 29: Perimeter Strassennetz für Mehrverkehrbeurteilung, Lärmgutachten 2005 64
Abbildung 30: Ist-Zustand 2005, Lage der Quellen, Lärmgutachten 2005 65
Abbildung 31: Ist-Zustand 2005, Verkehr auf dem Areal, Lärmgutachten 2005 66
Abbildung 32: Betriebs-Zustand, Lage der Quellen, Lärmgutachten 2005 67
Abbildung 33: Betriebs-Zustand, Verkehr auf dem Areal, Lärmgutachten 2005 68
Abbildung 34: Fahrtenberechnung Möbel Pfister, März 2025 68

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zusammenfassung relevante Umweltbereiche Auswirkungen und Pflichtenheft 5

Tabelle 2: Bestandesaufnahme November 2024 Standort Suhr, Aussenlager 17

Tabelle 3: Kapazitätsbedarf 2023 bis 2029 Europalettenäquivalent (Möbel Pfister, März 2025) 18

Tabelle 4: Fahrtenentwicklung Logistik 2024–2029 28

Tabelle 5: Fahrtenentwicklung Logistik 2024–2029 nach Tages- und Nachtstunden 29

Tabelle 6: Relevanzmatrix 32

Tabelle 7: Emissionen Nox, PM10 – Istzustand 51

Tabelle 8: Emissionen PM10 Abrieb und Aufwirbelung – Istzustand 52

Tabelle 9: Emissionen Nox, PM10 – Referenzzustand 52

Tabelle 10: Emissionen PM10 Abrieb und Aufwirbelung – Referenzzustand 52

Tabelle 11: Kriterien Baurichtlinie Luft zur Einstufung von Baustellen in die Massnahmenstufe B 53

Tabelle 12: Kriterien Richtlinie Luftreinhaltung bei Bautransporten zur Einstufung von Baustellen als grosse Baustelle 53

