

# Erschliessungsplan Hintere Bahnhofstrasse

Erschliessungsplan gemäss § 17 BauG

Planungsbericht nach Art. 47 RPV

Gemeinde Frick

29. November 2024 **ENTWURF**



## **Bearbeitung**

Samuel Urech

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA

Martin Bohrer

Tiefbauzeichner, Natur-/Umweltfachmann

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

## **Auftraggeber**

Michael Widmer

Gemeinde Frick

## **Arbeitsgruppe**

Daniel Suter

Gemeinde Frick

Gunthard Niederbäumer

Gemeinde Frick

Marcel Herzog

Gemeinde Frick

Titelbild: Erschliessungsplan Hintere Bahnhofstrasse Frick Stand November 2024

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Planungsgegenstand und Auftrag	4
1.2	Vorgehen	4
1.3	Perimeter	5
1.4	Abgrenzungen	5
<b>2</b>	<b>Grundlagen und Analyse</b>	<b>6</b>
2.1	Planungsinstrumente und Konzepte Kanton und Gemeinde	6
2.2	Weitere Aspekte	9
2.3	Analyse Ort	13
2.4	Analyse Verkehr	16
2.5	Bahnhof und Bushof	18
2.6	Zukünftige Entwicklungen Ziegeleiareal	21
<b>3</b>	<b>Anforderungen und Ziele</b>	<b>22</b>
3.1	Anforderungen	22
3.2	Öffentliche Interessen - Planungsziele	22
<b>4</b>	<b>Erschliessungs-/Gestaltungskonzept</b>	<b>23</b>
4.1	Verkehrskonzept	23
4.2	Verkehrsaufkommen	25
4.3	Lärm	26
4.4	Lage Hintere Bahnhofstrasse	27
4.5	Nordzugang Bahnhof	27
4.6	P+R-Anlage	29
4.7	Zukünftige MIV-Erschliessung Areal Tonwerke	30
4.8	Fuss- und Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick	31
4.9	Betrieb und Gestaltung Hintere Bahnhofstrasse	32
4.10	Ökologische Ausgleichsflächen und Hitze/Klima	32
4.11	Werkleitungen	33
4.12	Zielzustand Konzeptplan	35
4.13	Etappeierung Ausführung Hintere Bahnhofstrasse	38
<b>5</b>	<b>Erschliessungsplan</b>	<b>39</b>
5.1	Planungsinhalte Erschliessungsplan	39
5.2	Planungsablauf	41
	<b>Quellen und Beilagen</b>	<b>42</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Planungsgegenstand und Auftrag

Das Gebiet nordwestlich des Bahnhofs Frick wird derzeit gewerblich/industriell genutzt (Tonwerke, Baustoffhandel, Holzbau-Firma). Daran grenzt ein Wohnquartier (Weihermatt) an, weiter nördlich liegt das Gebiet Lammet. Entlang der Gleise ist eine Strasse (derzeit Ziegeleistrasse genannt) vorhanden, welche die daran anstossenden Parzellen erschliesst und die Verbindung Richtung Wälchligarten/Klopffplatz sicherstellt.

Der Bahnhof Frick ist von der Nordseite nicht direkt erreichbar. Die Gemeinde Frick strebt gemeinsam mit dem Kanton Aargau einen Nordzugang zum Bahnhof Frick an (vgl. Funktionale Studie Bahnhof Frick 2023 und 2017). Die bestehende Personenunterführung soll verlängert werden. Damit würden die bestehenden und geplanten Quartiere nordwestlich der Gleise direkt und attraktiv an den Bahnhof angebunden. Neben dem Bahnhofzugang soll eine P+R-Anlage realisiert werden, um den Wegfall des P+R auf der Südseite infolge des geplanten Bushofes (zwei Teilbereiche auf dem heutigen Bahnhofplatz und zukünftig auf dem P+R-Parkplatz) zu kompensieren.

Mit dem nachfolgend beschriebenen Erschliessungsplan (EP) sollen der geplante Nordzugang zum Bahnhof sowie die Strasse entlang der Gleise als «Hintere Bahnhofstrasse» (Umbenennung analog der bestehenden Hinteren Bahnhofstrasse im Quartier Lammet) zur Erschliessung des Nordzugangs planerisch gesichert werden. Die bestehenden Nutzungen entlang der Hinteren Bahnhofstrasse (v.a. Holzbau Husner und Baustoffhandlung Richner) sind weiterhin zu erschliessen.

Seit längerem bestehen Planungsabsichten für eine durchgehende Strassenverbindung von der K292 zur K488 (zwischen Frick und Gipf-Oberfrick) Nach einem partizipativen Prozess der Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick wird auf diese Strasse in gegenseitiger Abstimmung verzichtet. Die Hintere Bahnhofstrasse soll langfristig als Fuss- und Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick weitergeführt werden. Die beiden Gemeinden planen diese partnerschaftlich.

## 1.2 Vorgehen

Um den Genehmigungsinhalt des Erschliessungsplans festzulegen, werden zuerst konzeptionelle Abklärungen getroffen und Entwürfe für die Gestaltung der Hinteren Bahnhofstrasse erstellt:

- Analyse der vorhandenen planerischen Grundlagen und Rahmenbedingungen
- Analyse der Situation (räumlich/verkehrlich) sowie der bestehenden Projekte im Perimeter
- Definition Anforderungen und Planungsziele
- Erschliessungs- und Gestaltungskonzept Hintere Bahnhofstrasse, entspricht einer Vorstudie und bildet die Grundlage für den formellen Erschliessungsplan
- Erschliessungsplan mit Genehmigungsinhalt
- Formelles Genehmigungsverfahren

### 1.3 Perimeter

Es gelten folgende Perimeter:

- Perimeter Erschliessungsplan Hintere Bahnhofstrasse: Die Genehmigungsinhalte des Erschliessungsplans befinden sich in diesem Perimeter, welcher sich auf den Strassenraum und die unmittelbare Umgebung sowie auf den Bereich zum Anschluss an bestehende Strassen in den benachbarten Parzellen beschränkt.
- Betrachtungsperimeter: Der Betrachtungsperimeter ergänzt den Perimeter des Erschliessungsplans und wird für die Entwicklung des Erschliessungskonzepts verwendet.

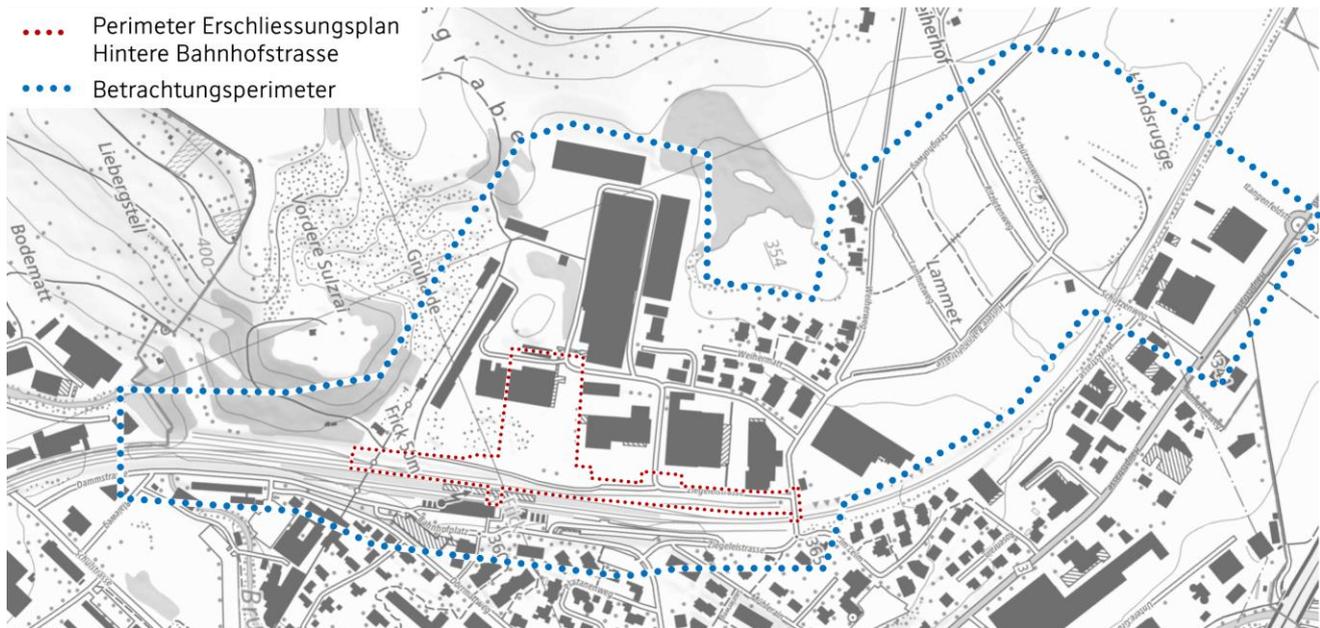


Abbildung 1: Perimeter  
Quelle Hintergrundkarte: AGIS

### 1.4 Abgrenzungen

Der Erschliessungsplan sichert planerisch den Raum für den Ausbau der heutigen Strasse entlang der Gleise zur Hintere Bahnhofstrasse. Die Weiterführung als Fuss-/Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick kann derzeit aufgrund der vorhandenen Gleisanlagen noch nicht räumlich gesichert werden. Sie wird jedoch als Orientierungsinhalt aufgezeigt. Der Erschliessungsplan gilt für die Hintere Bahnhofstrasse und zeigt auf, wie der geplante Bahnhofzugang auf der Nordseite erschlossen werden kann. Die Erschliessung der daran anstossenden Parzellen der Keller Tonwerke wird ansatzweise angedeutet, da derzeit noch keine Entwicklung vorgesehen ist. Der Erschliessungsplan stellt eine spätere Transformation des Areals im Sinne der Aufwärtskompatibilität sicher. Bestehende Anschlüsse von Parzellen bleiben gewährleistet.

## 2 Grundlagen und Analyse

### 2.1 Planungsinstrumente und Konzepte Kanton und Gemeinde

Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der kantonalen und kommunalen Planungsinstrumente und Konzepte im Betrachtungsperimeter zusammengefasst.

#### Richtplan

Der Kantonale Richtplan sieht beim Bahnhof Frick einen Wohnschwerpunkt vor. Frick ist zudem ein regionaler wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt. Sowohl Wohn- wie auch Entwicklungsschwerpunkt sollen in der Nähe des Bahnhofs und tendenziell auf der Nordseite realisiert werden.

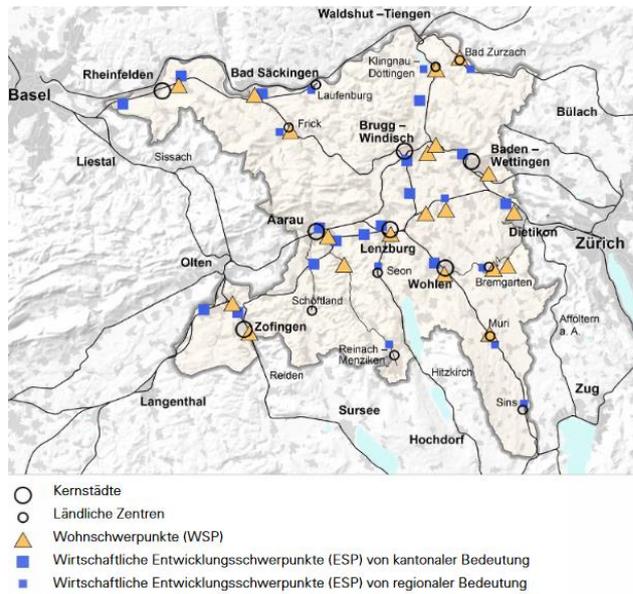


Abbildung 2: Auszug aus dem Kantonalen Richtplan Kanton Aarau

#### Bau- und Nutzungsplanung Gemeinde Frick

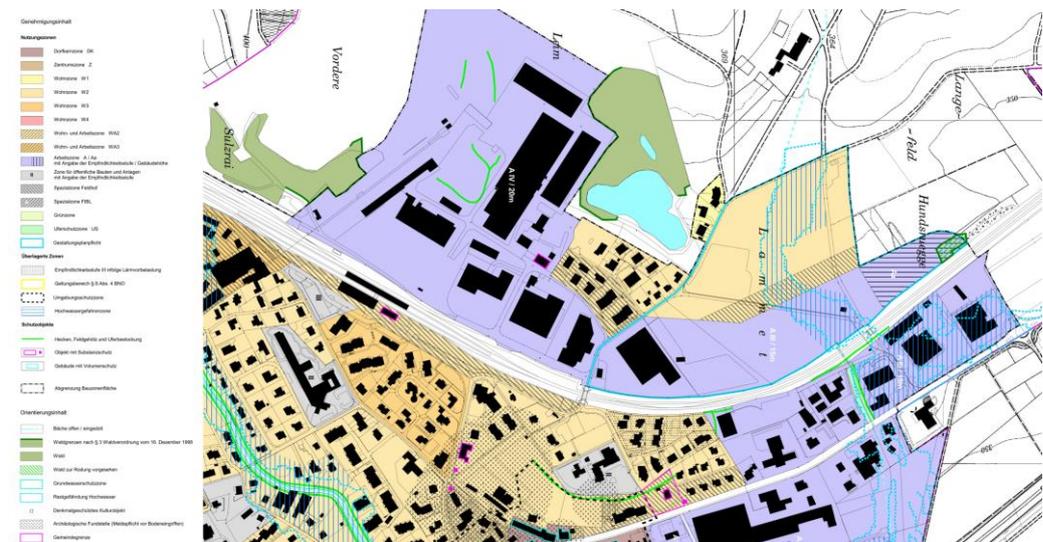


Abbildung 3: Auszug Bauzonenplan Gemeinde Frick 2017

Der Perimeter des EP Hintere Bahnhofstrasse liegt mehrheitlich in der Arbeitszone. Teile des Perimeters sind keiner spezifischen Bauzone zugeordnet (Gleise SBB, Bereich westlich der Gleise bis zur Grenze mit Gipf-Oberfrick), liegt jedoch innerhalb der Bauzone (vgl. Abgrenzung Bauzonenfläche). Die Bau- und Nutzungsordnung macht keine weiterführenden Aussagen zum Perimeter. Es sind keine Erschliessungs- oder Gestaltungspläne im Bereich der Hinteren Bahnhofstrasse vorhanden.

