

# Teiländerung Nutzungsplanung «Areal Feldschlösschen und Mobilitätskonzept»

## **Stadt Rheinfelden**

**Freigegeben durch den Stadtrat am 17. März 2025**

### **1 Einleitung**

#### **1.1 Auslöser und Inhalt der Teiländerung**

Die Feldschlösschen Supply Company AG (FSC) betreibt am Standort Rheinfelden neben der Bier- und Ciderproduktion auch ein zentrales Lager, von dem aus fünf regionale Aussenlager bedient werden. Die FSC strebt eine langfristige Sicherung von Rheinfelden als Produktions- und Logistikstandort an. Die Transporte sollen so weit möglich minimiert und die unvermeidlichen Transporte so umweltschonend wie möglich abgewickelt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Logistik zentralisiert und automatisiert werden. Dies bedingt u. a. den Bau eines neuen Hochregallagers mit einer Gebäudehöhe von 30 m.

Gemäss der rechtskräftigen Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Rheinfelden vom 30. April 2003 sind in der heutigen Arbeitszone nur Bauten bis zu einer Höhe von 20 m zulässig. Mit der Teiländerung soll die Arbeitszone im Gebiet der FSC so angepasst werden, dass das geplante Hochregallager realisiert und der Erhalt die Weiterentwicklung des Brauereibetriebs gesichert werden können.

Zusammen mit der Änderung im Gebiet der FSC werden in der BNO auch generelle Vorgaben zur Mobilität aufgenommen (d. h. Pflicht für ein Mobilitätskonzept).

#### **1.2 Ablauf der öffentlichen Mitwirkung**

Nach der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 12. November 2024 fand das Mitwirkungsverfahren zur Teiländerung «Feldschlösschen» im Zeitraum vom 13. November bis zum 13. Dezember 2024 statt. Während dieser Zeit wurden acht Mitwirkungseingaben eingereicht. Sechs stammen von Privatpersonen und zwei von Firmen. Gewisse Eingaben enthielten mehrere Anträge.

#### **1.3 Inhalt des vorliegenden Berichts**

Der vorliegende Bericht enthält die Zusammenstellung der Eingaben sowie deren Beantwortung durch den Stadtrat. Die Eingabetexte sind nicht immer vollumfänglich dargestellt, sondern zur besseren Übersichtlichkeit sinngemäss zusammengefasst. Für den genauen Wortlaut wird auf die einzelne Eingabe verwiesen.

#### 1.4 Liste aller Teilnehmenden

Name
Christoph Bucher
Regula und Werner Rüegg
BKW Energie AG
Peter Scholer
Hansruedi Mergenthaler
Chasseral Property AG, v.d. Berlinetta Capital SA
Ursula I. Suter Felber und Hans-Ludwig Felber
Dr. Susette Biber-Klemm

#### 1.5 Erläuterungen

Die Erwägungen und Entscheide des Stadtrats sind jeweils in der rechten Spalte dargestellt. Folgende Reaktionen werden unterschieden:

Reaktionen des Stadtrats	
Zustimmung	Dem Begehren wird materiell zugestimmt; es wird entsprechend umgesetzt.
Teilweise Zustimmung	Das Begehren wird nur zum Teil umgesetzt. Ein Teil des Begehrens wird materiell abgelehnt und entsprechend der aufgeführten Erwägung nicht umgesetzt.
Bereits erfüllt	Das Begehren ist bereits Bestandteil der Planung.
Ablehnung	Das Begehren wird entsprechend der aufgeführten Erwägung materiell abgelehnt und nicht umgesetzt.
Kenntnisnahme	Das Begehren wird zur Kenntnis genommen (Begehren ohne Antrag oder Behandlung ausserhalb der Planung).