Tabelle 13: Emissionen Nox, PM10 – Betriebszustand 54

Tabelle 14: Emissionen PM10 Abrieb und Aufwirbelung – Betriebszustand 54

Anhang

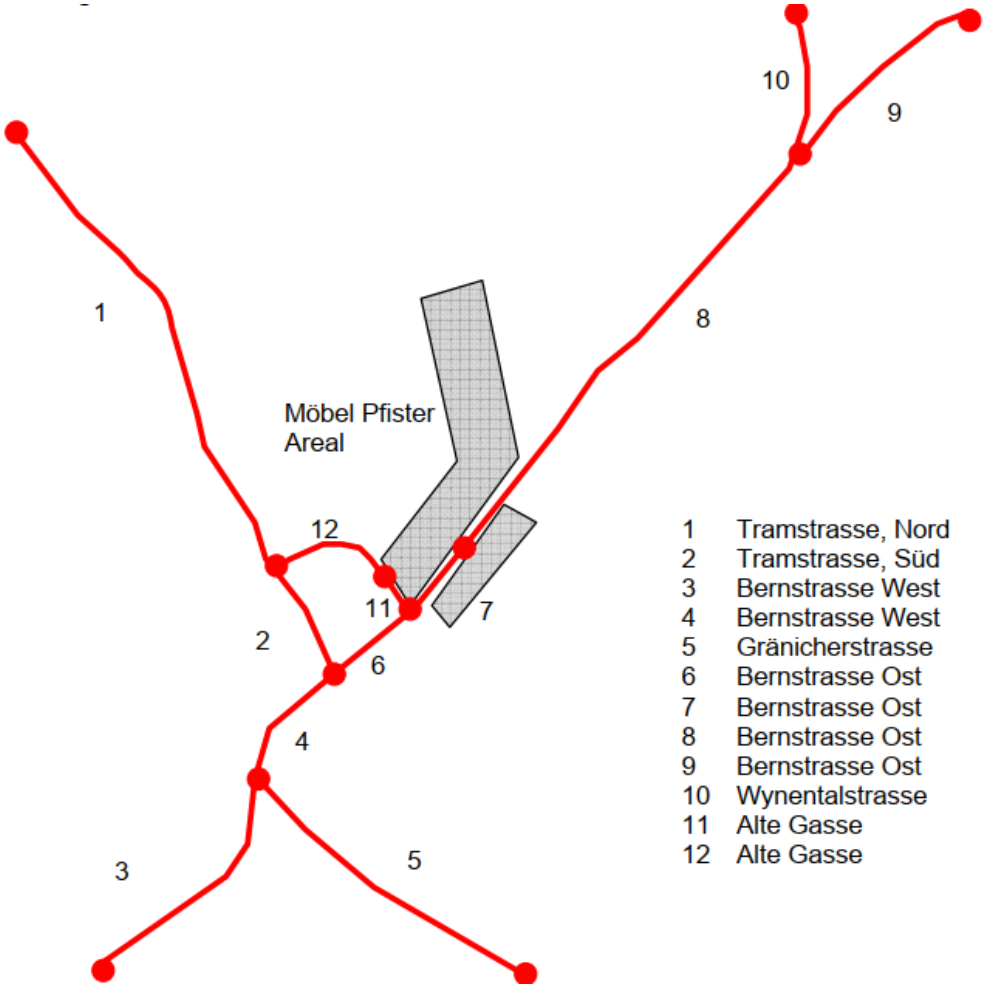


Abbildung 29: Perimeter Strassennetz für Mehrverkehrbeurteilung, Lärmgutachten 2005

