

Mitwirkungsbericht Teilzonenplanrevision Aurica

	Mitwirkend	Antrag und Begründung	Erwägung	Handlung
Eigentrassierung, (Umfahrungsstrasse)	Fam. Adler vertreten durch Ritter Koller Anwälte	Antrag Ausgang des hängigen Bau- und Enteignungsverfahrens ist bei der Planung des Aurica-Areals zu berücksichtigen. Es ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass die Arealentwicklung im Challerenweg, Hardhofweg und Hardweg zu keinem zusätzlichen Verkehr führt. Begründung Wenn gemäss Verkehrsstudie in der abendlichen Spitzenstunde der Verkehrsfluss gewährleistet ist, bedarf es keiner Eigentrassierung.	Das Baugesuch Eigentrassierung ist ein Baugesuchsverfahren. Die Teilzonenplanänderung Aurica ist ein Nutzungsplanungsverfahren. Beide Verfahren sind voneinander unabhängig. Der Kanton schreibt die Erschliessung des Aurica-Areals vor. Dafür wird der öffentliche Challerenweg benutzt werden müssen. Der Hardhofweg und der Hardweg sind nicht Bestandteil der Teilzonenplanänderung Aurica.	Nicht eintreten
Hochhäuser, Kosten Erschliessungen	Meinrad Schmid	Antrag Die Eignung der Hochhäuser in diesem Areal ist von einem neutralen Fachgremium zu beurteilen. Die räumliche und landschaftliche Wirkung der Hochhäuser ist mit einem neutralen Fachgutachten zu beurteilen. Die Wirtschaftlichkeit und Akzeptanz für Innovationsparks ist von neutralen Stelle auf die Machbarkeit zu prüfen. Erschliessungsmassnahmen sind durch Aurica AG und nicht durch die Gemeinde zu leisten/entrichten. Auf die Hochhäuser ist zu verzichten.	Der Ortsplaner arbeitet seit Jahren für die Gemeinde. Er ist unabhängig und neutral. Jeder andere Fachmann wäre ebenso unabhängig und neutral, hätte jedoch nicht dieselben geschichtlichen und gemeindespezifischen Kenntnisse. Die Planungen wurden von einem ökonomischen Fachbüro begleitet. Es wurde auf den Trend des Aufstappelns von Lager- und Labornutzungen und/oder Büronutzungen in Industriearealen (bis 60m) hingewiesen. Dies soll im Aurica-Areal zur Erhaltung möglichst grosser Flexibilität potentieller	Abweisen

[Datum]

		Begründung Höhen von +/-30m sind für Innovationsparks üblich. Die 60m Türme stehen absolut quer im Landschaftsbild. Die Ausführungen im Planungsbericht zu den Hochhäusern sind kein neutrales Fachgutachten.	Firmeninteressenten nicht ausgeschlossen werden. Gemäss dem im November 2022 vom Souverän beschlossenen Finanzierungsreglement dürfen für Strassen maximal 70% Beiträge von Anstössern erhoben werden. Die neue Aurica-Strasse/Allee ist eine Verlegung des Challerenweg. Die neue Strasse kann jedoch nicht durch die Anstösser genutzt werden, sondern nur durch öffentliche Busse, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Roche-Shuttles. Somit erfährt das Aurica-Areal durch die neue Strasse/Allee keinen wirtschaftlichen Vorteil. Damit ist die Eigentümerschaft auch nicht beitragsberechtigt und die Kosten müssen durch die Gemeinde übernommen werden. Diese Kosten der Gemeinde werden durch den Landverkauf der bestehenden Strassen mehr als kompensiert. Es entsteht gar ein Gewinn.	
Erinnerung Landbesetzung	Peter Scholer	Antrag Es soll auf noch zu bestimmende Weise auf die Landbesetzung des geplanten AKW-Areals öffentlich zugänglich hingewiesen werden. Begründung Die Landbesetzung war für die schweizerische Energiepolitik ein	Idee wird aufgenommen.	Eintreten