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1.1	Christoph Bucher	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Der Artikel des Mobilitätskonzepts könnte gestraft werden und wie folgt heissen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Die Definition von Zielen zur Entlastung des Strassennetzes vom Motorfahrzeugverkehr, zur Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel, zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs;</li><li>b) Die Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele.</li></ul> <p><b>Begründung</b></p> <p>Es werden generell zu viele Erklärungen in die Normen hineingepackt. Die Erklärungen sind formal-rechtlich nicht nötig und führen zu einer grammatikalischen Überlastung des Satzes bzw. Inhaltes der Norm. Um zu erklären, was gemeint ist, eignen sich entsprechende Hinweise in den Erläuterungen, die in der Regel zu den Normen erstellt werden.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Eine möglichst klare Formulierung der Vorschrift zum Mobilitätskonzept ist auch im Sinne des Stadtrates. Die Vorschrift wird im Sinne der Eingabe und unter Berücksichtigung der kantonalen Rückmeldung gemäss dem Vorabzug zum abschliessenden Vorprüfungsbericht angepasst.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Zustimmung</p>
2.1	Regula und Werner Rüegg	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Im Zuge der Teiländerung möchten wir folgende Punkte einbringen, die bei der Bewilligung u. E. genauer beleuchtet und verbessert werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Die Strassenlaterne bei der Einfahrt Meisenweg in die Theophil Roniger-Strasse ist mit Pflanzen überwuchert. Diese «Verkleidung» ist einerseits dafür verantwortlich, dass die Sattelschlepper deutlich über die Mittellinie fahren, und andererseits verhindert sie das rechtzeitige Erkennen eines herannahenden Fahrzeugs. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h wird wohl nicht unbedingt eingehalten, was immer wieder zu heiklen Situationen führt. Die Übersichtlichkeit könnte durch das Weglassen der Verkleidung deutlich verbessert werden.</li></ul>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Strassenraumgestaltung der Dr.-Max-Wüthrich-Strasse und der Theophil-Roniger-Strasse bezüglich Sichtbeziehungen Schwächen aufweist. Daher sollen die beiden Strassen hinsichtlich Sicherheit überprüft werden.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Teilweise Zustimmung</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<ul style="list-style-type: none"> <li>b) Insbesondere im Herbst und Winter ist der Spiegel oft beschlagen oder vereist, so dass dieses Hilfsmittel wegfällt und die Situation gefährlich ist.</li> <li>c) Grundsätzlich sei zudem die Frage zu prüfen, ob eine Verbreiterung der Strasse ab der Kreuzung Stadtweg-Theophil Roniger-Strasse möglich wäre. Auch wenn der Verkehr auf dieser Zufahrt nicht zunehmen sollte, so ist doch anzunehmen, dass die Sattelschlepper nicht kleiner werden und damit das Gefahrenpotenzial eines Zwischenfalls grösser wird.</li> <li>d) Insbesondere ist jedoch die Situation beim Fussgängerstreifen beim Alleeweg zu prüfen und zu verbessern, v. a. die Sichtbarkeit und Beleuchtung. Dieser Übergang wird von vielen Kindern und älteren Leuten stark frequentiert. Immer wieder beobachten wir kritische Situationen, die durch die vorgeschlagenen Massnahmen verhindert werden könnten.</li> </ul>	
3.1	BKW Energie AG	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Wir weisen sie darauf hin, dass Arbeiten in der Nähe einer Höchstspannungsleitung viele Gefahren verursachen können. Deshalb bitten wir sie, die folgenden Abschnitte (a-b-c) in die Baubewilligung aufzunehmen, die Auflagen zu kontrollieren und die Auflagen an die Bauherrschaft weiterzuleiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Bei Bauarbeiten in der Nähe der Leitung ist grösste Vorsicht geboten, damit die Sicherheit von Personen- wie auch die Versorgungssicherheit jederzeit gewährleistet werden kann.</li> <li>b) Die Baustellenleitung vor Ort ist verpflichtet, die Einhaltung der entsprechenden SUVA-Richtlinie «Achtung Stromschlag! (66138.D) jederzeit sicherzustellen.</li> <li>c) Besondere Vorsicht ist bei der Baustelleninstallation (z. B. Kranstandort/Schwenkradius) und dem Maschineneinsatz</li> </ul>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Das Anliegen ist an sich nachvollziehbar, betrifft aber eine spätere Phase des Projekts. Mit der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsplanung werden zuerst die planungsrechtlichen Grundlagen geschaffen, damit das geplante Hochregallager realisiert werden kann. Es liegt noch kein Baugesuch vor.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Kenntnisnahme</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>geboten. Maschinen oder Menschen dürfen sich keinesfalls den spannungsführenden Teilen der Anlage nähern.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Teiländerung betrifft eine Parzelle, die sich in der Nähe einer Höchstspannungsleitung befindet. Diese Leitung steht im Eigentum von Swissgrid AG. Im Namen und Auftrag der Swissgrid bearbeiten und überprüfen wir die Baugesuche in der Region Nord-West-Schweiz hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.</p>	
4.1	Peter Scholer	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Das geplante Hochregallager von 30 m Höhe könnte freiwillig an seinen vier Ecken profiliert werden.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Auch im Hinblick auf die notwendige Zustimmung der Gemeindeversammlung zur Teiländerung wäre eine freiwillige Profilierung ein hilfreicher «Bürger-Service» um sich ein Bild von der geplanten Anlage zu machen.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Eine generelle Pflicht zur Profilierung im Rahmen der Nutzungsplanung (analog dem Baugesuchverfahren) würde angesichts der Anzahl Grundstücke und unterschiedlichen Zonenvorschriften wenig Sinn machen. Auch sind bei Planungen die genauen Ausmasse des Bauprojekts noch nicht bekannt. Eine Profilierung im Rahmen einer Teiländerung würde eine präjudizierende Wirkung für andere Teiländerungen und die Gesamtrevision der Nutzungsplanung schaffen. Aus diesen Gründen ist eine Profilierung wenig zweckmässig. Zur Visualisierung der Höhe werden bei der Projektierung bereits jetzt verschiedene Möglichkeiten wie Modell, Visualisierung und 3D-Stadtmodell eingesetzt. Damit ist eine zielgerichtete Planung und Kommunikation gewährleistet.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Ablehnung</p>