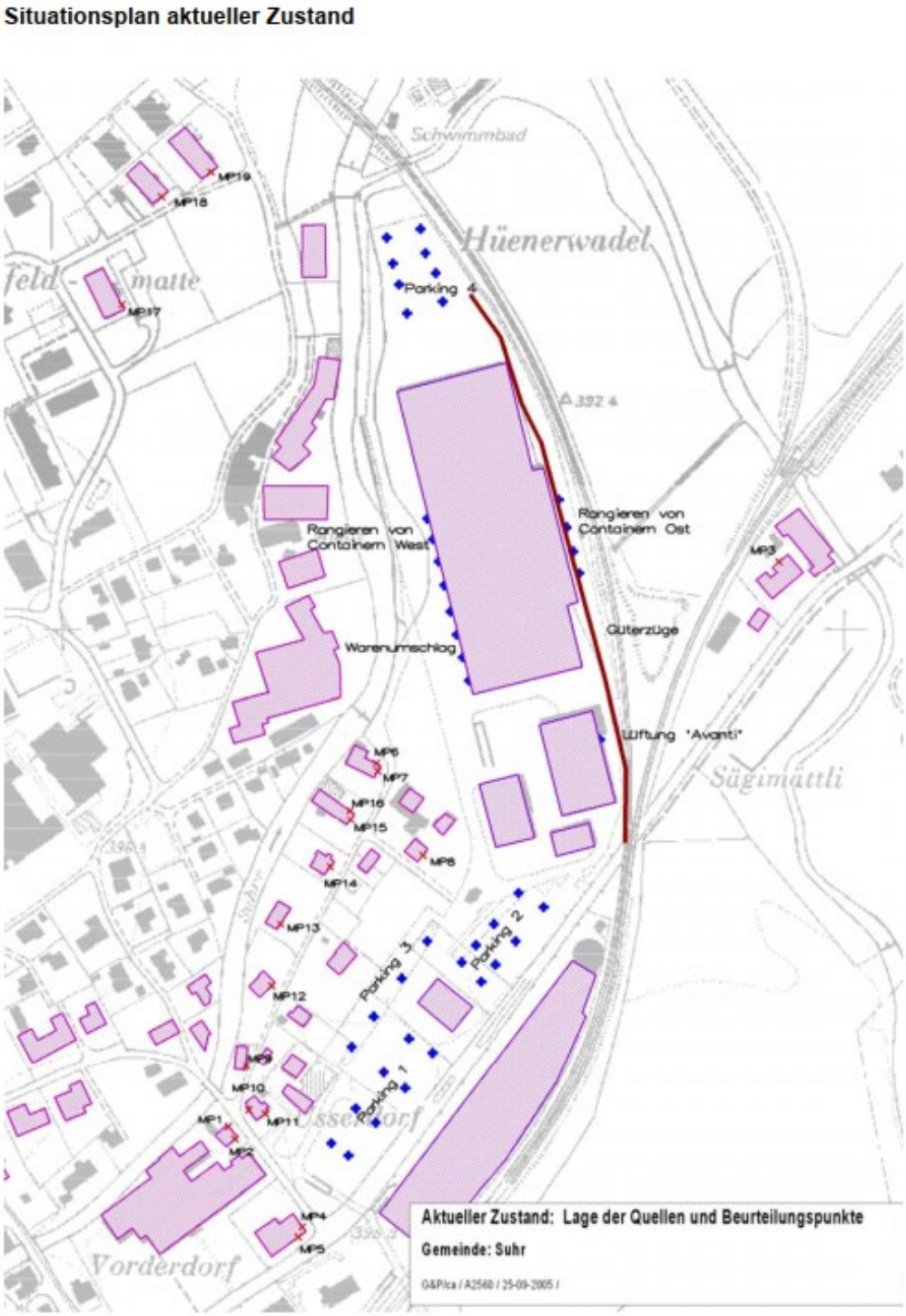


Abbildung 30: Ist-Zustand 2005, Lage der Quellen, Lärmgutachten 2005

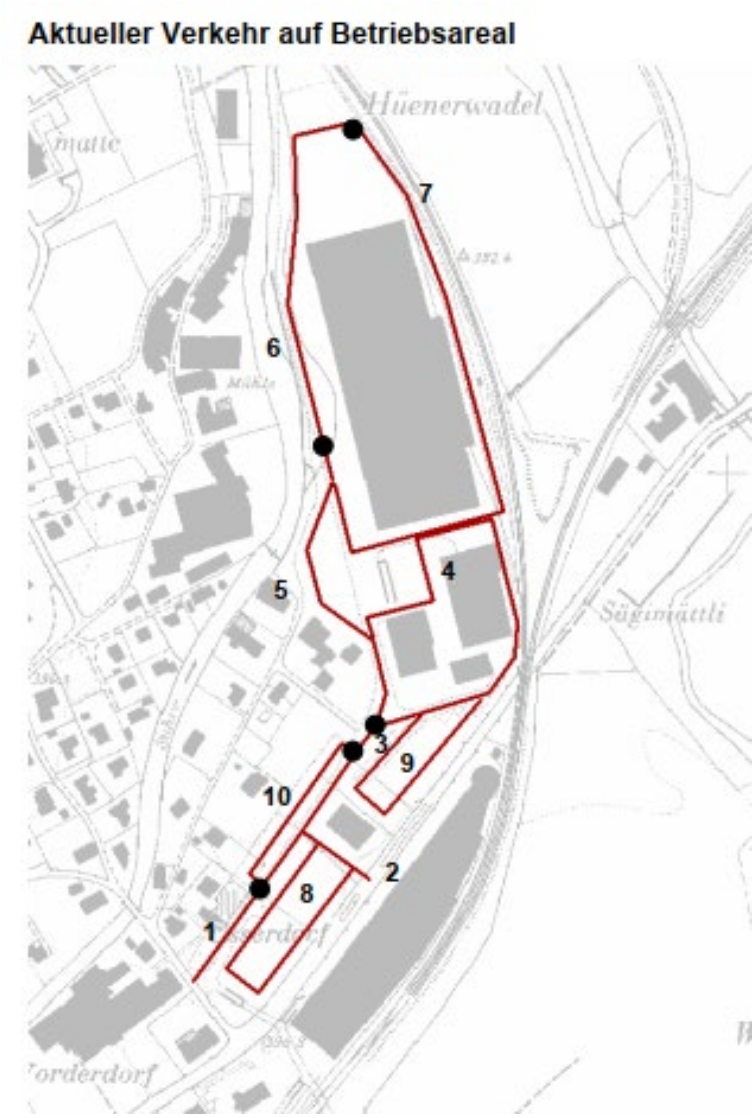


Abbildung 31: Ist-Zustand 2005, Verkehr auf dem Areal, Lärmgutachten 2005

Situationsplan zukünftiger Zustand

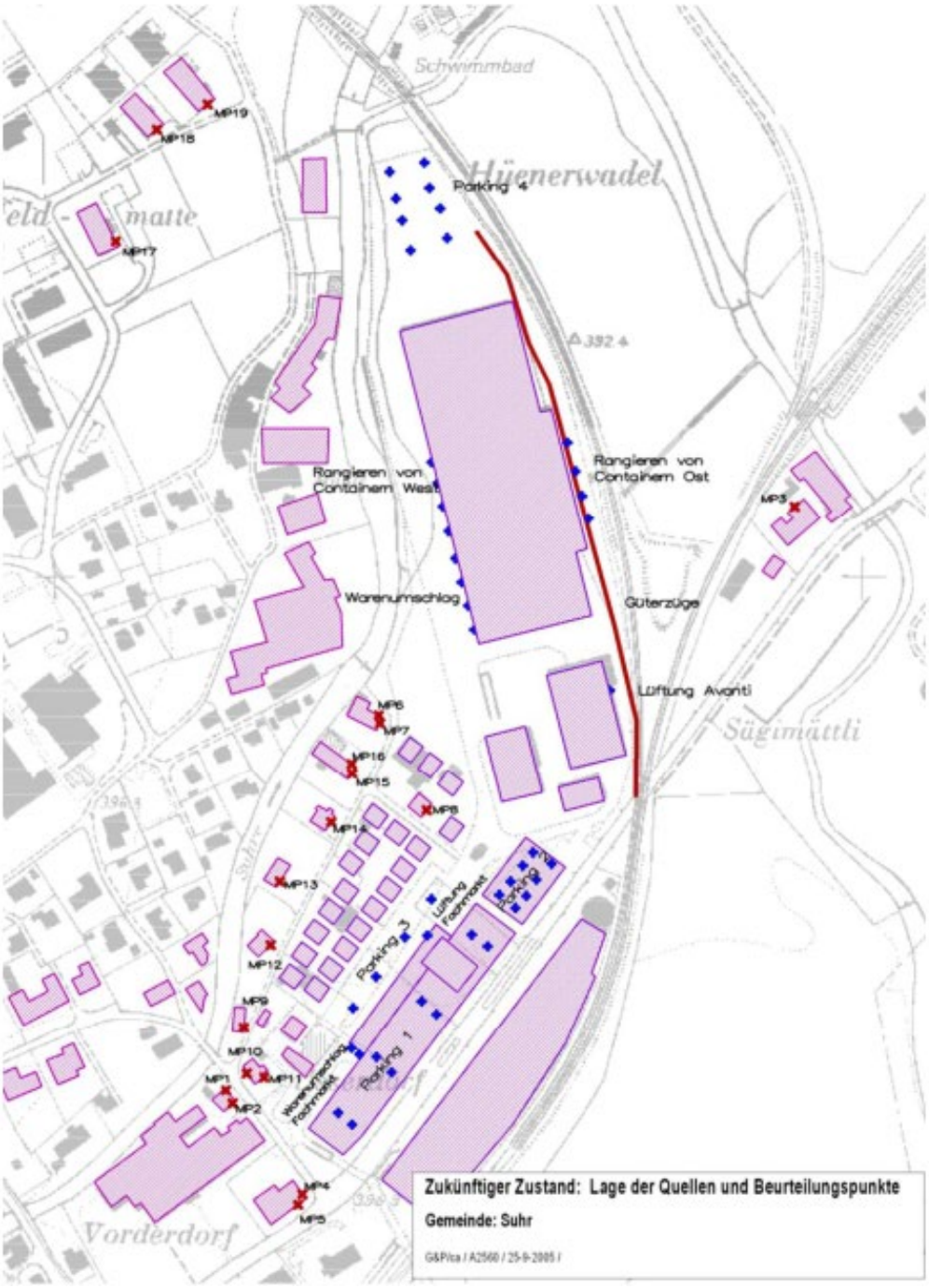


Abbildung 32: Betriebs-Zustand, Lage der Quellen, Lärmgutachten 2005

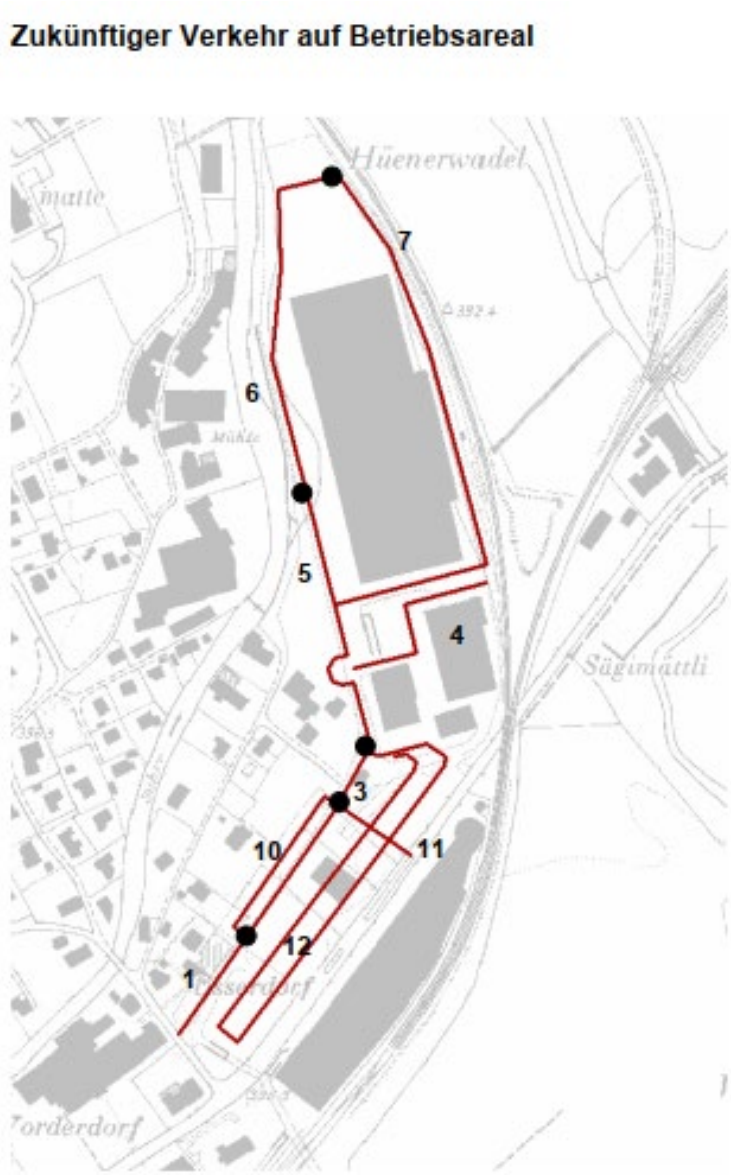


Abbildung 33: Betriebs-Zustand, Verkehr auf dem Areal, Lärmgutachten 2005

		2024	BU 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
	Total Anzahl LKW pro Jahr	30'751	31'737	32'146	32'562	32'984	33'412	33'848	34'290	34'740	35'196	35'660	36'132	36'611	37'097	37'592