		Wendepunkt. Dies verdient eine «Erinnerung».		
Höchstspannungsleitungen	BKW	Antrag Die Swissgrid ist in die finale Planung miteinzubeziehen. Begründung Das Entwicklungsareal befindet sich in der Nähe von Höchstspannungsleitungen im Eigentum der Swissgrid.	Pläne werden zugestellt, jedoch nicht direkt in die Planung miteinbezogen.	Teilweise Eintreten
Verkehr, Hochhäuser	SP	Antrag Ablehnung der Erhöhung von Verkehrsteilnehmenden. Es ist ein Mix von Arbeitsplätzen anzustreben und nicht nur rein hochqualifizierte Arbeitsplätze geschaffen werden. Aufrechnung der Fläche (Boden) Strassenabtausch. Ersatz der Verkehrsfläche, die abgetreten wird durch die Grundeigentümerschaft. Auf Hochhäuser ist zu verzichten. Begründung Der zu erwartende Mehrverkehr wird noch zu grösseren Staus führen. Prognostizierte Zahlen habe sich meistens nach oben, aber nie nach unten verändert. Die bisherige skyline von Kaiseraugst würde durch die Hochhäuser massiv verändert. Ein Eingangstor darf nicht aus Hochhäusern und Industriebauten bestehen. Hochhäuser werden als übertrieben erachtet, zumal wohl kaum	Das Entwicklungskonzept wurde explizit so erstellt, dass möglichst viele Firmentypen angesiedelt werden können. Welche Firmen schlussendlich Interesse zeigen, wird sich ergeben. Ein Mix kann und soll nicht vorgegeben werden. Ein Leuchtturm-Projekt ist kein Hochhausprojekt, sondern eine vorbildliche Baute. Der aktualisierte Kapazitätsnachweis der Landstrasse hat aufgezeigt, dass die Verkehrsprognosen zu hoch waren, dass der Verkehr gar abgenommen hat. Die Staus auf der Landstrasse sind ausschliesslich auf den Zoll zurückzuführen. Das Aurica-Areal kann und muss keine Verkehrsprobleme durch verursacht durch den deutschen Zoll lösen. Dies ist Bundesaufgabe. Die Eignungsgebiete für höhere Bauten in Kaiseraugst sowie die Interessenabwägung für Hochhäuser	Abweisung

		eine Firmen gefunden wird, die dies realisiert. *0m bis max. 40m werden als absolut genügend erachtet.	werden nachgewiesen. Die Planungen wurden von einem ökonomischen Fachbüro begleitet. Es wurde auf den Trend des Aufstappeln von Lager- und Labornutzungen und/oder Büronutzungen in Industriearealen (bis 60m) hingewiesen. Dies soll im Aurica-Areal zur Erhaltung möglichst grosser Flexibilität potentieller Firmeninteressenten nicht ausgeschlossen werden.	
Ausnützung, Verkehr	Martin Schaffer/Sara Hassler	Antrag Das Mass der Nutzungserhöhung gegenüber der heutigen Regelbauweise sei zu reduzieren. Die Höhe der geplanten Hochhäuser sei nochmals zu überprüfen und ggf. zu reduzieren. Der entsprechende Antrag von Fricktal Regio zu Klärung der Verträglichkeit der Hochhausstandorte in Form eines Hochhauskonzepts wird unterstützt. Im "Kapazitätsnachweis und Machbarkeitsstudie Verkehrserschliessung Aurica Areal" seien verschiedene Nutzungsszenarien des Aurica-Areals zu untersuchen, um einen belastbaren Eindruck von möglichen verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklung zu erhalten. Der "Kapazitätsnachweis und Machbarkeitsstudie Verkehrserschliessung Aurica Areal" sei um Betrachtungen zur ÖV-Kapazität zu ergänzen.	Die Bewilligung der Ausnützung für Industrieareale (ohne Dienstleistungen) ist in der Regelbauweise in der Zuständigkeit des Gemeinderates. Die Eignungsgebiete für höhere Bauten in Kaiseraugst sowie die Interessenabwägung für Hochhäuser werden nachgewiesen. Die Planungen wurden von einem ökonomischen Fachbüro begleitet. Es wurde auf den Trend des Aufstappeln von Lager- und Labornutzungen und/oder Büronutzungen in Industriearealen (bis 60m) hingewiesen. Dies soll im Aurica-Areal zur Erhaltung möglichst grosser Flexibilität potentieller Firmeninteressenten nicht ausgeschlossen werden. Die Kapazität des ÖV-Netzes ist in der Zuständigkeit des Kantons. Der Netzausbau und die Kapazität ist zur Zeit beim Kanton in Bearbeitung.	Teilweise eintreten