4.2	Peter Scholer	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Die grossflächigen Aussenwände könnten für die Solarenergie mitgenutzt werden.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Mit der Revision des Energiegesetzes (EnG) führte der Bund eine Solarenergiepflicht für Neubauten ab 2023 ein. Der Kanton Aargau hat die Detailbestimmungen dazu in § 26a der Energieverordnung</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			<p>geregelt. Dabei muss beim Bau neuer Gebäude ab 300 m<sup>2</sup> Gebäudefläche auf den Dächern oder an den Fassaden eine Photovoltaik- oder eine Solaranlage im Umfang von gesamthaft 20% der Gebäudegrundfläche erstellt werden. Das geplante Hochregallager erfüllt mit einer Grundfläche von 7'500 m<sup>2</sup> die obigen Anforderungen. Somit ist eine Anlage im Umfang von 1'500 m<sup>2</sup> zu erstellen. Die genaue Umsetzung (Dach oder Fassade) ist Sache des Bauprojekts.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b> Kenntnisnahme</p>
4.3	Peter Scholer	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Wie ist der Unterhalt der durch das Areal verlaufenden Gemeindestrassen geregelt. Wird durch die FSC eine Nutzungsabgeltung bezahlt?</p> <p><b>Begründung</b> Die Plätze/Strassen werden ja überdurchschnittlich durch den Betriebsverkehr genutzt. Mit dem Bau des Hochregallagers werden auch neue Schienen verlegt.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b> Die Teophil-Roniger-Strasse und die Feldschlösschenstrasse sind im Eigentum der Einwohnergemeinde Rheinfelden und dienen der Erschliessung der Grundstücke im Umfeld des Areals Feldschlösschen. Die Stadt ist wie bei allen anderen öffentlichen Strassen für den Unterhalt der Strasse zuständig. Die FSC entrichtet keine Nutzungsabgeltung.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b> Kenntnisnahme</p>
5.1	Hansruedi Mergenthaler	<p><b>Antrag / Bemerkung</b> Einwendungen, die das Ziel haben, die Teiländerung «Feldschlösschen» zu verhindern, seien abzulehnen.</p> <p><b>Begründung</b> Es muss verhindert werden, dass durch Eingaben diese Änderung der BNO verhindert wird.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b> Einwendungen können gemäss § 4 Abs. 2 BauG erhoben werden, bevor der erstinstanzliche Entscheid ergeht. Die Einwendung bezweckt, dass Betroffene gegen das Vorhaben opponieren und ihre Vorbehalte geltend machen können. Damit werden die involvierten Behörden, Verwaltungsstellen und Privaten in der Lage versetzt, sich in einem frühen Verfahrensstadium ein umfassendes Bild von einem Vorhaben zu machen. Zudem sinkt damit das Risiko</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			<p>für spätere Rechtsmittelverfahren. Eine pauschale Ablehnung aller Einwendungen würde diese Vorteile zunichtemachen und widerspräche rechtsstaatlichen Grundsätzen.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b> Ablehnung</p>
6.1	Chasseral Property AG	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens möchten wir als Eigentümerschaft bzw. als Eigentümervertreterin der Parzellen 1629 und 2027 folgende Fragen einbringen:</p> <p>Feldschlösschenstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Welche konkreten Änderungen sind im Zuge der Teilzonenplanrevision an der Feldschlösschenstrasse vorgesehen?</li><li>b) Wie werden diese Massnahmen die Verkehrssituation und die Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke beeinflussen?</li><li>c) Wie werden diese Änderungen die Verkehrsführung und -belastung in unserem Wohnbereich beeinflussen?</li></ul> <p>Erschliessung Sennhofweg 2 + 4</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Wie wird die Zufahrt zu unserer Parzelle während und nach den geplanten Baumassnahmen sichergestellt?</li><li>b) Sind infrastrukturelle Anpassungen im Bereich der Feldschlösschenstrasse oder des Sennhofwegs geplant, die unsere Liegenschaft betreffen könnten?</li></ul> <p>Wir bitten um eine Einladung zu einer gemeinsamen Sitzung, um unsere Anliegen persönlich einbringen zu können.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Die Feldschlösschenstrasse führt durch das Planungsgebiet und geht danach in den Sennhofweg über. Bei beiden Strassen handelt es sich um öffentliche Strassen im Eigentum der Einwohnergemeinde Rheinfelden.</p> <p>Bedingt durch die Teiländerung der Nutzungsplanung sind weder an der Feldschlösschenstrasse noch am Sennhofweg bauliche Massnahmen vorgesehen.</p> <p>Aufgrund ihrer Erschliessungsfunktion müssen beide Strassen jederzeit für die Allgemeinheit nutzbar sein. Dies gilt auch während des Baus des Hochregallagers und der Anpassungsarbeiten an den Gleisanlagen. Es wird Sache der Bauherrschaft sein, im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts und des Baubewilligungsverfahrens aufzuzeigen, wie diese Anforderung erfüllt werden kann. Die Stadt wird die Massnahmen prüfen, mit Auflagen absichern und während der Bauphase kontrollieren.</p> <p>Eine gemeinsame Besprechung zwischen Stadt, Chasseral Property AG und FSC macht erst bei Vorliegen eines konkreten Bauprojekts Sinn. FSC wird gebeten zu gegebenem Zeitpunkt zu einer koordinierenden Besprechung einzuladen.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b> Kenntnisnahme</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>Begründung</b> Als Anwohner sind wir von der geplanten Änderung direkt betroffen.			
7.1	Ursula I. Suter Felber und Hans- Ludwig Felber	<b>Antrag / Bemerkung</b> Beibehaltung der bisherigen maximalen Gebäudehöhe gegenüber der angrenzenden Wohnzone im Osten (Siedlung Unterm Berg 1 – 21 = Anstösser). <b>Begründung</b> Als Direktanstösser an das Feldschlösschenareal, resp. den Teilbereich Abfüllung und Logistik, sind wir von der geplanten Teilzonenänderung betroffen. Die bisherige uns benachbarte Schutzzone (4-geschossig, 13 m) konform mit BNO, Artikel 18, wird abgeschafft und durch eine Zone mit Gebäudehöhe mit maximal 17 m Gebäudehöhe ersetzt. Das ergibt einen Höhenunterschied von 4 m.	<b>Erwägungen (Antwort)</b> Bei der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsordnung wird darauf geachtet, dass die Ergänzung sowohl mit der rechtskräftigen BNO kompatibel ist, wie auch mit der zukünftigen BNO, die im Rahmen der parallellaufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet wird. So erfüllt bereits die Teiländerung die Vorgaben der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) (vgl. IVHB: <a href="https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/bauen/baurecht/baubegriffe-ivhb">https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/bauen/baurecht/baubegriffe-ivhb</a> ). Mit der Abschaffung der Bauhöhenbeschränkung am östlichen Rand der Arbeitszone und der Festlegung einer Gesamthöhe von 17 m erfolgt gegenüber den östlichen Anstössern keine Änderung der baulichen Möglichkeiten. Insbesondere sind keine höheren Bauten möglich. Die rechtskräftige Schutzzone Bauhöhenbeschränkung hält in Art. 18 BNO fest, dass der Planeintrag 4 vier Vollgeschossen mit einer Gebäudehöhe von maximal 13.0 m entspricht. Art. 18 regelt somit nur die maximale Anzahl und Ausdehnung der Vollgeschosse. Ein Dach- oder Attikageschosse ist, da kein explizites Verbot vorliegt, ebenfalls zulässig. Diesem Umstand muss bei der Festlegung der neuen Gesamthöhe Rechnung getragen werden. Für eine Arbeitszone mit vier Vollgeschossen und einem Attikageschoss ist eine Gesamthöhe von 17 m zweckmässig. Die unterschiedlichen Definitionen der Gebäude- bzw. Gesamthöhe bei einem Gebäude sind in nachfolgender Abbildung 1 ablesbar.

Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
-----	---------------	---------------------------------	----------

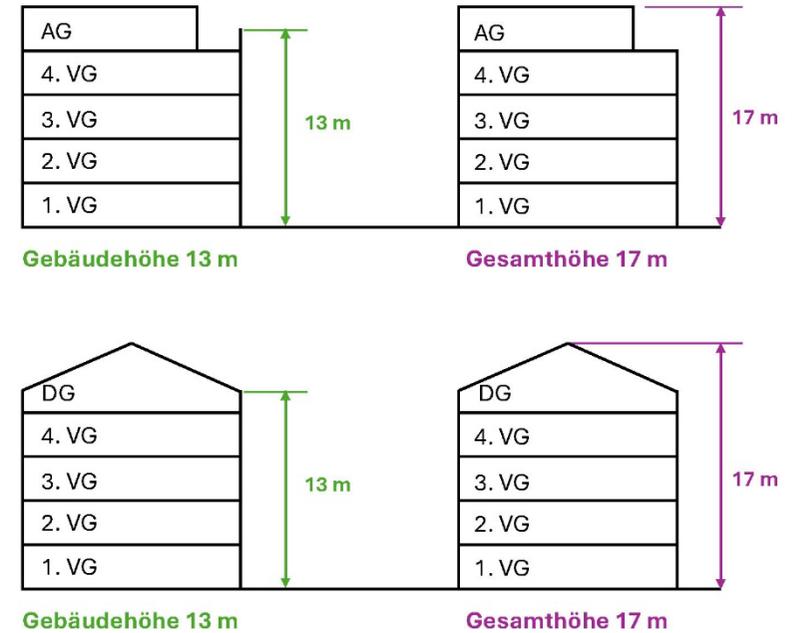


Abbildung 1: Gebäudehöhe vs. Gesamthöhe bei dem gleichen Gebäude

**Entscheid Antrag**

Zustimmung



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
7.2	Ursula I. Suter Felber und Hans-Ludwig Felber	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Verkehrslage auf der Theophil Roniger-Strasse: Verbesserung der Sicherheit mit folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Die Begrünung zwischen Theophil Roniger-Strasse und dem Veloweg ist zumindest auf gewissen Teilstrecken (Alleeweg) ganz zu entfernen und diese z. B. durch Steinbrocken zu ersetzen, wie das z. T. schon gemacht wurde.</li><li>b) Oder wenigsten ist die Hecke niedrig zu halten und strassenseitig häufiger zurückzuschneiden, damit sie schmal bleibt.</li><li>c) Die hohen Buchenbüsche sind konstant auf Heckenhöhe zu kappen.</li><li>d) Es sind Massnahmen für ein sichereres Trottoir auf der südlich gelegenen Strassenseite zu ergreifen.</li><li>e) Es ist bei der Ausfahrt der Theophil Roniger-Strasse beidseitig ein Spiegel anzubringen – dies zur Vermeidung von Zusammenstössen.</li></ul> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Theophil Roniger-Strasse trennt das südlich gelegene Wohnquartier vom Städtli. Jede Person im Quartier muss diesen Werkzubringer z. T. mehrmals täglich überqueren. In den letzten Jahren sind viele Familien mit Kindern eingezogen. Nach Abschluss der geplanten Reiheneinfamilienhäuser in der Nachbarschaft wird die Anzahl noch steigen.</p> <p>Dazu kommen die Ausfahrten für Fahrzeuge mit eingeschränkter Sicht für die Lenkenden. Die nahenden Lastwagen sieht man dank ihrer Höhe immerhin noch besser als die (häufig zu schnellen &gt; 40 km/h) PkW.</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Strassenraumgestaltung der Dr.-Max-Wüthrich-Strasse und der Theophil-Roniger-Strasse bezüglich Sichtbeziehungen Schwächen aufweist. Daher sollen die beiden Strassen hinsichtlich Sicherheit überprüft werden.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Teilweise Zustimmung</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Die Begrünung entlang des Velowegs ist zwar schön, aber gerade im Bereich des Zebrastreifens beim Alleeweg gefährlich. Dieser Zebrastreifen wird rege genutzt von Wandergruppen, Schulklassen, Einzelpersonen. Die Strasse macht dort eine Kurve und die Sicht beim stadtseitigen Alleeweg ist beim Zebrastreifen besonders bei Begrünung der Hecken ungenügend. Die Autofahrer Richtung Feldschlösschen sehen die wartenden Fussgänger nicht und umgekehrt. Am gefährlichsten ist es für Kinder. Sie reichen je nach Körpergrösse nicht einmal über die Hecke, welche nicht nur in die Höhe (Hecke + 4 m hoher Busch), sondern auch in die Breite wächst, was die Sicht zusätzlich erschwert.</p> <p>Des Weiteren ist das Trottoir auf der südlichen Strassenseite sehr schmal, z. B. auf der Höhe von Nr. 15 (Familie Biber-Klemm) fahren Lastwagen aktuell mit knapp 1 m Abstand an Personen auf dem Trottoir vorbei. Sollte jemand Richtung Strasse stürzen, könnte das fatal enden.</p>	
8.1	Dr. Susette Biber-Klemm	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Weiterführende Massnahmen der BFR zur Verbesserung des ökologischen Fussabdrucks Verkehr (bezgl. Beschäftigte, Besucher, Kunden, Logistik Produktion, Logistik Vertrieb) sind darzulegen und auch aktuell umzusetzen, insbesondere in Bezug auf die Verlagerung der Transporte auf die Schiene und die Reduktion des Personenverkehrs.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die Brauerei pflegt ihr grünes Image effizient und werbewirksam (vgl. auch Entwicklungskonzept, S. 14). Auch die Zentralisierung des Getränkehandels wird unter diesem Thema abgehandelt (Reduktion Zwischentransporte). Die folgenden Punkte werden aber in keiner Weise dargelegt:</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Transportflüsse</p> <p>Bei einer allfälligen Realisierung eines Hochregallagers würde die Kapazität des neuen Bahnanschlusses erhöht: Statt einer Verladeplattform würden zwei Plattformen zur Verfügung stehen, was eine effizientere Abwicklung der Bahntransporte ermöglicht und bekräftigt, dass Bahntransporte weiterhin strategisch grosse Bedeutung für FSC haben. Möglichkeiten der Bahnanbindung sind durch ökologische, logistische und wirtschaftliche Faktoren beeinflusst. FSC ist auf das Schweizer Schienennetz und den Güterverkehr der SBB angewiesen, wodurch nicht alle Faktoren im direkten Einflussbereich des Unternehmens liegen.