LKW Fahrten pro Tag (253 AT)	Anzahl Fahrten pro Tag	243	251	254	257	261	264	268	271	275	278	282	286	289	293	297
Bahnverlad Kompensation	Anzahl Fahrten pro Tag	-	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10
	Total Fahrten pro Tag inkl Bahn	**243**	**259**	263	266	**270**	273	277	280	284	288	**291**	295	299	303	**307**
Delta zu Referenzjahr	Anzahl Fahrten pro Tag	-	**16**	20	23	**27**	30	34	37	41	44	48	52	56	60	**64**
Delta zu Referenzjahr	in %	0%	**6%**	8%	10%	**11%**	12%	14%	15%	17%	18%	20%	21%	23%	25%	**26%**
Aussenlager Shuttles	Anzahl Fahrten pro Tag	31	31	32	32	**33**	33	34	34	35	35	36	36	37	38	**38**
Delta zu Referenzjahr mit HRL	Anzahl Fahrten pro Tag						-3	-0	3	6	9	12	15	19	22	25
Delta zu Referenzjahr mit HRL	in %						-1%	0%	1%	2%	4%	5%	6%	8%	9%	10%
	Total Fahrten pro Tag mit HRL						**240**	**243**	**246**	**249**	**252**	**255**	**259**	**262**	**265**	**269**
Index zu Referenzjahr	in %						99%	100%	101%	102%	104%	105%	106%	108%	109%	110%
														Mehrfahrten zu Spitzenzeit Abend (17-18 Uhr / 6%)		**3.9**
														Mehrfahrten zu Spitzenzeit Abend (17-18 Uhr / 6%) mit HRL		**1.6**

Abbildung 34: Fahrtenberechnung Möbel Pfister, März 2025

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11