### Räumliches Entwicklungsleitbild



Abbildung 4: Auszug räumliches Entwicklungsleitbild Gemeinde Frick 2020

Das räumliche Entwicklungsleitbild der Gemeinde sieht für den Bereich nordwestlich der Gleise eine haushälterische Nutzung und Aufwertung vor. Zudem soll eine Fussverbindung beim Bahnhof zur Gleisquerung geschaffen werden.

### Masterplan Bahnhof Frick 2014



Abbildung 5: Masterplan Bahnhof Frick 2014

Im Masterplan Bahnhof Frick von 2014 ist die sogenannte Norderschliessung (Verbindung K292 und K488) vorgesehen. Die Verlängerung der Personenunterführung auf die Nordseite wird angestrebt. Das Real der Tonwerke wird als mögliches Siedlungsgebiet ausgewiesen.

### Weiterentwicklung Bahnhof Frick 2022

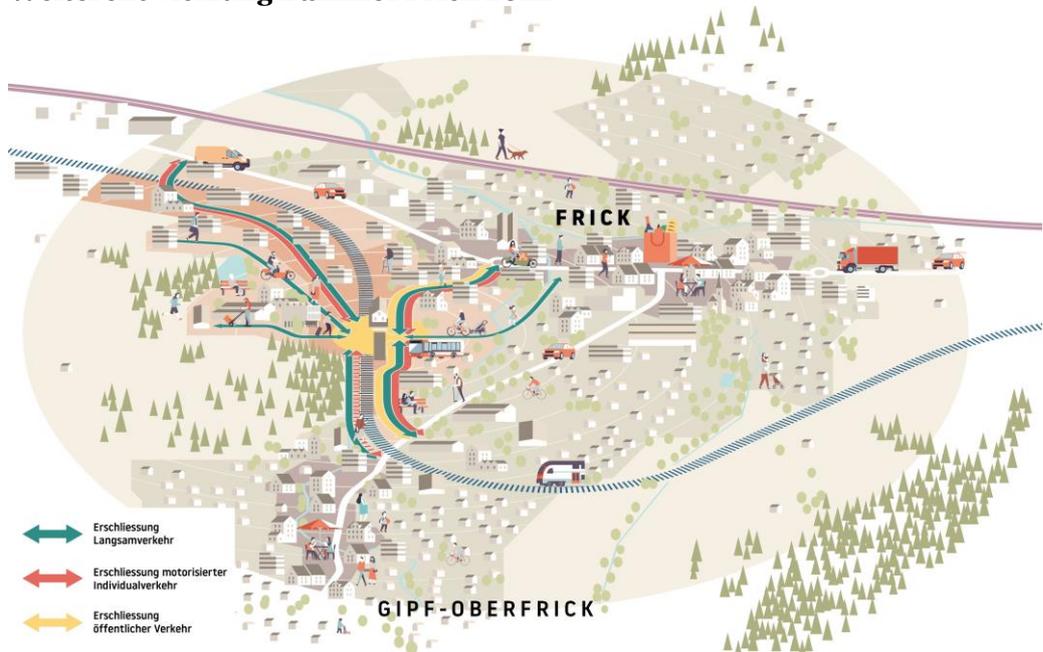


Abbildung 6: Zielbild Bahnhof Frick 2022

Die Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick haben 2022 gemeinsam im Prozess «Weiterentwicklung Bahnhof Frick» ein Zielbild festgelegt. Darin wird ein Zugang zum Bahnhof für die Nordseite sowie eine Fuss-Veloverkehrsverbindung entlang der Nordseite der Gleise Richtung Gipf-Oberfrick angestrebt. Auf die sogenannte «Norderschliessung», also die Strassenverbindung entlang der Gleise, wird verzichtet. Im Erschliessungsplan werden somit lediglich die Zufahrten bis zum Bahnhof und für die umliegenden Parzellen für den MIV sichergestellt.

### Gestaltungsplan Lammet

Für das Quartier Lammet besteht ein rechtskräftiger Gestaltungsplan. Das Quartier liegt an der Hinteren Bahnhofstrasse (heute Weiherweg, die Strasse entlang der Gleise stellt somit eine Verlängerung der bestehenden Hinteren Bahnhofstrasse dar) und bietet Raum für rund 134 Wohneinheiten. Im Gebiet ist Potenzial für 120 weitere Wohnungen (bereits erschlossen und im Perimeter des Gestaltungsplanes) vorhanden. Das Quartier soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und direkt an den Bahnhof Frick angebunden werden. Der Gestaltungsplan Lammet tangiert im Bereich des Anschlusses der Hinteren Bahnhofstrasse an den heutigen Weiherweg den Perimeter des Erschliessungsplanes.



Abbildung 7: Gestaltungsplan Lammet  
Quelle: AGIS

## 2.2 Weitere Aspekte

### Belastete Standorte und Altlasten

Gemäss Kataster der belasteten Standorte im Bereich des öffentlichen Verkehrs (KbS BAV) liegt im Gleisbereich des Bahnhofs Frick ein belasteter Standort ([https://www.kbs.bav.admin.ch/kbs/kbs\\_bav\\_A06278\\_04\\_PO194.pdf](https://www.kbs.bav.admin.ch/kbs/kbs_bav_A06278_04_PO194.pdf), weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig) vor.



Abbildung 8: Auszug KbS BAV  
Quelle: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

### Gewässer und Hochwasser

Im Perimeter des Erschliessungsplans sind keine Gewässer vorhanden. Im Betrachtungsperimeter liegen der Bruggbach, der Lammetweiher sowie das Lammatbächlein/Moosbächli. Das gesamte Gebiet liegt ausserhalb der Hochwassergefahrenzone.

## Generelle Entwässerungsplanung (GEP)

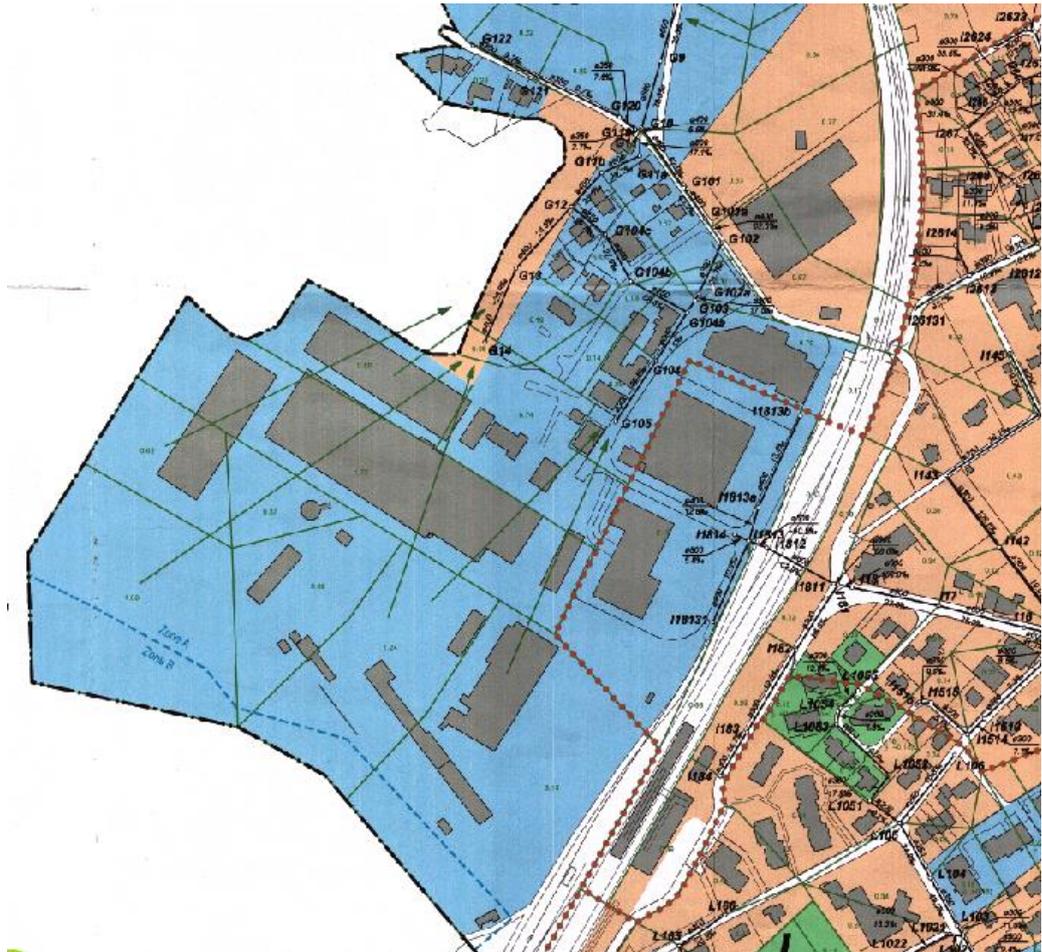


Abbildung 9: Ausschnitt GEP  
Quelle: AGIS

Das Gebiet entlang der Hinteren Bahnhofstrasse ist durch eine Systemgrenze in zwei Teilgebiete aufgeteilt:

- Die Parzelle 710 (Tonwerke) wird Richtung Norden/Lammet entwässert.
- Die beiden gewerblich genutzten Parzellen 1901 und 2020 werden Richtung Osten über eine Leitung unter dem Bahntrassee entwässert (rot gepunktete Linie = Systemgrenze).

### Denkmalpflege

Im Betrachtungsperimeter befindet sich das Bauinventarobjekt INV-FRI925 (Ziegeleikantine von 1904). Dieses wird durch den Erschliessungsplan nicht tangiert.

### Wald

Im Betrachtungsperimeter befindet sich ein Waldstück im Grenzbereich zur Gemeinde Gipf-Oberfrick. Die geplante Fuss- und Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick tangiert die bestehende Waldfläche auf dem Gebiet der Gemeinde Frick voraussichtlich nicht, die Weiterführung auf Gemeindegebiet Gipf-Oberfrick beansprucht allenfalls Waldfläche.

## Lärm

Nachfolgend ist ein Ausschnitt aus der Karte Strassenlärm des Kantons Aargau für die Hintere Bahnhofstrasse sowie die nähere Umgebung dargestellt:



Abbildung 10: Ausschnitt Karte Strassenlärm  
Quelle: <https://www.ag.ch/app/agisvie-wer4/v1/>

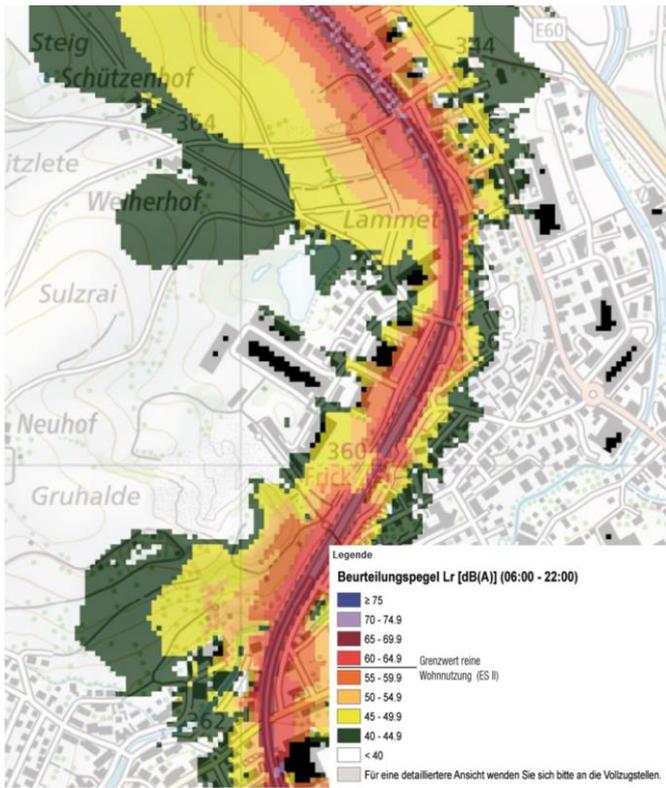
Die Hintere Bahnhofstrasse liegt in der Arbeitszone A und ist der Lärmempfindlichkeitsstufe IV zugeordnet. Entlang der zukünftigen Hinteren Bahnhofstrasse (heute Ziegeleistrasse) werden die Immissionsgrenzwerte bei den beiden heute genutzten Gebäuden einhalten:

- Ziegeleistrasse 13 (Richner Baubedarf):
  - Empfindlichkeitsstufe IV
  - Tag: Immissionsgrenzwert 70, Beurteilungspegel 51
  - Nacht: Immissionsgrenzwert 60, Beurteilungspegel 41.5
  - Immissionsgrenzwert eingehalten
- Ziegeleistrasse 15 (Husner Holzbau):
  - Empfindlichkeitsstufe IV
  - Tag: Immissionsgrenzwert 70, Beurteilungspegel 52.8
  - Nacht: Immissionsgrenzwert 60, Beurteilungspegel 43.5
  - Immissionsgrenzwert eingehalten

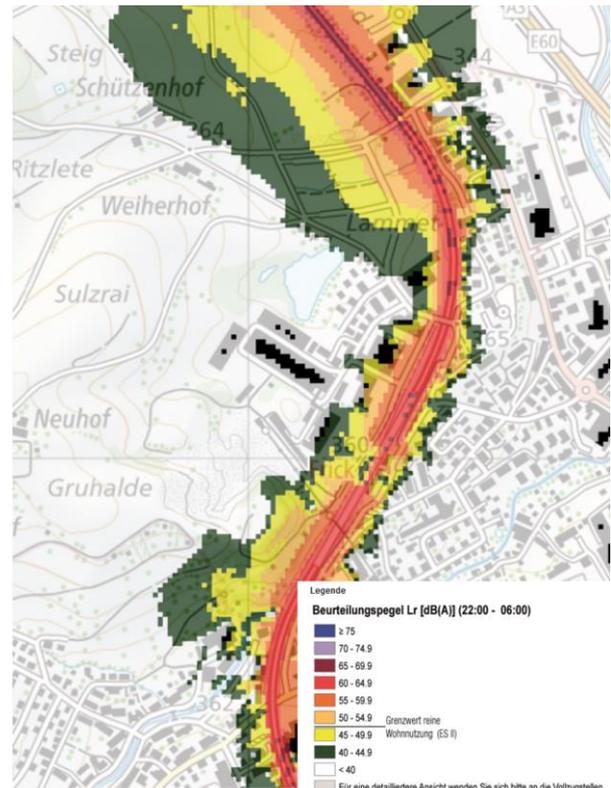
Im Quartier Weihermatt und Lammet werden die Grenzwerte eingehalten. Entlang des Weiherweges (Parzellen 364, 366, 368, 2232, 1835) werden die Grenzwerte ebenfalls eingehalten.