</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ablauf der Transportflüsse über die Bahn; inkl. Entwicklungspotential der Bahntransporte zur Entlastung der Strassentransporte. In diesem Zusammenhang ist es z. B. nicht nachvollziehbar, weshalb wöchentliche Transporte mit sechssachsigen Lastzügen aus Ost- und Südeuropa die Brauerei anfahren.</li> <li>2. Anstrengungen zur Reduktion des Personenverkehrs. In einem Mobilitätskonzept sind deshalb auch aktuelle Massnahmen zur Reduktion des Personenverkehrs darzulegen (vgl. Entwurf Teiländerung BNO Art. 72<sup>bis</sup>), in der Folge umzusetzen und periodisch zu evaluieren. Massnahmen und Evaluierung sind in geeigneter Form zu publizieren.</li> </ol>	<p>LKW-Transporte aus Ost- und Südeuropa betreffen vor allem Glas und Dosentransporte, da kein Schweizer Glaswerk mehr existieren. Die entsprechenden LKWs sind niedriger gebaut und bieten dadurch mehr Ladevolumen. Eine Anbindung über ausländische Bahnnetze ist gemäss FSC derzeit nicht umsetzbar.</p> <p>Der mengenmässig grösste Zulieferrohstoff ist Malz, das zu 90 % per Bahn transportiert wird.</p> <p>Seitens FSC sind derzeit verschiedene Transportlogistik-Projekte für mehr Ökologie in einer technischen Machbarkeitsprüfung.</p> <p><b>Mobilitätskonzept</b></p> <p>FSC arbeitet aktuell gemeinsam mit Metron an der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts. Die Datenerhebung wurde gestartet, um eine fundierte Grundlage für die weiteren Planungen zu schaffen. Anschliessend werden in enger Abstimmung mit der Stadt Rheinfelden die Ziele und Massnahmen für das Mobilitätskonzept festgelegt. Das Mobilitätskonzept ist Gegenstand der Überprüfung im Baubewilligungsverfahren und welches zu gegebener Zeit öffentlich aufliegen wird.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Kenntnisnahme</p>
8.2	Dr. Susette Biber-Klemm	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Die angeführten statistischen Werte bezgl. Immissionen Lärm und Verkehr sind durch eine neutrale Stelle zu überprüfen. Die Überprüfung wird von einer paritätisch zusammengesetzten Arbeitsgruppe begleitet und validiert.</p> <p><b>Begründung</b></p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Verkehrsaufkommen</p> <p>Die Herkunft der Daten für das heutige und zukünftige Verkehrsaufkommen werden im erwähnten Bericht sauber dokumentiert, stammen aus verschiedenen Quellen und wurden durch Verkehrszählungen im Jahr 2024 und mit der Regionalpolizei verifiziert. Unter der Kategorie Lastwagen (LW) werden auch andere Fahrzeugarten</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Die statistischen Werte sind entweder nicht glaubhaft (Verkehrsaufkommen), oder widersprechen anderen Erhebungen (Immissionen Lärm).</p> <p>Verkehrsaufkommen (VU Umweltverträglichkeitsprüfung, S. 22)</p> <p>Der Ist-Zustand weist für die Theophil Roniger-Strasse ein Gesamtaufkommen von 239 LW und 2'361 PW auf. Davon entfallen auf den bestehenden Betrieb 191 LW und 1'572 PW. Die Differenz entfällt somit auf die restlichen Fahrten ins Quartier (Fronegg, Zubringer Eden, Zubringer Bahnhof, Römerstrasse). Die Differenzen von 789 PW bzw. 48 LW täglich sind insbesondere für die Lastwagenfahrten nicht plausibel.</p> <p>Immission Lärm</p> <p>Gemäss Voruntersuchung Umweltverträglichkeitsprüfung, S. 36, werden «die massgebenden Immissionsgrenzwerte für Strassenverkehr auf den arealnahen Strassen am Tag ... und in der Nacht ... im Ist-Zustand Z0 bei allen Immissionsorten unterschritten.» Dasselbe gelte für den massgebenden Ausgangszustand Zm. Diese Daten widersprechen den Erhebungen für das Sanierungsprojekt Strassenlärm der Gemeinde Rheinfelden (die Werte für sämtliche an der Theophil Roniger-Strasse liegenden Liegenschaften liegen über den IGW; vgl. Link).</p>	<p>wie Kleinlastwagen, Lieferwagen und Traktoren erfasst. Angesichts der Grösse des Einzugsgebiets der Theophil Roniger-Strasse sind die verbleibenden 789 PW und 48 LW durchaus plausibel.