		Zum gemäss vorstehenden Eingaben ergänzten "Kapazitätsnachweis und Machbarkeitsstudie Verkehrserschliessung Aurica Areal" sei eine Zweitmeinung einzuholen und die Planung sei in der Folge nötigenfalls anzupassen. In den Planungsberichten sei zu ergänzen, wie mit den empfohlenen Massnahmen Nr. 4 bis 9 des "Kapazitätsnachweis und Machbarkeitsstudie Verkehrserschliessung Aurica Areal" (Kap. 9.9) umgegangen wird. Begründung Das Aurica-Areal liegt äusserst peripher im Siedlungsgebiet und ist nur für den MIV und den Veloverkehr wirklich gut erschlossen. Es handelt sich beim Ortseingang von Kaiseraugst um einen städtebaulich sensiblen Bereich. Die vorgesehene Höhe der Hochhäuser erscheint hoch. Die Methodik, zunächst die Kapazitätsreserven auf dem MIV-Netz zu ermitteln, ist eine mögliche Herangehensweise. Dann müsste aber in einem zweiten Schritt überprüft werden, ob das ermittelte Resultat zur angestrebten Siedlungsentwicklung passt, was bislang offenbar nicht erfolgt ist. Die Annahme, dass für bis zu 5000 Arbeitsplätze rund 160 MIV-Ausfahrten in der Abendspitzenstunde resultieren sollen, erscheint für das Aurica-Areal nicht	Die Zweitmeinung liegt insofern vor, dass die Spezialisten des Kanton den Bericht und die Simulation geprüft haben. Ein Beizug eines zusätzliche Fachbüros ist unverhältnismässig und wurde auch in keinem anderen Areal (auch nicht für viel grössere Roche-Areal) durchgeführt. Zudem hat der Kanton das Ingenieurbüro explizit empfohlen. Der Gemeinderat wird zur Ansiedlung der Firmen, die prognostizierten Fahrten pro interessierte Firmen beurteilen, so dass insgesamt maximal 160 Fahrten in der Spitzenstunde generiert werden. Das Verkehrsmanagement Rheinfelden regelt die Zufahrtsdosierungen. Sofern die Qualität der Knoten ausreichend ist, werden keine Massnahmen/Dosierungen eingeführt. Die kontinuierliche Überwachung der Verkehrssituation ist ebenfalls Bestandteil dieses Konzepts. Die Firmen müssen Mobilitätskonzepte erstellen und vom Gemeinderat bewilligen lassen. Die betrieblichen Anreize sind Bestandteil dieser Konzepte. Die Gemeinden und der Kanton prüfen auch alternative Verkehrsmittel.	
--	--	--	--	--

		realistisch. Eine 1:1-Übertragung von Erkenntnissen aus dem Roche-Areal ist unter anderem aus folgenden Gründen nicht plausibel: Das Roche-Areal wird von einer einzigen Firma genutzt, wohingegen auf dem Aurica-Areal eine wesentlich vielfältigere Nutzerschaft angestrebt wird. Dies erschwert sowohl jegliche Mobilitätsmanagement-Massnahmen als auch ein Controlling massiv. Das Aurica-Areal ist noch deutlich weiter vom Bahnhof Kaiseraugst entfernt als das Roche-Areal, was die Möglichkeit von Fuss-Etappen (und ggf. auch Trottinett-Etappen) massgeblich schmälert. Mit den vorliegen Grundlagen ist komplett unbekannt, ob die Art der Arbeitsplätze und die Anteile von Besucherverkehr mit jenen auf dem Roche-Areal vergleichbar sind. Es wird ein sehr hoher ÖV-Anteil angestrebt. Ob und ggf. wie diese Fahrten mit dem ÖV-Angebot bewältigt werden können, wurde bislang offenbar nicht untersucht. Es ist nicht nachvollziehbar wie die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr (u. a. RPG Art. 2) in dieser Planung vorgenommen wird, wenn Reglement und Pläne bereits vollständig ausformuliert werden, ohne die Auswirkungen auf den ÖV zu kennen.		
--	--	--	--	--

		Generell handelt es sich bei den verkehrlichen Auswirkungen um einen zentralen Punkt der Planung mit zugleich komplexer Ausgangslage, was die Einholung einer Zweitmeinung zusätzlich rechtfertigt. Die konkreten Empfehlungen scheinen bislang keinen Eingang in die weiterführenden Überlegungen gefunden zu haben oder dies ist zumindest nicht dokumentiert.		
--	--	--	--	--