

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Abteilung Raumentwicklung

6. Dezember 2024

ABSCHLIESSENDER VORPRÜFUNGSBERICHT

Geschäfts-Nr.: BVUARE.19.327 (bitte in allen Korrespondenzen angeben)

Gemeinde: Frick

Bezeichnung: Erschliessungsplan "Hintere Bahnhofstrasse"

1. Ausgangslage

Die Abteilung Raumentwicklung hat die Eingabe der Gemeinde unter Einbezug der betroffenen Fachstellen vorgeprüft. Der abschliessende Vorprüfungsbericht umfasst eine koordinierte Beurteilung der Vorlage auf Vereinbarkeit mit den gesetzlichen Genehmigungsanforderungen. Er ist Bestandteil der öffentlichen Auflage.

1.1 Eingereichte Planungsunterlagen

1.1.1 Zu genehmigende Vorlage

- Erschliessungsplan "Hintere Bahnhofstrasse" vom 17. Oktober 2024

1.1.2 Weitere Grundlagen

- Planungsbericht nach Art. 47 Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 28. Oktober 2024

1.2 Planungsgegenstand und Zielsetzungen

Heute ist der Bahnhof Frick von der Nordseite nicht direkt erreichbar. Die Gemeinde Frick strebt gemeinsam mit dem Kanton Aargau einen Nordzugang zum Bahnhof Frick an. Dafür soll die bestehende Personenunterführung verlängert und nordseitig eine P+R-Anlage realisiert werden. Mit letzterem soll der infolge des geplanten Bushofes wegfallende P+R auf der Südseite kompensiert werden. Mit dem vorliegenden Erschliessungsplan soll der Nordzugang zum Bahnhof sowie die Erschliessungsstrasse entlang der Gleise planerisch gesichert werden.

2. Gesamtbeurteilung

2.1 Vollständigkeit

Die Grundlagen sind vollständig. Sie ermöglichen eine umfassende Beurteilung der Ausgangslage und der vorgesehenen Planungsmassnahmen.

2.2 Planungsrechtliches Verfahren

Die Gemeinde hat noch ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen. Die wichtigsten Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens sind öffentlich zugänglich zu machen.

3. Vorprüfungsergebnis

3.1 Kantonaler Richtplan

In den Ländlichen Zentren konzentrieren sich regionale Einrichtungen und die grundlegende Infrastruktur für den ländlichen Raum. Sie sind treibende Kraft der regionalen Entwicklung, Kultur und Versorgung. Ihre strategische Ausrichtung bestimmt die wirtschaftliche Position der umgebenden Region massgeblich. Die Ländlichen Zentren nehmen bis 2040 jeweils knapp ein Zehntel des prognostizierten Bevölkerungswachstums und des dabei angestrebten Zuwachses an Beschäftigten auf. Besondere Aufmerksamkeit ist dem altersgerechten Wohnraum, der Zentrumsbildung sowie dem haushalterischen Umgang mit dem Boden zu schenken.

Mit dem Erschliessungsplan werden sachgerecht Massnahmen zur Verbesserung und langfristigen Sicherung der Verkehrsinfrastruktur um den Bahnhof Frick gesichert. Die Vorlage stimmt daher mit den behördenverbindlichen Vorgaben und Handlungsanweisungen des kantonalen Richtplans überein (siehe nachfolgende Ziffern).

3.2 Regionale Abstimmung

Mit Protokollauszug vom 21. November 2024 nimmt der Planungsverband Fricktal Regio (Fricktal Regio) zum Erschliessungsplan Stellung. Die Stärkung und Aufwertung von durchgehenden, sicheren und attraktiven Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) und des Wohnschwerpunkts (WSP) Frick, sei für Fricktal Regio von grosser Bedeutung. Dabei sei jedoch darauf zu achten, dass die Erschliessung nicht die zukünftige Gestaltung des Areals vorwegnimmt. Die Entwicklung und Inwertsetzung der Bahnhofsumfelder sei ein zentrales Anliegen von Fricktal Regio.