Entlang der Bahnhofstrasse werden die Immissionsgrenzwerte bei einigen Gebäuden überschritten.

Das Gebiet der Hinteren Bahnhofstrasse wird zudem durch den Eisenbahnverkehr durch Lärm belastet.



Eisbahnlärm Tag



Eisbahnlärm Nacht

Abbildung 11: Ausschnitte Karte Eisenbahnlärm Tag und Nacht BAFU  
Quelle: map.geo.admin.ch

Das Gebiet entlang der Hinteren Bahnhofstrasse (Gebäude entlang heutiger Zeigeleistrasse) weist tagsüber eine Lärmbelastung im Bereich des Grenzwertes für Wohnnutzungen (ES II) auf. In der Nacht liegt die Lärmbelastung deutlich über dem Grenzwert. Für den Erschliessungsplan ist die Lärmbelastung durch den Bahnverkehr von untergeordneter Bedeutung, da das Gebiet grundsätzlich bereits erschlossen ist und der Erschliessungsplan nicht zur Erschliessung einer Wohnnutzung (mit entsprechend hoher Sensibilität bezüglich Lärm) dient.

## 2.3 Analyse Ort

### Historische Entwicklung

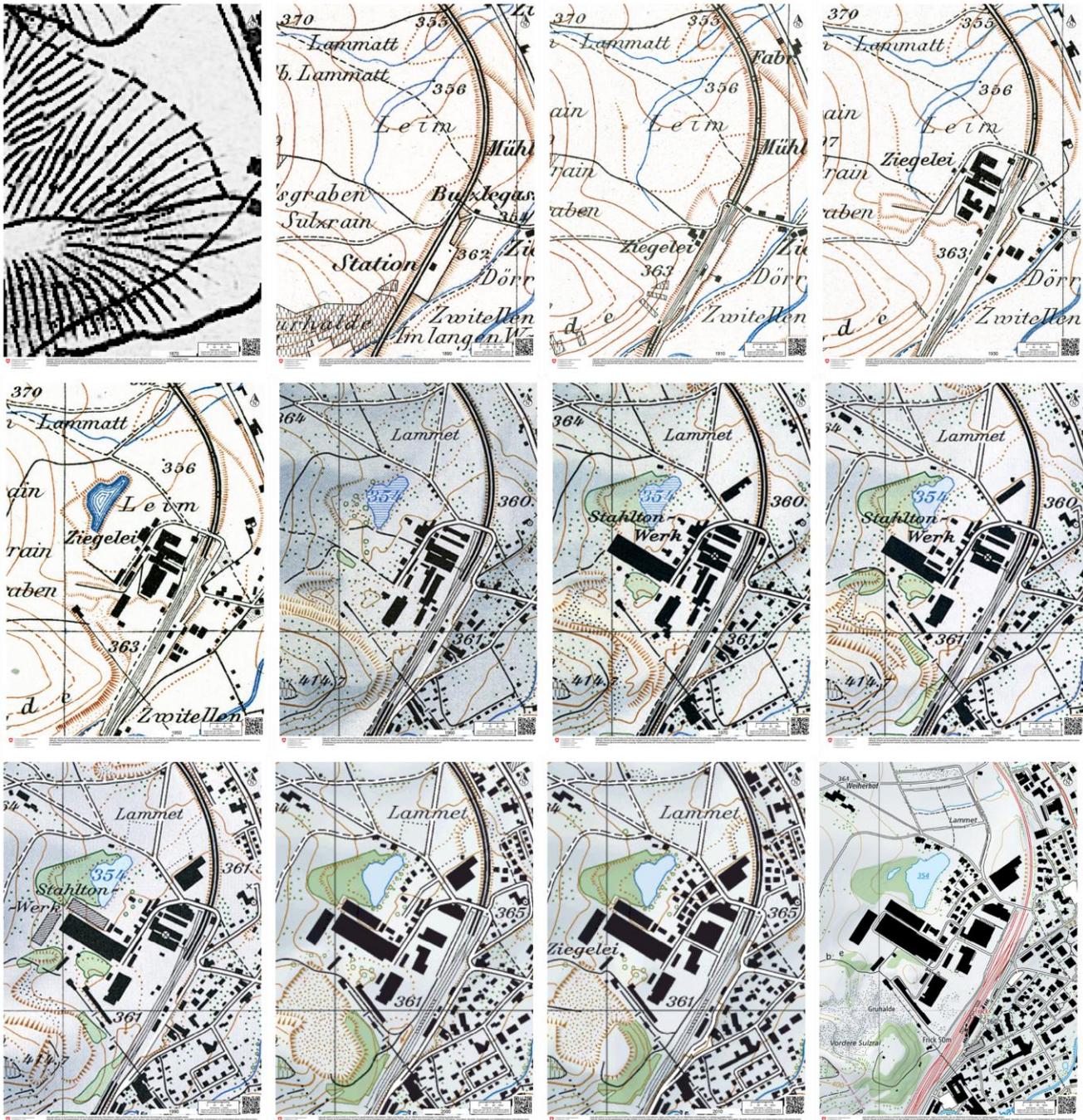


Abbildung 12: Historische Entwicklung von 1870 (oben links) bis 2023 (unten rechts)  
Quelle: map.geo.admin.ch

Auf der Nordseite der Gleise befinden sich seit über 100 Jahren die Tonwerke mit Abbaugelände und Produktionsanlagen. Historisch hat sich die Anordnung der Gebäude immer wieder verändert. Aufgrund des Materialabbaus und vermutlich Materialdeponien wurde das ursprünglich gewachsene Terrain laufend angepasst. Der Betrieb des Tonwerkes wurde per Mai 2024 eingestellt.

Ein unbefestigter Weg entlang der Gleise ist vermutlich schon länger vorhanden, ab 2000 ist der erste Abschnitt asphaltiert.

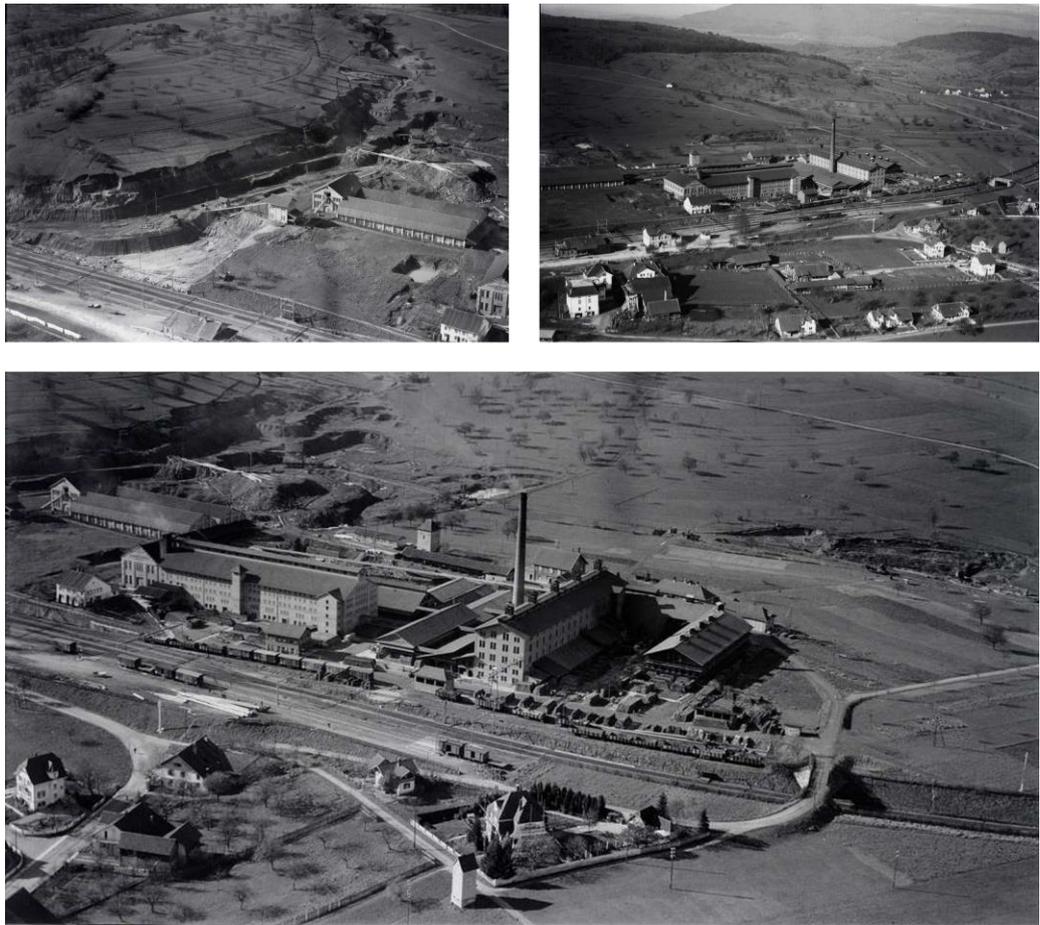


Abbildung 13: Historische Situation zwischen 1918 und 1937  
Quelle: ETH-Bibliothek

### Eigentumsverhältnisse im Perimeter

Die Parzellen im Perimeter des EP gehören folgenden Grundeigentümern:

Parzelle	Grundeigentümer
30	SBB, Bern
710	Tonwerke Keller AG, Frick
1277	Stahlton Bauteile AG, Frick
1337	Stahlton Bauteile AG, Frick
1901	Husner AG Hozbau, Frick
1902	Tonwerke Keller AG, Frick [Strasse]
1984	Einwohnergemeinde Frick, Frick
2020	BR Bauhandel AG, Rümlang

Abbildung 14: Eigentumsverhältnisse im Perimeter, Quelle: AGIS

Die heute bestehende Strasse entlang der Gleise liegt innerhalb der Parzellen 1902 und 710 (beide in Besitz der Keller Tonwerke AG).

### Heutige Nutzungen

Entlang der Hinteren Bahnhofstrasse (heute Ziegeleistrasse) bestehen gewerbliche Nutzungen. Neben den Tonwerken befindet sich ein Baubedarfsgeschäft sowie eine Holzbaufirma. Daran anschliessend liegt ein Wohnquartier.

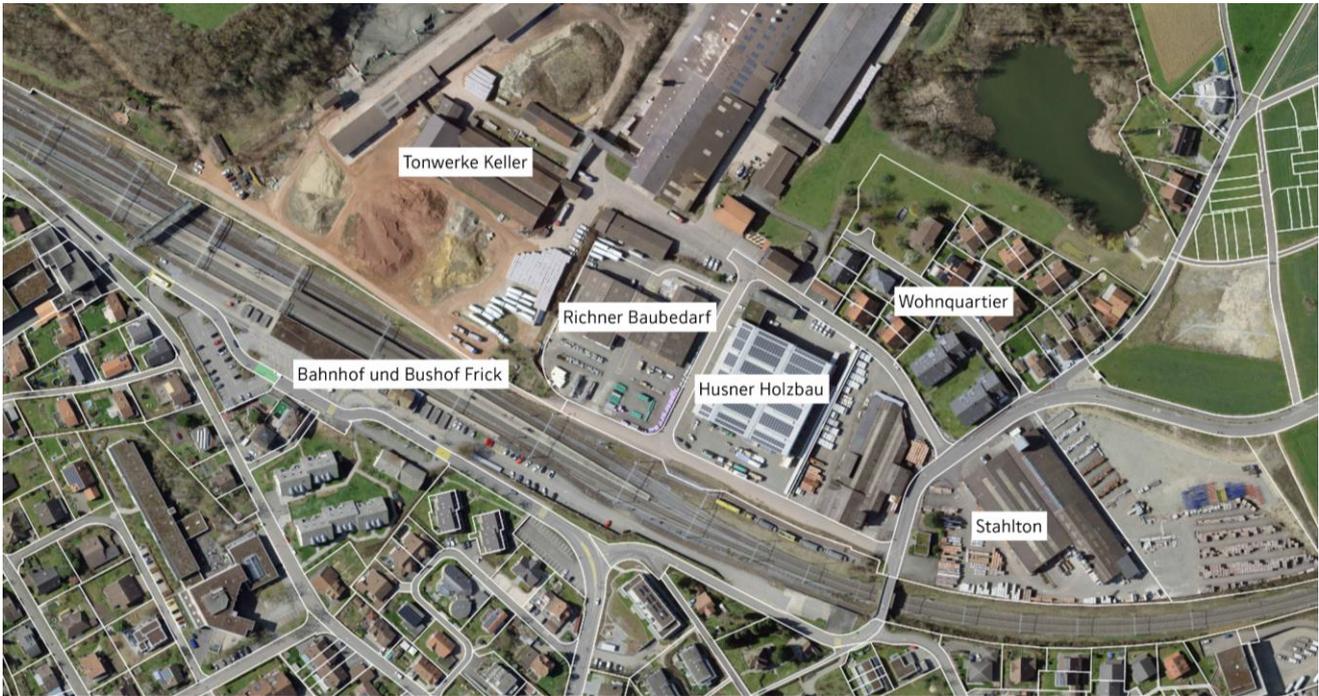


Abbildung 15: Nutzungen heute  
Quelle Kartengrundlage: map.geo.admin.ch

### Terrain

Die Ziegeleistrasse entlang der Gleise verläuft zunächst auf dem Niveau der Bahn, steigt dann um ca. 4 m an, um dann wieder das Niveau der Bahn zu erreichen (vgl. Längsprofil).