</p> <p>Immission Lärm</p> <p>Der Unterschied zwischen den Ergebnissen des Lärmschutzprojekts (LSP) und den Werten aus der Voruntersuchung lässt sich wie folgt erklären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im LSP wurde mit dem alten Lärmberechnungsmodell STL 86+ gerechnet. Dieses Modell war nicht für tiefe Geschwindigkeiten ausgelegt bzw. die Geräuschminderung unter 50 km/h wurde generell unterschätzt. Seit dem Juli 2023 gilt das neue Berechnungsmodell SonROAD18 als anerkannter Stand der Technik, das für die Lärmbeurteilung verwendet werden muss. Laut dem neuen Modell ergeben sich für die Grundstücke entlang der Theophil Roniger-Strasse um bis zu 2 dB(A) tiefere Lärmpegel.</li> <li>• Im LSP wurden Verkehrszahlen für das Jahr 2040 prognostiziert. Für die Voruntersuchung wurden diese Zahlen für das Jahr 2029 (Betriebszustand des Hochregallagers) linear interpoliert. Der durchschnittliche Tagesverkehr und die Lärmbelastung fallen deshalb etwas tiefer aus (um bis zu 0.4 dB(A)).</li> </ul> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Ablehnung</p>
8.3	Dr. Susette Biber-Klemm	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Gemeindeseits sind Massnahmen zur Entschärfung der Belastung der benachbarten Wohnquartiere (südlich und nördlich Theophil Roniger-Strasse) (Verkehrssicherheit; Immissionen) spätestens bei Inbetriebnahme des neuen Logistikzentrums (Hochregallager) zu</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Verkehrssicherheit</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>ergreifen. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind sofort zu erarbeiten und umzusetzen.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Verkehrssicherheit</p> <p>Es wird im Antrag prognostiziert, dass der Betrieb des neuen Logistikzentrums zu einer lediglich minimalen Erhöhung des Lastwagenverkehrs von lediglich 11 Fahrten = 5.8% führt. Zwei Punkte sind dazu anzumerken:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Die Situation ist schon jetzt in Bezug auf die Verkehrssicherheit prekär. Die Strassenquerung Alleeweg (mit in absehbarer Zeit noch höher frequentierter Einmündung der Siedlung «Unterm Berg»), ist gefährlich. Der Gehweg Süd, der auch von Kindern zu Fuss und auf Trotteis, Velos benützt wird, ist sehr schmal. Die schweren Lastzüge sind auf der engen Theophil Roniger-Strasse gezwungen, sehr eng zu kreuzen (d. h. fahren sehr nah am Rand).</li><li>2. Durch Konzentrierung der Transporte ab Standort Rheinfelden fallen zwar möglicherweise viele Transporte mit kleinen Volumina weg. Es ist voraussehbar, dass die Transporte mit grossen Lastwagen (6-achsig und/oder mit Anhänger deshalb überproportional zunehmen werden. Die Aussage von «nur» 11 zusätzlichen Fahrten ist einseitig, da sie nichts über die Qualität der Fahrten aussagt.</li></ol> <p>Immissionen</p> <p>Die Gemeinde beantragt im Sanierungsprojekt Strassenlärm Erleichterungsanträge für sämtliche Liegenschaften Theophil Roniger-Strasse. Das zusätzliche Bauprojekt «Unterm Berg» ist dabei noch nicht einmal berücksichtigt. D. h. die Gemeinde soll von Sanierungsmassnahmen infolge Überschreitung der Immissions-</p>	<p>Der Stadtrat ist sich bewusst, dass die Strassenraumgestaltung der Dr.-Max-Wüthrich-Strasse und der Theophil-Roniger-Strasse bezüglich Sichtbeziehungen Schwächen aufweist. Daher sollen die beiden Strassen hinsichtlich Sicherheit überprüft werden.</p> <p>Immissionen</p> <p>Für Neubauten an lärmbelasteten Strassen gilt gemäss Art. 31 LSV, dass diese nur bewilligt werden, wenn die geltenden Grenzwerte bei allen Fenstern von lärmempfindlichen Räumen (Räume in Wohnungen, ausgenommen Küchen ohne Wohnanteil, Sanitärräume, Korridore und Abstellräume) eingehalten werden. Dies kann durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes oder durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen erfolgen. Die Grundeigentümer tragen die Kosten für die Massnahmen.</p> <p>Für die Erstellung des Strassenlärm Sanierungsprojekts (LSP) wurde der aktuelle Verkehrszustand und ein zukünftiger Verkehrszustand (2042) ermittelt. Es besteht kein Anlass zur Wiederholung der Messungen oder Berechnungen gemäss LSP.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b></p> <p>Teilweise Zustimmung</p>