Der Bahnhof Frick sei als zentraler Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs (öV) zu stärken und es sei eine gute Anbindung und Vernetzung an das öV-, Fuss- und Velowegnetz sicherzustellen. Fricktal Regio begrüsst die geplante Stärkung des Mobilitätshubs am Bahnhof Frick und insbesondere den Ausbau der Veloinfrastruktur. Zudem regt Fricktal Regio an, auch innovative Sharing-Angebote auszubauen und am Bahnhof Frick zu integrieren. Insgesamt unterstützt der Vorstand von Fricktal Regio den Erschliessungsplan "Hintere Bahnhofstrasse" unter Berücksichtigung der formulierten Hinweise. Die Planung gilt als regional abgestimmt.

3.3 Sondernutzungsplan

Mit Erschliessungsplänen werden Lage und Ausdehnung von rationellen Erschliessungsanlagen festgelegt und das dafür erforderliche Land gesichert. Zur Förderung der Siedlungsqualität können sie Anordnungen zur Aufwertung des Strassenraums enthalten.

3.3.1 Erschliessung

Die neue P+R-Anlage mit 58 Abstellplätzen ist gemäss funktionaler Studie Verkehr von 2023 eine zentrale Voraussetzung, um den Bushof auf der gegenüberliegenden Gleisseite zu realisieren (Vorgabe SBB Realersatz wegfallende Abstellplätze). Diese neue Parkieranlage ist auch verantwortlich für den entsprechenden Mehrverkehr auf dem geplanten Strassenabschnitt.

Gesamtheitlich werden die verkehrlichen Themen sachgerecht und nachvollziehbar erläutert und sind mit dem Zielbild aus dem Prozess "Weiterentwicklung Bahnhof Frick" und der funktionalen Studie zum Bahnhof Frick abgestimmt. Im Planungsbericht könnten ergänzend die Zusammenhänge mit

den Massnahmen (A6, A7, B8, B9) des kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) erläutert werden. **(Hinweis)**

Im Bereich des P+R-Ersatzstandorts wird ein Wendepplatz für Personenwagen gesichert, wozu jedoch kein Schleppkurvennachweis im Planungsbericht enthalten ist. Lastwagen oder Fahrzeugkombinationen müssen womöglich auf den angrenzenden Parzellen beziehungsweise der Ziegeleistrasse wenden können. Es empfiehlt sich, dies im Planungsbericht zu erläutern und nötigenfalls weitergehende Wendeflächen zu sichern. **(Wichtiger Hinweis)**

Die Weiterführung der Hinteren Bahnhofstrasse als Fuss-/Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick soll im Erschliessungsplan mit Strassenlinien gesichert werden. Für einen Teil davon wird die SBB-Parzelle beansprucht. Der Umgang mit diesem Konflikt wird im Planungsbericht erläutert. Da aktuell eine Weiterführung in Gipf-Oberfrick noch nicht gesichert ist und ohnehin die bahnrechtliche Zustimmung für die Beanspruchung des Gleises 57 noch offen ist, sollte vorläufig eine orientierende Darstellung der Wegführung auf der SBB-Parzelle geprüft werden. Es ist davon auszugehen, dass die Gleis-Anlagen SBB für den Fussweg kaum enteignet werden können und eine einvernehmliche Lösung erfolgen wird. **(Hinweis)**

Mit Baulinien wird sachgerecht der gesetzliche Strassenabstand und der Bauabstand zur neuen P+R-Anlage gesichert. In den Bereichen Zufahrt/Erschliessung wird unerklärt ein Abstand von 4,00 m gegenüber den schraffierten Bereichen mittels Baulinien gesichert. Es ist nicht offensichtlich, wozu diese Baulinien dienen und insbesondere nicht, weshalb sie in dieser Ausdehnung hier die Bebauung einschränken. Der Zweck und die Ausdehnung der an diesen Stellen durch Baulinien gesicherten Fläche sind zu prüfen, im Planungsbericht herzuleiten und allenfalls im Plan anzupassen. **(Vorbehalt)**

3.3.2 Weitere materielle Hinweise

Wald

Im südwestlichen Teil des Perimeters stockt Wald. Die Fuss- und Veloverbindung verläuft parallel zur Waldgrenze. Entsprechend wird mit der vorliegenden Planung das Waldareal nicht tangiert.