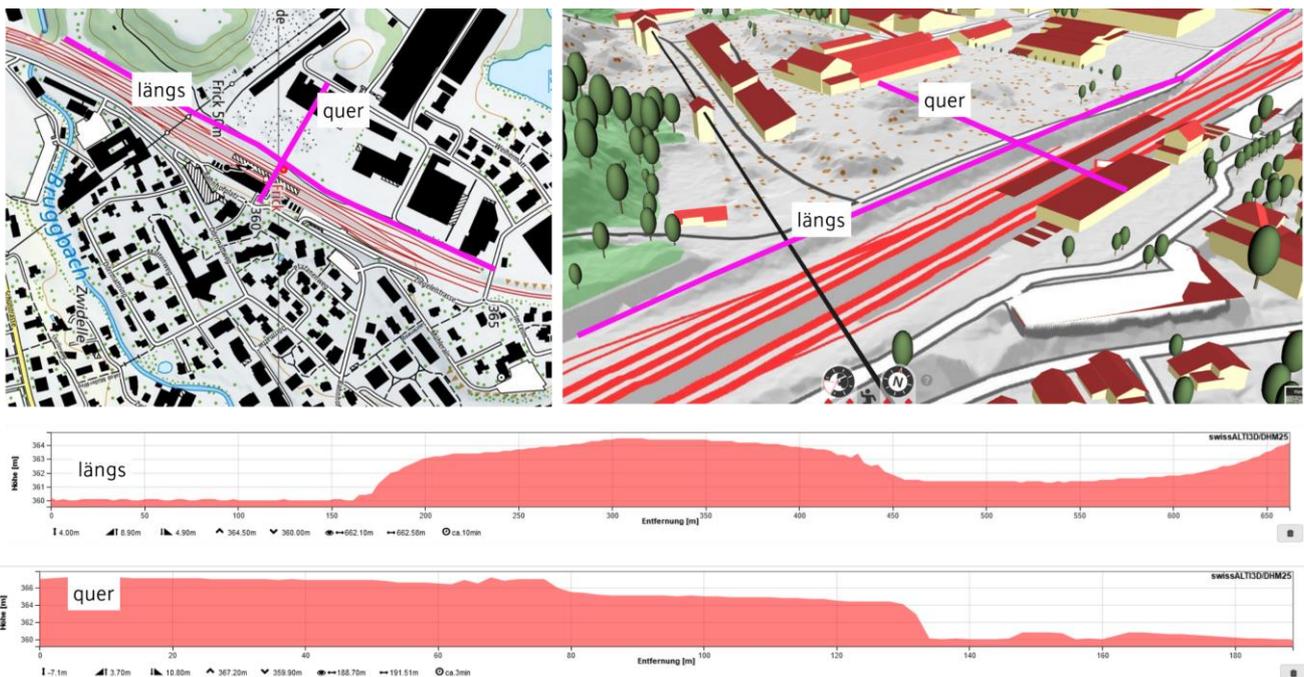


Abbildung 16: Terrain und Profile  
Quelle: map.geo.admin.ch

## 2.4 Analyse Verkehr

### Strassenraum

Die bestehende Strasse ist im ersten Abschnitt ca. 7 m und ab dem Baubedarf ca. 4 m breit.



Abbildung 17: Eindrücke Strassenraum,  
Quelle: maps.google.ch

## Erschliessung

Die Strassen im Perimeter des Erschliessungsplanes dienen heute vor allem der lokalen Erschliessung der Nutzungen:

- Die Tonwerke und der Baubedarf werden über die Strasse entlang der Gleise und deren Fortführung erschlossen.
- Das bestehende Wohnquartier Weihermatt wird durch bauliche Hindernisse von durchgehendem Schwerverkehr entlastet. Das Areal der Husner Holzbau AG ist über diese Strasse erreichbar, die Ausfahrt erfolgt auf der Seite der Bahngleise. Zudem beansprucht die Husner Holzbau AG aktuell einen Teil der Strasse für die Lagerung und den Transport von Material.
- Das gesamte Quartier nordwestlich der Gleise wird über die Brücke des Weiherweges sowie über die Unterführung Schützenweg an das umliegende Strassen-netz angebunden.
- Langfristig wäre eine weitere Anbindung an den Kreisel bei der Langenfeldstrasse mit einer neuen Gleisunterführung und einer Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse denkbar. Für den Erschliessungsplan ist von den heutigen Zu- und Wegfahrten auszugehen.

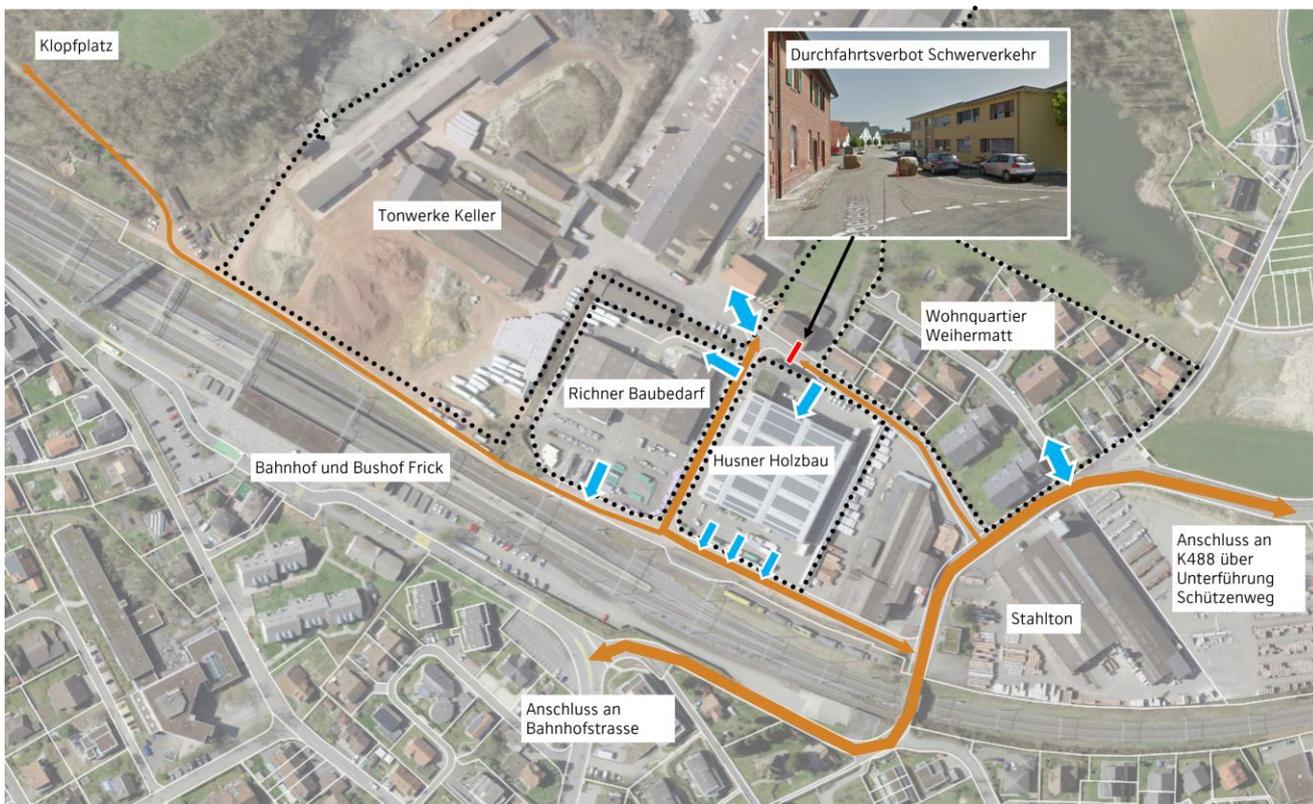


Abbildung 18: Heutiges Erschliessungsprinzip

Quelle Kartengrundlage: map.geo.admin.ch

## Fuss- und Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick

Die Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick streben eine durchgehende Verbindung entlang der Gleise (quasi Verlängerung der Hinteren Bahnhofstrasse) für den Fuss- und Veloverkehr an. Es besteht eine konkrete Absicht beider Gemeinden, diese Verbindung zu realisieren. Dazu wurde im Rahmen der letzten Revision der Ortsplanung der Bereich zwischen der Arbeitszone und der Gemeindegrenze der Bauzone zugewiesen. Aufgrund der räumlichen Randbedingungen wird die Verbindung voraussichtlich auf der Fläche

von zwei heute noch vorhandenen, gemäss SBB jedoch zum Rückbau vorgesehenen Gleisen angeordnet werden. Der Zeitpunkt der Aufhebung der Gleise ist derzeit noch offen. Die Verbindung käme damit innerhalb der Bauzone zu liegen. Eine andere Führung des Fuss-/Veloweges wäre aufgrund der topografischen Gegebenheiten deutlich schwieriger umzusetzen.

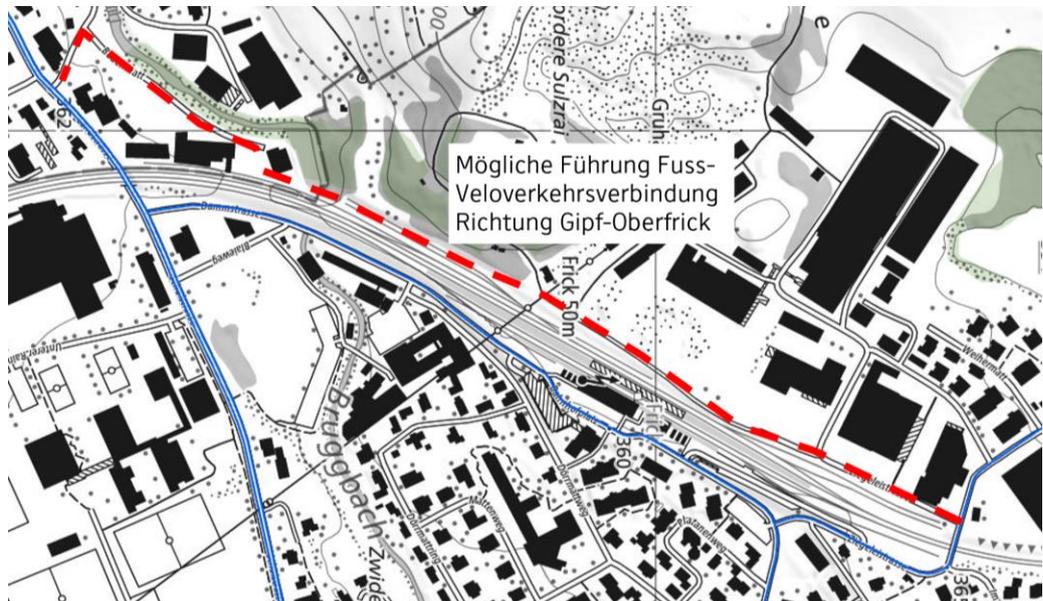


Abbildung 19: Bestehende kantonale Velorouten und ungefähre Führung der neuen Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr nördlich der Gleise Richtung Gipf-Oberfrick  
Quelle Kartengrundlage: map.geo.admin.ch

Aufgrund der vorhandenen Gleisanlage kann im Erschliessungsplan noch keine räumliche Sicherung der Strassenfläche vorgenommen werden. Die Weiterführung auf den Gleisen wird jedoch als Orientierungsinhalt aufgezeigt. Sie kann zu einem späteren Zeitpunkt nach der Aufhebung der Gleise in einem separaten Bauprojekt und in Abstimmung zur geplanten Fortsetzung in Gipf-Oberfrick realisiert werden.

## 2.5 Bahnhof und Bushof

### Funktionale Studie Bahnhof Frick 2023

2017 wurde die Vertiefungsstudie Bahnhof Frick erarbeitet. 2023 hat die Gemeinde zusammen mit dem Kanton Aargau eine Funktionale Studie zum Bahnhof Frick erarbeitet. Darin wurde das Konzept von 2017 überarbeitet und optimiert, insbesondere um die Umsteigewege zu reduzieren. Gemeinde und Kanton haben gemeinsam das nachfolgende Layout als Bestvariante festgelegt. Derzeit wird diese konkretisiert und für die Ausführung projiziert.