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Grenzwerte entbunden werden. In Anbetracht der oben beschriebenen Situation und der Unsicherheit der statistischen Werte, wirkt die Parallelität der beiden Verfahren befremdend. Die relevanten Werte sind spätestens nach Inbetriebnahme des Logistikzentrums neu zu erheben und aufgrund der in der LSV definierten Grenzwerte neu zu beurteilen.</p>	
8.4	Dr. Susette Biber-Klemm	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Die Zone mit reduzierter Gesamthöhe (17 m) im Übergang Arbeitszone II – Wohnzone II (FSC-Wohnsiedlung Unterm Berg) ist entweder zu verbreitern, oder die zulässige Gebäudehöhe analog dem jetzigen Zustand auf 13 m zu beschränken.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Gemäss geltendem Bauzonenplan beträgt die in der Schutzzone Bauhöhenbeschränkung gegenüber der Siedlung «Unterm Berg» definierte maximal zulässige Gebäudehöhe 13 m (Art. 18 Abs. 2 BNO, Bezifferung 4 in der Nutzungsplanung Siedlung).</p> <p>Demgegenüber ist die vorgeschlagene Regelung (17 m) eine klare Verschlechterung und fällt unter das Thema «einseitige Belastung der Anwohnerschaft».</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Bei der vorliegenden Teiländerung der Nutzungsordnung wird darauf geachtet, dass die Ergänzung sowohl mit der rechtskräftigen BNO kompatibel ist, wie auch mit der zukünftigen BNO, die im Rahmen der parallellaufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung erarbeitet wird. So erfüllt bereits die Teiländerung die Vorgaben der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) (vgl. IVHB: <a href="https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/bauen/baurecht/baubegriffe-ivhb">https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/bauen/baurecht/baubegriffe-ivhb</a>).</p> <p>Mit der Abschaffung der Bauhöhenbeschränkung am östlichen Rand der Arbeitszone und der Festlegung einer Gesamthöhe von 17 m erfolgt gegenüber den östlichen Anstössern keine Änderung der baulichen Möglichkeiten. Insbesondere sind keine höheren Bauten möglich. Die rechtskräftige Schutzzone Bauhöhenbeschränkung hält in Art. 18 BNO fest, dass der Planeintrag 4 vier Vollgeschossen mit einer Gebäudehöhe von maximal 13.0 m entspricht. Art. 18 regelt somit nur die maximale Anzahl und Ausdehnung der Vollgeschosse. Ein Dach- oder Attikageschosse ist, da kein explizites Verbot vorliegt, ebenfalls zulässig. Diesem Umstand muss bei der Festlegung der neuen Gesamthöhe Rechnung getragen werden. Für eine Arbeitszone mit vier Vollgeschossen und einem Attikageschoss ist eine Gesamthöhe von 17 m zweckmässig. Die</p>

Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
-----	---------------	---------------------------------	----------

unterschiedlichen Definitionen der Gebäude- bzw. Gesamthöhe bei einem Gebäude sind in nachfolgender Abbildung 1 ablesbar.