Im Planungsbericht wird festgehalten, dass zur Weiterführung diverse offene Fragen bestehen, die erst mit der Projektierung des Weges von Seiten Gipf-Oberfrick geklärt werden können. Ob im Gemeindegebiet von Gipf-Oberfrick überhaupt eine Rodung erforderlich oder bewilligungsfähig ist, kann erst bei Vorliegen konkreter Angaben beurteilt werden. Aufgrund der vorliegenden Linienführung im Erschliessungsplan der Gemeinde Frick werden, wenn überhaupt, keine grossflächigen Rodungen erwartet.

Lärm

Im Planungsbericht wird zum Thema Lärm ausgeführt, dass das Planungsgebiet grundsätzlich erschlossen sei. Bezüglich der Einhaltung der Anforderungen von Art. 30 LSV¹ (Erschliessung von Bauzonen) wird diese Einschätzung geteilt.

In Kapitel 4.3 des Planungsberichts wird aufgezeigt, dass die neu geplante Erschliessungsstrasse lediglich einen zusätzlichen Verkehr von 150 Fahrten pro Tag aufweist, dieser hauptsächlich am Tag anfallen wird und somit die Anforderungen von Art. 7 LSV (Einhaltung der Planungswerte bei Neuanlagen) problemlos eingehalten werden. Aufgrund des geringen Mehrverkehrs, den die neue Erschliessung verursacht, können auch die Anforderungen von Art. 9 LSV (Mehrbeanspruchung von Verkehrsanlagen) auf den umliegenden bestehenden Strassen (Weiherweg und Bahnhofstrasse) problemlos eingehalten werden.

Somit werden sämtliche lärmrechtlichen Anforderungen an eine neue Erschliessung eingehalten.

¹ Lärmschutz-Verordnung

3.3.3 Verschiedenes und Formelles

Die Strassenlinie ist mit dem Zusatz (Enteignungsrecht nach § 132 Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG]) zu ergänzen. **(Vorbehalt)**

Der "Bereich neue P+R-Anlage" sollte als "*Baubereich* neue P+R-Anlage" gemäss Interkantonaler Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) bezeichnet werden. **(Wichtiger Hinweis)**

Der Wendepplatz für Personenwagen im Bereich des P+R-Ersatzstandorts sollte vermassst werden. **(Hinweis)**

Auf die Darstellung von möglichen Signalen (zum Beispiel Teilfahrverbot auf dem Abschnitt der Fuss-/Velowegverbindung) wird im Situationsplan verzichtet. Gemäss § 5 Abs. 2 Bauverordnung (BauV) werden Verkehrsanordnungen gemäss den strassenverkehrsrechtlichen Verfahrensbestimmungen erlassen. Sind sie Beschlussteil eines Strassenbauprojekts oder eines Erschliessungsplans, wäre darauf ausdrücklich hinzuweisen. **(Hinweis)**

In Kapitel 4.13 des Planungsberichts wird sachgerecht auf eine Etappierung der Ausführung Hintere Bahnhofstrasse hingewiesen. In Ergänzung dazu wird festgehalten, dass mit Festlegung der Strassenlinie der Besitzstand am damit tangierten Gebäude nicht beeinflusst wird beziehungsweise damit kein Abbruch der Baute verlangt werden kann. **(Hinweis)**

4. Weiteres Vorgehen

Die Abteilung Raumentwicklung hat die Vorlage vorgeprüft. Sie erfüllt die Genehmigungsanforderungen an Nutzungspläne mit Ausnahme der im Vorprüfungsbericht enthaltenen Vorbehalte.

Ein vorbehaltloser Genehmigungsantrag bedingt, dass die Vorlage entsprechend angepasst wird.

Zudem enthält der abschliessende Vorprüfungsbericht noch wichtige Hinweise. Diese sind bei den weiteren Verfahrensschritten zu berücksichtigen.

Die bereinigte Vorlage kann öffentlich aufgelegt werden.

Die Genehmigungs- und die Beschwerdebehörde sind nicht an die Beurteilung der Verwaltung gebunden.



Corinne Stauffiger
Sektionsleiterin



Christian Brodmann
Kreisplaner / Stv. Sektionsleiter