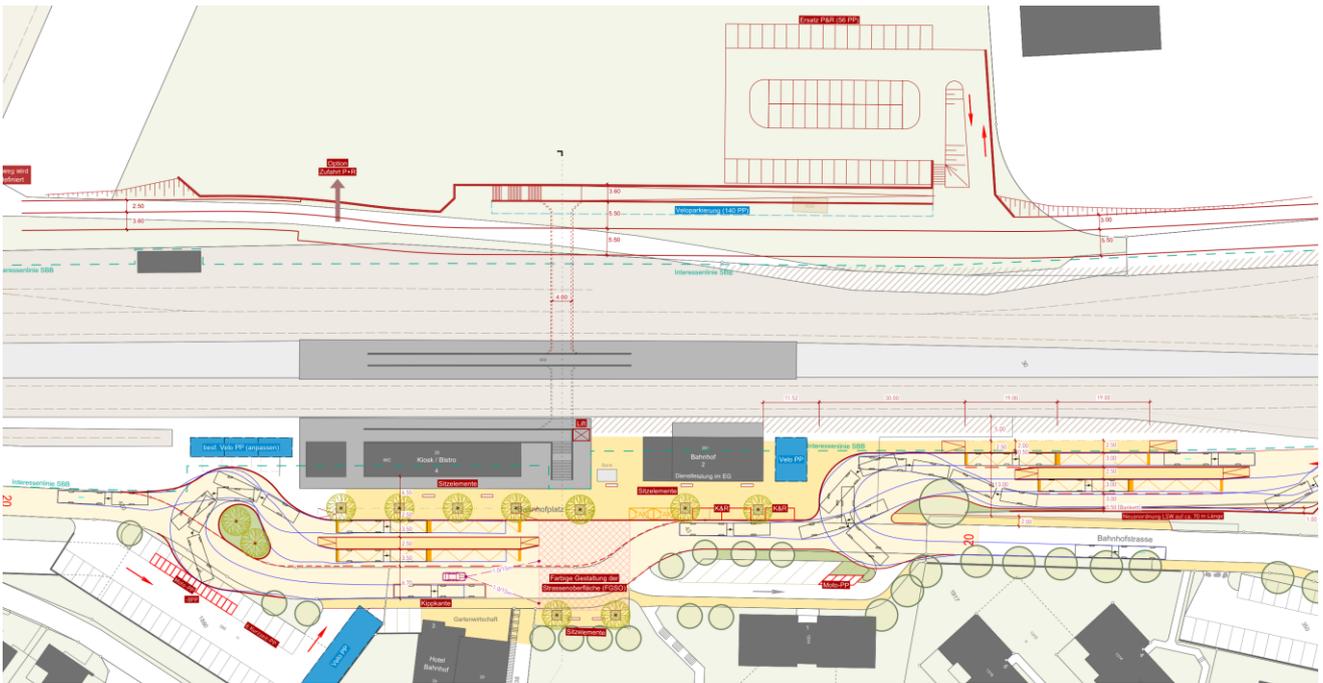


Abbildung 20: Bestvariante

Quelle: Funktionale Studie Bushof Frick 2023

Aufgrund des Konzepts ergeben sich folgende Anforderungen für die Nordseite:

- Die bestehende Personenunterführung soll verlängert und auf der Nordseite ein neuer Bahnhofzugang geschaffen werden. Die Dimensionen der Personenunterführung müssen noch präzisiert werden.
- Der Bahnhofzugang wurde bisher auf der Seite der Tonwerke vorgesehen, die exakte Lage und Gestaltung wurden jedoch noch nicht festgelegt. Die Strasse wurde in den bisherigen Planungen in einer Tieflage, d.h. auf dem Niveau der Perrons angesetzt.
- Die Nordseite des Bahnhofs soll für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv erreichbar sein. Es sind 140 Veloparkplätze vorgesehen.
- Der Bushof beansprucht den heutigen P+R-Standort der SBB auf der Südseite. Die wegfallenden 56 Parkplätze sollen neu auf der Nordseite angeordnet werden. Eine entsprechende Zufahrt für den MIV zum P+R ist sicherzustellen.
- Richtung Gipf-Oberfrick ist eine neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen.

### Interessenlinie und zukünftige Entwicklungen SBB

Im Rahmen der Funktionalen Studie werden die Interessenlinien der SBB berücksichtigt. Diese tangieren den Perimeter des Erschliessungsplans und sind eine wichtige Randbedingung für die Festlegung der Strasse inkl. Trottoir.



folgender Abschnitt) rücken die Gleise weiter Richtung Süden, wodurch der Gleisabstand sich vergrössert und folglich kleine Bäume bewilligungsfähig wären.

#### *Zukünftige Gleisanlage – Interessenlinie ohne Gleis 65*

Die Gleisanlage in Frick wird mittel- bis langfristig umgestaltet. Die beiden Abstellgleise 64 und 65 entlang der Hinteren Bahnhofstrasse wird zurückgebaut (vgl. dazu die langfristige Interessenlinie in violett), ebenso die Abstellgleise 56 und 57 an der Gemeindegrenze zu Gipf-Oberfrick. Die Interessenlinie bleibt in diesem Bereich jedoch unverändert, die Gleise 56 und 57 liegen immer ausserhalb der Interessenlinie. Da der Fuss- und Veloweg die Parzelle der SBB beanspruchen würde, kann er derzeit noch nicht im Erschliessungsplan räumlich gesichert werden.

## **2.6 Zukünftige Entwicklungen Ziegeleiareal**

Das weitläufige Areal der Tonwerke Keller AG diente bis Mai 2024 der Produktion und wird in der BNO als Arbeitszone definiert. Derzeit läuft die Suche nach einer Zwischennutzung. Das Areal bietet sich aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung direkt beim Bahnhof grundsätzlich für eine Entwicklung im Sinne des Richtplans (vgl. Arbeits- und Wohnschwerpunkte in Frick) an. Die Gemeinde Frick strebt derzeit bis auf Weiteres eine solche jedoch noch nicht an. Die Tonwerke Keller AG haben im Rahmen eines Masterplans Überlegungen zu einer zukünftigen Entwicklung des Areals angestellt und verschiedene Szenarien entworfen. Denkbar wäre eine gemischte Nutzung (Produktion, Gewerbe und Wohnen) am Bahnhof.

Neben Wohn- und Gewerbenutzungen bestehen auch Ideen für die Verlegung des Sauriermuseums Frick in das Areal, wobei diese noch nicht konkret sind. Im Masterplan zum Ziegeleiareal werden zur Erschliessung des Areals noch keine konkreten Aussagen gemacht.

Im Erschliessungsplan Hintere Bahnhofstrasse wird die zukünftige Erschliessung des Areals nicht untersucht, resp. werden lediglich folgende Grundsätze zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität berücksichtigt:

- Der Erschliessungsplan stellt im Sinne der Aufwärtskompatibilität sicher, dass das Areal bei einer zukünftigen Entwicklung über die Hintere Bahnhofstrasse erschlossen werden kann.
- Die Haupterschliessung für das gesamte Baufeld erfolgt für den MIV über die neue Hintere Bahnhofstrasse entlang der Gleise und über möglichst wenige Zugangspunkte (konzentrierte Ein-/Ausfahrt). Die Feinerschliessung erfolgt ab den Zugangspunkten im Areal. Dadurch kann der MIV auf der gleisnahen Achse konzentriert werden.
- Nach dem Bahnhofzugang Nord sollen ausschliesslich Fuss-/Veloverkehr mit wenigen Ausnahmen (MIV-Erschliessung Wälchligarten/Klopfplatz) verkehren.
- Für den Fuss- und Veloverkehr kann in Anlehnung an das Achsenprinzip des Masterplans eine höhere Durchlässigkeit ab der Hinteren Bahnhofstrasse ermöglicht werden. Der Bahnhof Frick liegt optimal und mit dem Nordzugang ist die Erschliessung mit kurzen Fusswegen gewährleistet.

## 3 Anforderungen und Ziele

### 3.1 Anforderungen

Folgende Anforderungen werden an den Erschliessungsplan gestellt:

- Nordzugang für den Bahnhof Frick durch die Verlängerung der Personenunterführung, 150 Veloabstellplätze
- Öffentlich zugängliches P+R auf der Nordseite mit 56 Abstellplätzen (Vorgabe SBB, Ersatz des heutigen Standortes)
- Erschliessung des Nordzugangs für den MIV ab Weiherweg durch die Hintere Bahnhofstrasse
- Berücksichtigung der Interessenlinie der SBB
- Erschliessung des Nordzuges für den Fuss- und Veloverkehr ab der Ziegeleistrasse zur Anbindung des Quartiers Lammet (und der weiteren Quartiere im Betrachtungsperimeter) mit einer attraktiven und sicheren Infrastruktur
- Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität für die neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung nordwestlich der Gleise zwischen Frick und Gipf-Oberfrick (Verbindung der beiden Gemeinden, Anbindung Gipf-Oberfrick an den neuen Nordzugang)
- Sicherstellung/Beibehaltung der heutigen Erschliessung im Perimeter für das Wohnquartier Weihermatt sowie die vorhandenen gewerblichen Nutzungen inklusive der Zu-/Wegfahrten für den Schwerverkehr
- Sicherstellung Aufwärtskompatibilität Erschliessung Areal Tonwerke

Entgegen früheren Planungen und Entwürfen für die Erschliessung ist eine Verlängerung der Hintere Bahnhofstrasse Richtung Gipf-Oberfrick bis zur K488 für den MIV nicht mehr als Anforderung zu berücksichtigen.

### 3.2 Öffentliche Interessen - Planungsziele

Der geplante Nordzugang zum Bahnhof Frick ist der wichtigste Auslöser für den Erschliessungsplan und stellt das übergeordnete öffentliche Interesse dar. Dazu gehört neben der Erschliessung des Nordzuges über die Hintere Bahnhofstrasse insbesondere auch die P+R-Anlage.

Mit dem Erschliessungsplan sollen folgende Planungsziele erreicht werden:

- Sicherung der Flächen für den Nordzugang zum Bahnhof
- Sicherung des für die Erschliessung (MIV, Veloverkehr, Fussverkehr) notwendigen Strassenraums ab Knoten Weiherweg bei der Brücke bis zum Nordzugang («Hintere Bahnhofstrasse»)
- Sicherung der Fläche für einen P+R-Standort beim Nordzugang
- Sicherung von Flächen für ökologische Ausgleichsflächen und für Grünräume zur Hitzeminderung im Strassenraum
- Sicherung des Anschlusses für eine Weiterführung als Fuss-/Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick
- Sicherung von Zugangsbereichen für die langfristige Erschliessung des Areals der Keller Tonwerke

## 4 Erschliessungs-/Gestaltungskonzept

Vorbemerkung: Der Erschliessungsplan (vgl. Beilage und Abschnitt 5) kann gegenüber dem Erschliessungs-/Gestaltungskonzept in einzelnen Aspekten abweichen.

### 4.1 Verkehrskonzept

Das dem Erschliessungsplan zugrundeliegende Verkehrskonzept orientiert sich am heutigen Prinzip. Die Hintere Bahnhofstrasse stellt die Erschliessung für den MIV und den Fuss-/Veloverkehr entlang der Gleise als Hauptachse sicher.

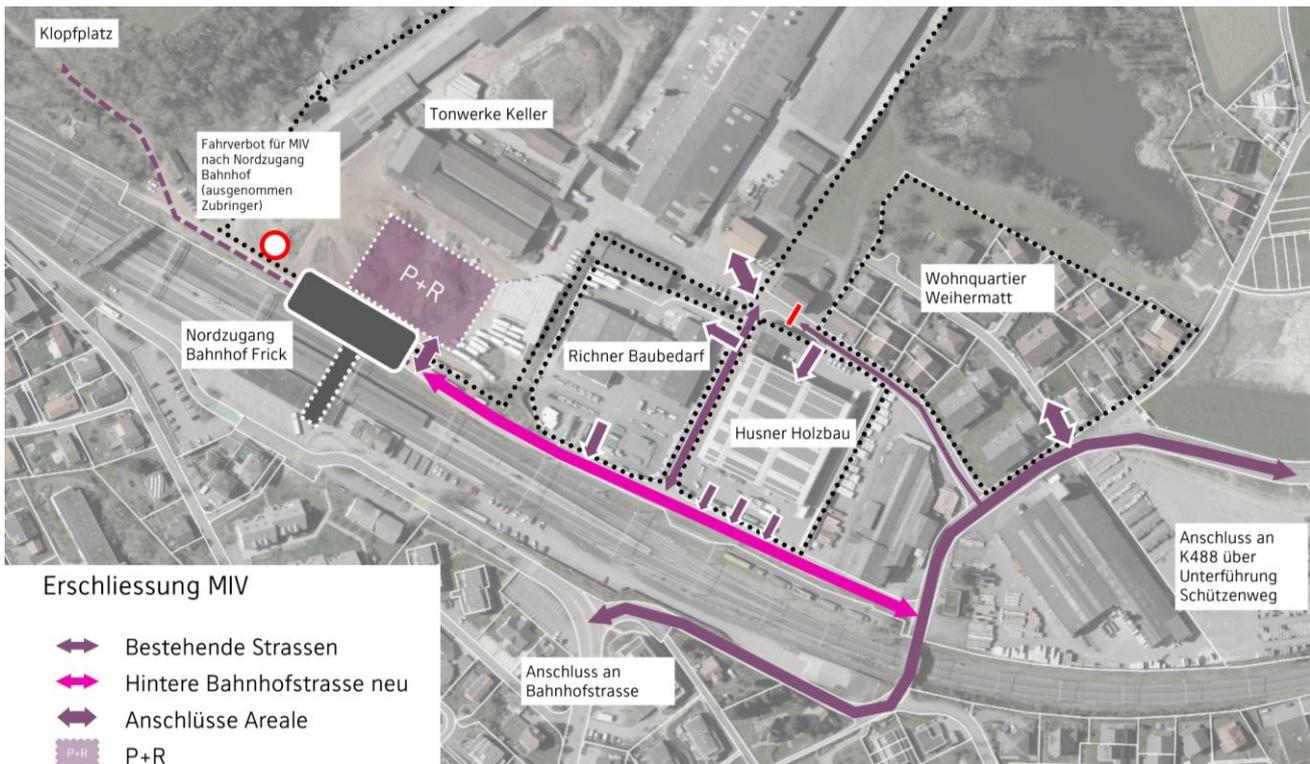


Abbildung 23: Verkehrskonzept MIV kleinräumig



Abbildung 24: Erschliessungskonzept MIV grossräumig

Grossräumig bleiben die bestehenden Anschlusspunkte an das übrige Strassennetz bestehen. Es wird davon ausgegangen, dass die vorhandenen Fahrwege bis auf Weiteres ausreichend Kapazität für den Verkehr bieten, da die heutigen Nutzungen unverändert bleiben. Das gilt auch für die beiden bestehenden kritischen Stellen:

- Weiherweg mit Brücke über die Gleise mit knappem Querschnitt: die Engstelle besteht heute und ist mit einer entsprechenden Vortrittsregelung ausgestattet.
- Unterführung Schützenweg unter den Bahngleisen

Langfristig (d.h. im Zeitraum einer stärkeren Entwicklung im Betrachtungsperimeter mit entsprechend grösserem Verkehrsaufkommen) könnten folgende Massnahmen in Frage kommen:

- Verbreiterung der Brücke über die Gleise
- Neue Gleisquerung durch Verlängerung der Strasse und Anschluss an Kreisell an der K292

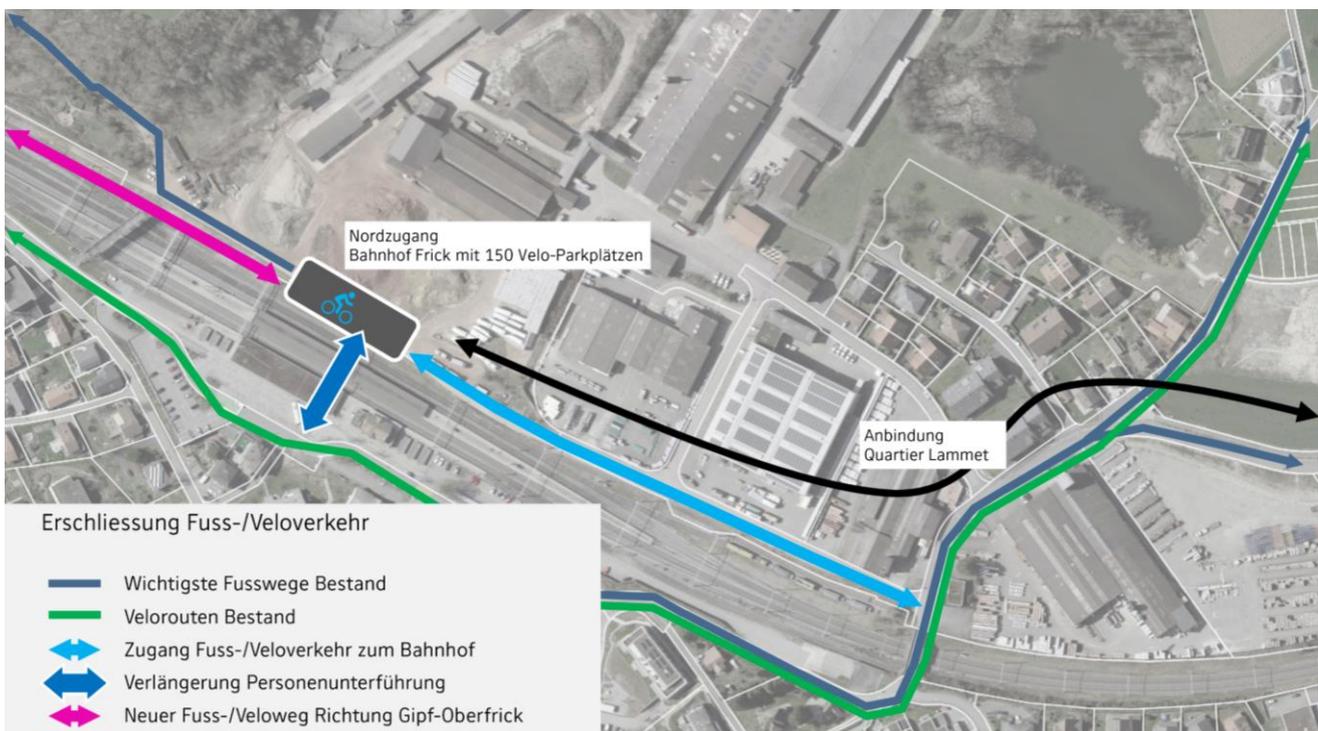


Abbildung 25: Verkehrskonzept Fuss-/Veloverkehr

Für den Fuss- und Veloverkehr wird die Hintere Bahnhofstrasse als neue attraktive Zugangssachse zum Bahnhof ausgestaltet.

## 4.2 Verkehrsaufkommen

Heute wird die Hintere Bahnhofstrasse lediglich durch die Anstösser mit wenigen Fahrten pro Tag (v.a. Anlieferung) befahren. Aufgrund des Erschliessungskonzeptes/Erschliessungsplans ergeben sich voraussichtlich folgende Änderungen im Verkehrsaufkommen auf der Hinteren Bahnhofstrasse und in der näheren Umgebung:

### *Verkehrsaufkommen infolge P+R*

- Es sind insgesamt 56 Parkplätze vorgesehen. Diese generieren auf der Hinteren Bahnhofstrasse und im umliegenden Strassennetz entsprechende zusätzliche Fahrten.
- Für die Abschätzung des Fahrtenaufkommens aufgrund einer P+R-Anlage bestehen keine spezifischen Normen. Auf Grundlage eines Forschungsberichtes<sup>1</sup> und der Norm SN 640 280 des VSS werden folgende Annahmen getroffen:
  - P+R-Anlagen werden in der Regel von Pendler\*innen genutzt. Diese weisen typischerweise eine lange Parkierdauer auf (Ankunft am Morgen, Rückreise am Nachmittag).
  - P+R-Anlagen weisen eine Tagesganglinie mit Einfahrtsspitzen am Morgen und Ausfahrtsspitzen am Nachmittag auf. Aufgrund von Erhebungen wurden pro Stunde sind 0.32 Einfahrten pro Abstellplatz festgestellt.
  - Es wird angenommen, dass ein P+R-Abstellplatz etwa 2 Fahrten pro Tag generiert. Da die Abstellplätze theoretisch auch mehrfach über den Tag genutzt werden können, wird der Wert auf 2.5 Fahrten pro Parkplatz und Tag erhöht.
- Mit den getroffenen Annahmen ergeben sich folgende Verkehrsaufkommen:
  - Pro Stunde: 18 Fahrten
  - Pro Tag insgesamt: 140 Fahrten
- Weitere einzelne Fahrten aufgrund von Zubringerverkehr im MIV zum Bahnhofzugang (2 Kiss+Ride-Plätze) können hinzukommen. Es wird angenommen, dass diese beiden Parkplätze ein etwas höheres Fahrtenaufkommen von 5 Fahrten pro Tag generieren. Dadurch resultieren pro Tag 10 weitere Fahrten.
- Für die Abschätzung der Auswirkungen auf die Umgebung werden die insgesamt **150 zusätzlichen Fahrten pro Tag** betrachtet.

### *Erhöhte Fuss- und Veloverkehrsfrequenzen*

Das Quartier Lammet sowie die bestehenden Wohnnutzungen generieren voraussichtlich Fuss- und Veloverkehr Richtung Nordzugang des Bahnhofes. Mit der angedachten Infrastruktur kann dieser gut und verträglich abgewickelt werden.

### *Erhöhtes Verkehrsaufkommen Weiherweg*

Heute weist der Weiherweg ein Verkehrsaufkommen DTV von ca. 830 Fahrten pro Tag auf (Quelle: KGV Gemeinde Frick 2020). Der Weiherweg wird ab der Bahnhofstrasse (Brücke via Gleise) sowohl für die Zufahrt zum P+R als auch für die Erschliessung der Quartiere Weihermatt und Lammet (bestehende und neue Nutzungen) genutzt. Dadurch wird das Verkehrsaufkommen auf dem Weiherweg zukünftig höher ausfallen. Es wird angenommen, dass das Quartier Lammet (+ ca. 400 Fahrten pro Tag) zu einem DTV von zukünftig maximal 1200 Fahrzeugen pro Tag führen wird. Dazu kommen nochmals die 150 Fahrten aufgrund des P+R.

<sup>1</sup> Bedarf an Parkfeldern, Verkehrspotentialen und Ganglinien von Gastbetrieben, Bahnhöfen und touristischen Bahnstationen, Rudolf Keller AG, Forschungsauftrag 12/83 VSS, 1986

### 4.3 Lärm

Der Erschliessungsplan für die Hintere Bahnhofstrasse hat folgende Auswirkungen hinsichtlich des Lärms:

- Der Bahnhofzugang an sich verursacht keine relevanten zusätzlichen Lärmemissionen.
- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der Hinteren Bahnhofstrasse wird gering (im Umfang von 150 Fahrten pro Tag) ausfallen. Es wird zudem hauptsächlich tagsüber anfallen.
- Auf dem Weiherweg resultiert aufgrund des Bahnhofzuges und des neuen Quartier Lammets ebenfalls ein höheres Verkehrsaufkommen.

Betrachtung Hintere Bahnhofstrasse:

- Das Gebiet der Hinteren Bahnhofstrasse liegt in der Arbeitszone A und ist der Lärmempfindlichkeitsstufe IV zugeordnet. Die Planungswerte liegen bei 65 dB (Tag) und 55 dB (Nacht).
- Im Bestand werden die Planungswerte deutlich (um ca. 13 dB) unterschritten.
- Der zusätzliche Lärm aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens von 150 Fahrten pro Tag wird als sehr gering eingeschätzt. Es fällt zudem hauptsächlich tagsüber an.
- Mit der angestrebten Signalisation von Tempo 30 (vgl. Abschnitt 4.8) können die Lärmemissionen des Strassenverkehrs zudem weiter reduziert werden.
- Die Planungswerte werden eingehalten. Somit werden die Anforderungen gemäss Artikel 7 des Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten.

Betrachtung Weiherweg:

- Die Parzellen entlang des Weiherweges werden der Empfindlichkeitsstufe II zugeordnet. Die Planungswerte liegen bei 55 dB (Tag) und 45 dB (Nacht).
- Im Bestand werden die Planungswerte deutlich (um ca. 5 dB) unterschritten.
- Annahme: der Weiherweg weist mit dem bestehenden Verkehrsaufkommen (DTV 830 Fahrzeuge pro Tag 2020) sowie dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aufgrund des Quartiers Lammets (+ ca. 400 Fahrten pro Tag) eine Verkehrsbelastung von ca. 1200 Fahrzeugen pro Tag auf.
- Das zusätzliche Fahrtenaufkommen infolge des P+R mit 150 Fahrten pro Tag belastet den Weiherweg nur geringfügig mehr. Die Immissionsgrenzwerte werden eingehalten. Somit werden die Anforderungen gemäss Artikel 9 des Lärmschutzverordnung (LSV) eingehalten.

Betrachtung Bahnhofstrasse:

- Entlang der Bahnhofstrasse werden die Immissionsgrenzwerte für einige Gebäude bereits heute überschritten.
- Aufgrund der Verschiebung der P+R-Anlage auf die andere Gleisseite (heute liegt die Anlage entlang der Bahnhofstrasse) ergibt sich für die Bahnhofstrasse keine relevante Veränderung der Verkehrsbelastung, d.h. die P+R-Anlage belastet die Bahnhofstrasse heute schon. Dadurch ergeben sich auch keine Auswirkungen hinsichtlich der Lärmemissionen.

### 4.4 Lage Hintere Bahnhofstrasse

Heute liegt der Fahrweg entlang der Gleise im Bereich des Bahnhofzugangs teilweise höher als das Niveau der Bahn. Würde die heutige Lage beibehalten, würde die Gestaltung des Bahnhofzugangs deutlich aufwändiger, da rund 8 m Höhendifferenz überwunden werden müssten. Das würde zu entsprechend langen Rampenbauwerken führen.

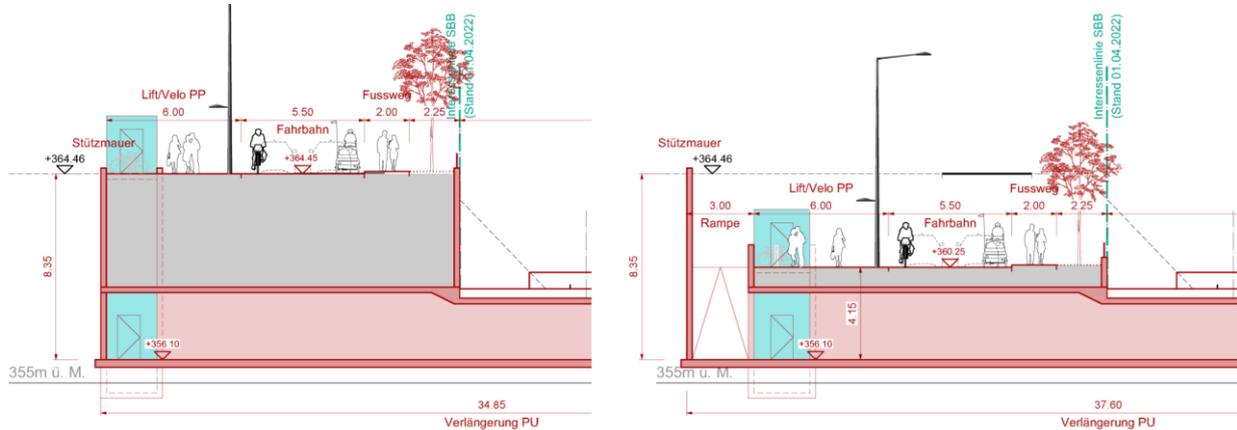


Abbildung 26: Illustration der Auswirkungen der Lage Bahnhofstrasse. Mit der heutigen Lage «hoch» (links) müssen 8 m Höhendifferenz aus der verlängerten PU überwunden werden.