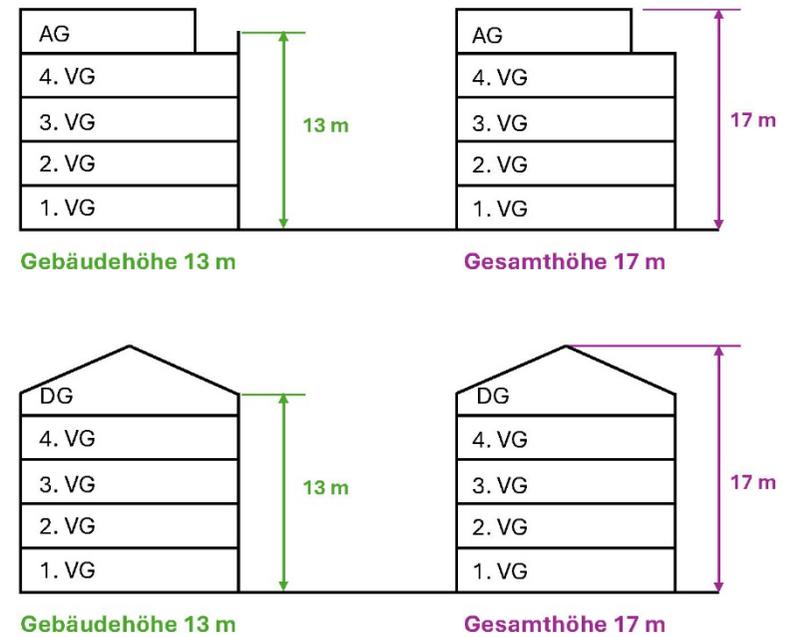


Abbildung 1: Gebäudehöhe vs. Gesamthöhe bei dem gleichen Gebäude

**Entscheid Antrag**

Zustimmung



Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
8.5	Dr. Susette Biber-Klemm	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Verschiedene Formulierungen im Entwurf der Teiländerung der Bau- und Nutzungsordnung sind zu präzisieren (Definition der zulässigen Gesamthöhen, Zweck Arbeitszone, Begriff «Workshopverfahren»).</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Art. 14<sup>bis</sup> Abs. 1 BNO</p> <p>«Brauereibetrieb» ist zu ersetzen durch «Brauerei- und Getränkehandelsbetrieb». Ein expandierender Getränkehandel mit Fremdprodukten gehört nicht zwingend zu einem Brauereibetrieb.</p> <p>Art. 14<sup>bis</sup> Abs. 4 BNO</p> <p>«Einträge in den Bauzonen» definiert die Höhenbeschränkung ungenügend. Es ist festzuschreiben</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Wie diese Einträge geändert werden können.</li><li>2. Auf welchen Ausgangspunkt sich die Messungen beziehen (gewachsener Boden, oder aktuelle Situation?).</li></ol> <p>Westlich der Feldschlösschenstrasse ist als Begriff ungenau (westlich und nördlich?). Ist eine Definition nach Bauzeit möglich?</p> <p>Art. 14<sup>bis</sup> Abs. 7 BNO</p> <p>«Workshopverfahren»: Rheinfelden goes modern. Was genau hat die Leserin sich unter einem solchen Verfahren vorzustellen? Und wird das Verfahren durch den Gemeinderat generell geregelt oder für jeden einzelnen Fall? Sind Präzisierungen möglich, oder ist nicht besser ein anderer Begriff zu wählen?</p>	<p><b>Erwägungen (Antwort)</b></p> <p>Gemäss dem anhand des Vorabzugs zum abschliessenden Vorprüfungsberichts angepassten Art. 14a Abs. 1 BNO sind in der Arbeitszone Feldschlösschen die bestehende Brauerei (inkl. Logistik), mit der Getränkeherstellung verbundene gewerbliche Nutzungen, Gastronomiebetriebe und Nutzungen mit hohem Güterverkehr zulässig. Verkaufsgeschäfte für Produkte, die durch ansässige Betriebe hergestellt werden, sind gestattet. Die erwähnten Nutzungen sind genügend präzise festgelegt. Der Verkauf von Fremdprodukten ist nicht zulässig.</p> <p>Der Verweis bezüglich Gesamthöhen auf den Bauzonenplan ist zulässig und entspricht einer üblichen Praxis im Kanton Aargau. Innerhalb der bandierten Teilbereiche gilt die Gesamthöhe gemäss Plan als maximale Gesamthöhe. Die Gesamthöhe wird vom höchsten Punkt der Dachkonstruktion bis zum massgebenden Terrain gemessen (vgl. IVHB: <a href="https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/bauen/baurecht/baubegriffe-ivhb">https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/bauen/baurecht/baubegriffe-ivhb</a>).</p> <p>Der Ausdruck «westlich der Feldschlösschenstrasse» legt den Bereich genügend genau fest. Eine Definition nach Bauzeit ist weder sinnfällig noch möglich.</p> <p>Gemäss dem anhand des Vorabzugs zum abschliessenden Vorprüfungsberichts angepassten Art. 14a Abs. 10 BNO sind neue Gebäude, eingreifende Erneuerungen, Umgestaltungen und Erweiterungen in einem qualitätssichernden Verfahren zu erarbeiten. Das kann ein Workshopverfahren, ein Studienauftrag oder ein Wettbewerb sein. Die Stadt und die kantonale Denkmalpflege sind in geeigneter Weise in das Verfahren miteinzubeziehen.</p>

Nr.	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
			<p>Das Workshopverfahren ist ein qualitätssichernder Dialogprozess über mehrere Einzelveranstaltungen verteilt, bei dem der Beirat Stadtgestaltung als stehendes Beurteilungsgremium eingesetzt wird. Das Verfahren eignet sich zur Entwicklung von Konzepten oder Projekten bei denen es ein Resultat mit verhältnismässigem Aufwand zu erreichen gilt.</p> <p><b>Entscheid Antrag</b> Ablehnung</p>