Da das Terrain im Bereich des Wälchligartens wieder auf das Niveau der Bahn absinkt, würde eine hohe Lage auch für die geplante Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick zu einem «Buckel» führen. Mit einer tiefen Lage der Strasse besteht auch ein grösserer Spielraum für die langfristige Bebauung des Ziegeleiareals:

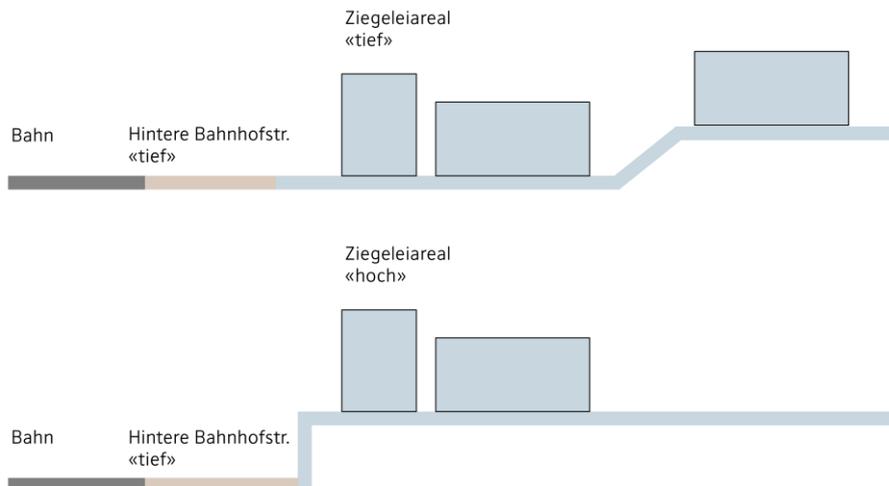


Abbildung 27: Lage Strasse und denkbare Bebauung Ziegeleiareal

Die Hintere Bahnhofstrasse soll in der **Tiefelage** (d.h. auf Niveau der Bahn) geführt werden. Das angrenzende Terrain kann mit Böschungen/Stützmauern gesichert werden.

### 4.5 Nordzugang Bahnhof

Für den Nordzugang des Bahnhofs liegt noch keine detaillierte Projektierung vor. In der Funktionalen Studie (vgl. Abschnitt 2.5) wurden erste Überlegungen dazu festgehalten. Nachfolgend werden zwei Ansätze entwickelt, um anschliessend davon die Lage der

Strassenlinie im Erschliessungsplan abzuleiten. Der Nordzugang an sich wird nicht im Erschliessungsplan festgelegt oder gesichert.

### Ansatz Seite Ziegeleiareal

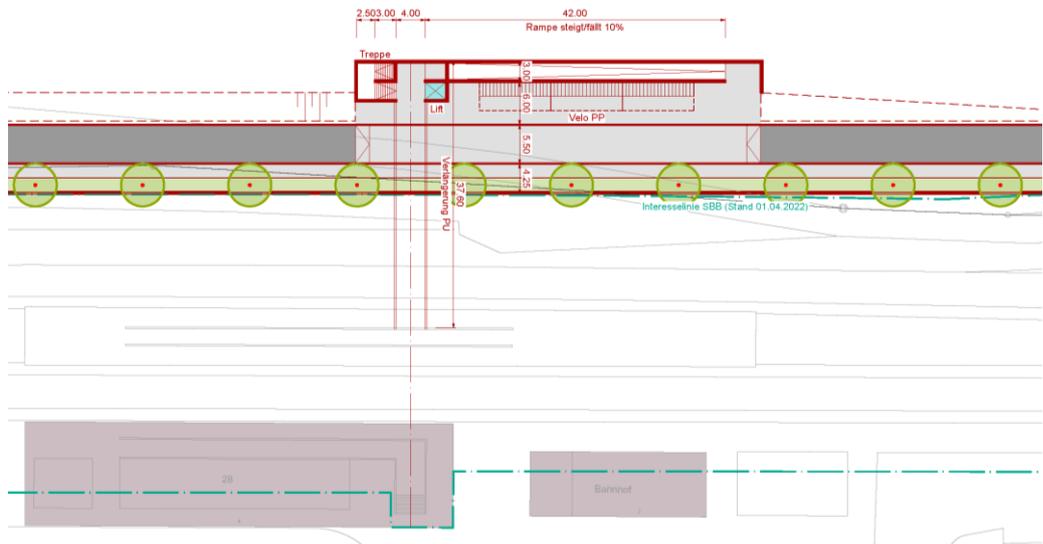


Abbildung 28: Nordzugang Bahnhof Seite Ziegeleiareal,  
Bemerkung: in diesem früheren Planungsstand war der Grünstreifen noch direkt entlang der Gleise angedacht.

- Entspricht bisheriger Planung gemäss Studie 2017 zum Bushof
- Interessant, falls Trottoir auf Seite Ziegeleiareal zu liegen käme
- Längere Unterführung notwendig
- Stärkere Einschränkung für Ziegeleiareal, dafür direkter Zugang denkbar
- Empfehlung: **verwerfen**

### Ansatz Seite Bahn

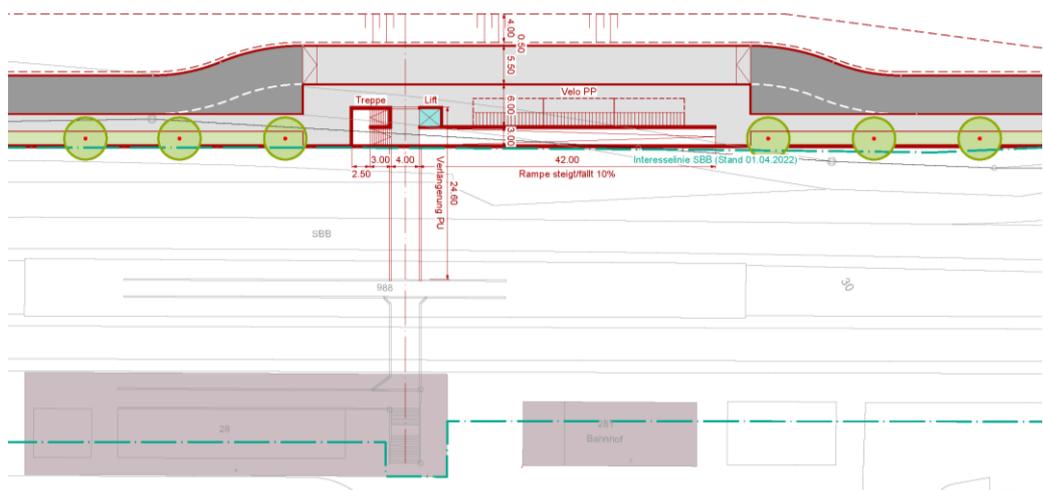


Abbildung 29: Nordzugang Bahnhof, Seite Bahnhof  
Bemerkung: in diesem früheren Planungsstand war der Grünstreifen noch direkt entlang der Gleise angedacht.

- Kürzere Unterführung
- Grössere Flexibilität zugunsten Entwicklung auf Seite Ziegeleiareal und für Gestaltung der Hintere Bahnhofstrasse

- Kompaktere Anlage und einfachere Einpassung in den Strassenraum
- Empfehlung: **weiterverfolgen**

Der Bahnzugang wird direkt anschliessend an die Interessenlinie der SBB an den Bahngleisen vorgesehen. Daran schliesst die im Erschliessungsplan zu sichernde Strasse mit den Strassenlinien an. Folgende Elemente wurden berücksichtigt:

- Treppenanlage
- Lift
- Rampe mit 10% (gedeckt)
- 150 Velo-Abstellplätze
- Zirkulationsfläche
- Bereiche für Zugänge zu Perron
- Daran angrenzende Strasse mit **5 m Fahrbahnbreite** (Hinweis: in den vorangehenden Abbildungen sind verschiedene Massangaben aufgeführt. Im Erschliessungsplan wird eine Strassenbreite von 5 m vorgeschlagen)
- Böschung bestehendes Terrain resp. P+R-Parkplatz auf demselben Niveau

#### 4.6 P+R-Anlage

Die neu 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).

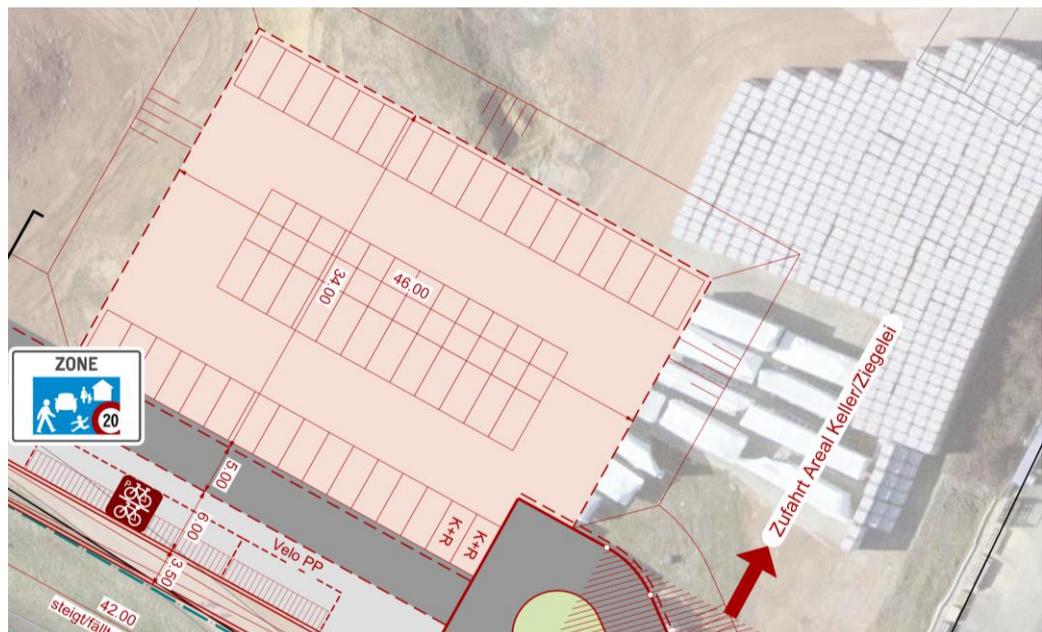


Abbildung 30: Ausschnitt Konzeptplan P+R

Vorerst kann die Anlage als Parkplatz realisiert werden. Die Anlage beansprucht eine Fläche von ca. 2000 m<sup>2</sup>. Damit werden die Vorgaben des Baugesetzes (§ 56) und der Bauverordnung (§ 45) eingehalten. Auf dieser Fläche könnten zudem zwei Parkplätze für Zubringerfahrten zum Bahnhof (Kiss+Ride) ergänzt werden. Bei der Zufahrt zum P+R kann eine Wendeanlage für PW integriert werden. Langfristig bietet sich die Integration der P+R-Anlage in das Ziegeleiareal an (z.B. in eine Tiefgarage).

Die Anlage kann auf der Parzelle 710 durch deren derzeitige Grundeigentümerin Tonwerke Keller AG realisiert und betrieben werden. Der öffentliche Zugang zu den 56 Abstellplätzen des P+R muss vertraglich zwischen der Grundeigentümerin und der

Gemeinde gesichert werden. Um die Realisierung des P+R unabhängig davon und möglichst robust (z.B. auch im Fall einer Handänderung der Parzelle) zu gewährleisten, wird im Erschliessungsplan ein Bereich als Enteignungstitel ausgewiesen. Damit kann die Gemeinde im Zweifelsfall die Anlage realisieren und das öffentliche Interesse (vgl. Anforderungen und Ziele) durchsetzen.

#### 4.7 Zukünftige MIV-Erschliessung Areal Tonwerke

Derzeit ist noch offen, ob und wie das Ziegeleiareal zukünftig durch den MIV ab der Hintere Bahnhofstrasse erschlossen wird. Denkbar sind folgende beiden Ansätze:

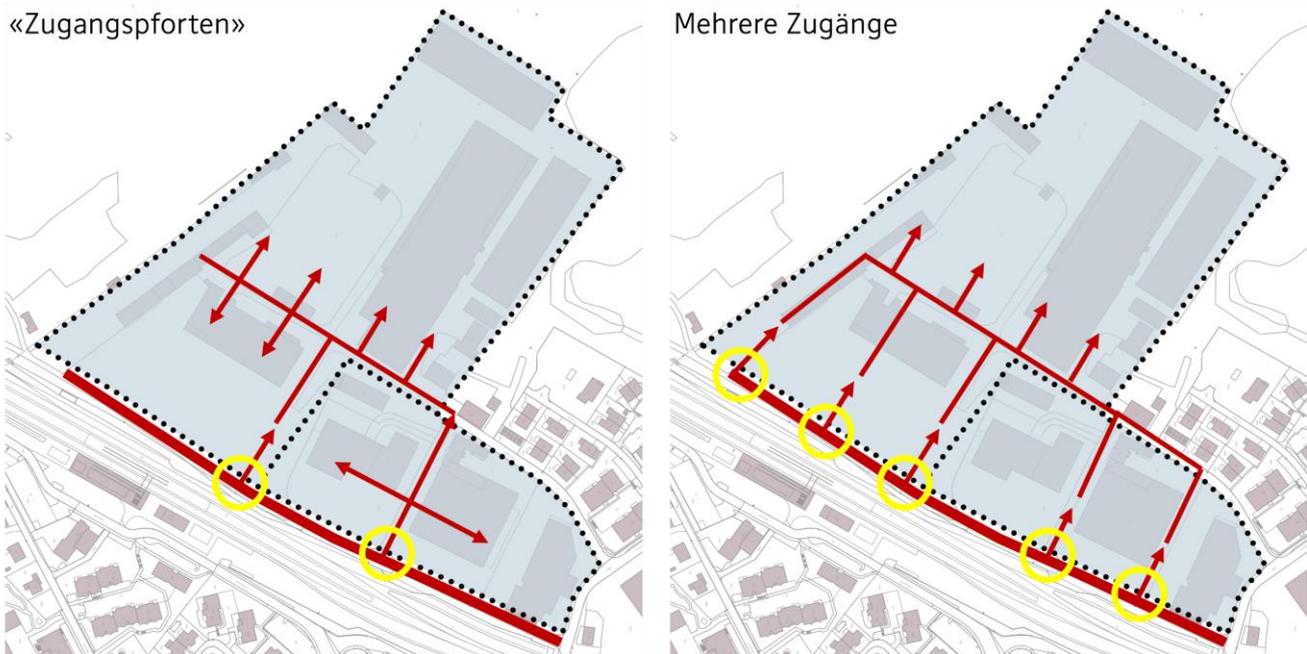


Abbildung 31: Ansätze Erschliessung Ziegeleiareal

##### Ansatz «Mehrere Zugänge»

- Angelehnt an Achsenprinzip des Masterplans
- Grössere Flexibilität
- Mehr Konflikte/Interaktionen mit Fuss-/Veloverkehr im Zugangsbereich des Bahnhofs
- Flächenversiegelung aufgrund Strassen
- **Empfehlung: für den Erschliessungsplan nicht weiterverfolgen**

##### Ansatz «Zugangspforten»:

- Konzentrierte Anbindung Areal mit interner Verteilung
- Hintere Bahnhofstrasse wäre ab hinterer Zugangspforte (Bereich Zugang Bahnhof) autofrei (für wenige Zubringer weiterhin befahrbar)
- Übersichtliche Situation für Fuss-/Veloverkehr im Zugangsbereich des Bahnhofs
- Schlanke Infrastrukturen
- **Empfehlung: für den Erschliessungsplan weiterverfolgen**

Stand heute ist noch unklar, wie genau sich das Areal entwickeln wird. Im Erschliessungsplan werden für die beiden Zugangspforten entsprechende Bereiche (bestehender Knoten zwischen Husner Holzbau und Richner Baubedarf) sowie im Bereich der Zufahrt zum P+R gesichert. Mit diesen ist die Erschliessung der Areale sichergestellt. Sollte sich langfristig der Bedarf für weitere MIV-Zugänge in die Areale (z.B. für ein Parkhaus nach

dem Bahnhofzugang) ergeben, können solche grundsätzlich realisiert werden. Mit der Anordnung des Bahnhofzuganges auf der Seite der Gleise ist die räumliche Flexibilität sichergestellt. Für den Fuss- und Veloverkehr sind «feinmaschigere» Zugänge entlang der Hinteren Bahnhofstrasse in das Areal der Ziegeleien denkbar.

#### 4.8 Fuss- und Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick

Vor der Gemeindegrenze zu Gipf-Oberfrick ist der Spielraum für die Linienführung beschränkt, der Fuss-/Veloweg könnte im Bereich der heute bestehenden Abstellgleise 56 und 57 (diese werden gemäss Planungen der SBB langfristig aufgehoben) entlang der Stützmauer angeordnet werden. Die Weiterführung der Hinteren Bahnhofstrasse als Fuss-/Veloverbindung Richtung Gipf-Oberfrick kann im Erschliessungsplan aufgrund der bestehenden Gleisanlage noch nicht räumlich gesichert werden.

Als Orientierungsinhalt wird jedoch die Weiterführung mit einer Breite von 4.5 m parallel zur Interessenlinie der SBB in einem Abstand von 3 m dargestellt. Zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Aufhebung der Gleisanlagen) kann der Weg innerhalb der Bauzongrenze realisiert werden.

Im Bereich der Gemeindegrenze bestehen diverse offene Fragen zur Linienführung, welche erst mit der Projektierung des Weges von Seiten Gipf-Oberfrick geklärt werden.

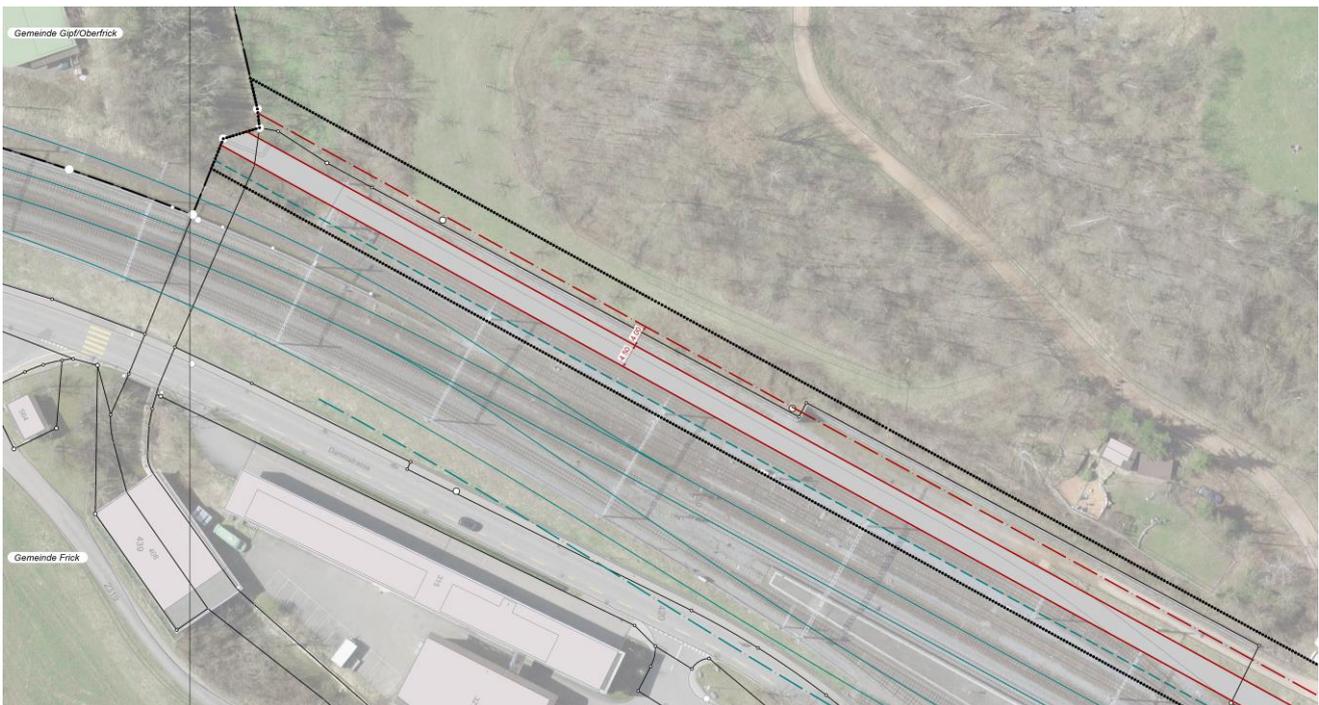


Abbildung 32: Ausschnitt Konzeptplan mit möglicher Weiterführung der Hinteren Bahnhofstrasse als Fuss- und Veloverkehrsverbindung

## 4.9 Betrieb und Gestaltung Hintere Bahnhofstrasse

### Betriebsregime

Die Hintere Bahnhofstrasse wird als Quartiersammelstrasse ausgestaltet. Der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem MIV geführt, da das Verkehrsaufkommen MIV inklusive Schwerverkehr sehr gering ausfällt. Der Fussverkehr wird separat auf einem durchgehenden Trottoir geführt. Für die Hintere Bahnhofstrasse wird Tempo 30 vorgesehen, im Bereich des Bahnhofzugangs ist eine Begegnungszone denkbar.

### Dimensionierung

Für die bauliche Dimensionierung wird grundsätzlich der Begegnungsfall Lastwagen-Lastwagen bei Tempo 30 gemäss VSS-Norm angenommen. Daraus ergibt sich eine Strassenbreite von 6.0 m (+ 0.5 m Breite für die Erstellung eines Banketts). Die Strassenbreite kann partiell reduziert werden (vgl. Zwischenschritt).

Im Bereich des Bahnhofzuganges wird der Strassenquerschnitt auf 5 m, anschliessend auf 4.5 m reduziert. Damit bleibt die Befahrbarkeit in diesem Abschnitt auch für grössere Fahrzeuge gewährleistet.

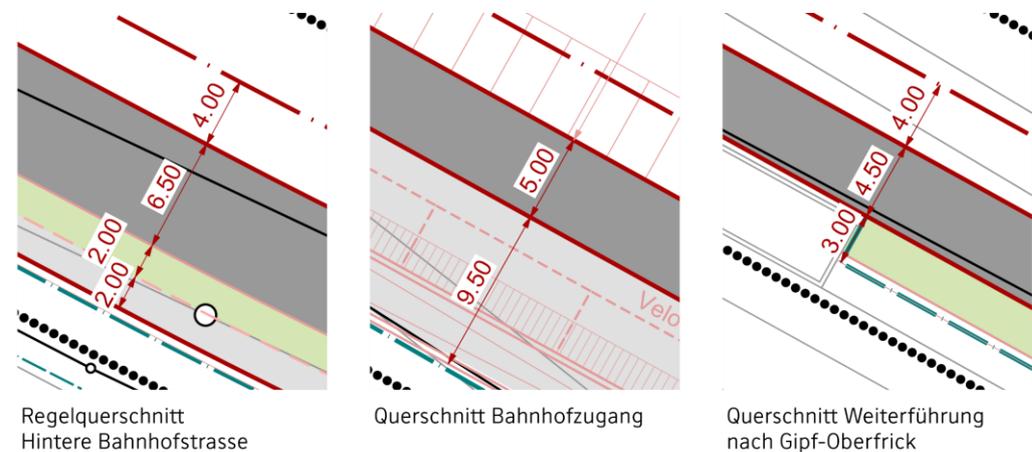


Abbildung 33: Querschnitte

Für das Trottoir ist eine Breite von 2 m vorgesehen (+ 0.5 m ab Interessenslinie SBB für Übergangsbereich und Stützmauern). Es wird neben dem Grünstreifen (2 m) bahnsseitig angeordnet, wodurch sich keine Konflikte mit den Zufahrten zu den Gewerbearealen und allenfalls langfristig den Zufahrten in das Areal der Tonwerke ergeben. Der Übergang zwischen Strasse und dem Areal Husner kann bis auf Weiteres überfahrbar gestaltet werden.

## 4.10 Ökologische Ausgleichsflächen und Hitze/Klima

Entlang des Trottoirs ist auf der Seite der Strasse ein Grünstreifen mit 2 m Breite vorgesehen. Auf diesem soll langfristig eine Baumreihe mit schlanken, kleineren Bäumen gesetzt werden. Die Baumreihe strukturiert den Strassenraum und stellt gestalterisch eine Abgrenzung zu den Gleisanlagen dar. Sie trägt zudem zur Hitzeminderung durch Schatten bei.

Ein Abstand von 7 m zur äusseren Gleisachse wird mit Ausnahme des Bereichs südwestlich des Bahnhofzuganges eingehalten. Somit können mit der heute bestehenden Gleisanlage kleine Sträucher unter 3 m Höhe bereits realisiert werden. Bäume sind aktuell noch nicht bewilligungspflichtig. Sobald das äusserste Abstellgleis gemäss den Plänen der SBB aufgehoben wird, vergrössert sich der Abstand auf über 11 m, wodurch Bäume ergänzt werden können (vgl. Vorgaben seitens SBB).

Der Grünstreifen kann als ökologische Ausgleichsfläche in Kombination mit einer Versickerungsanlage zur Strassenentwässerung gestaltet werden («Schwammstadtprinzip», d.h. Regenwasser wird lokal gespeichert und versickert und trägt so zur Kühlung bei). Weitere Gestaltungselemente wie Trockensteinmauern, Sitzbänke usw. sind ebenfalls denkbar und tragen zur Aufenthaltsqualität bei.

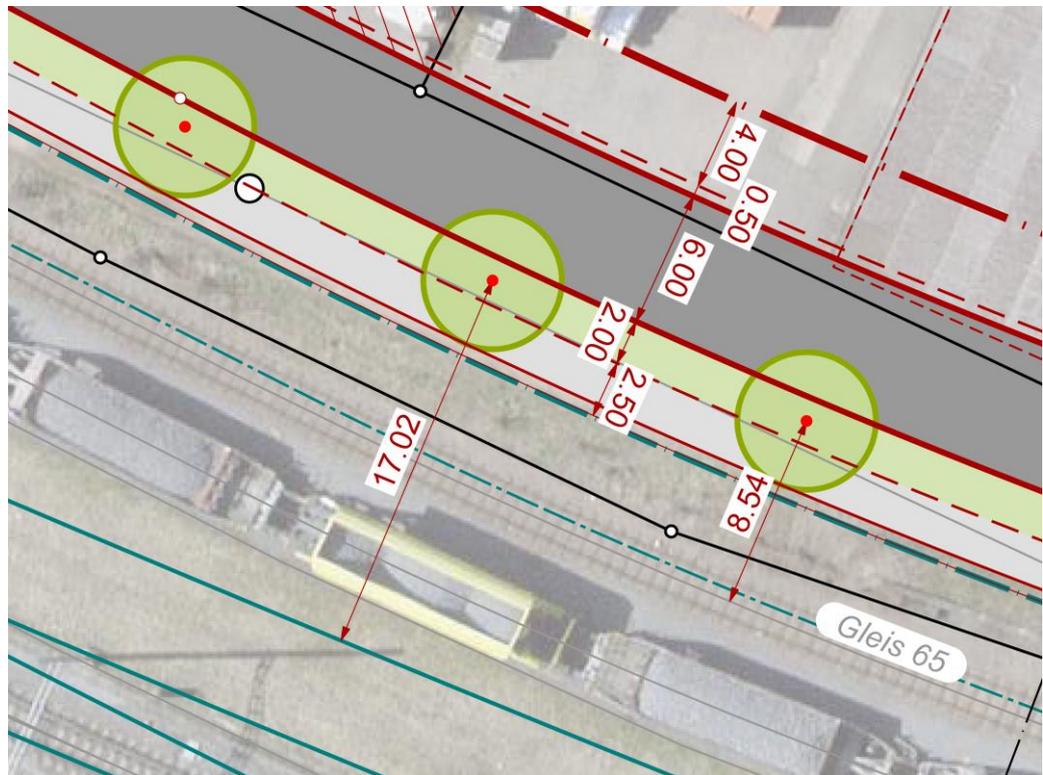


Abbildung 34: Ausschnitt Konzeptplan mit Abstand Gleise zur Mitte des Grünstreifens (8.54 m vom heutigen äussersten Gleis, 17.02 m vom langfristig äussersten Gleis)

#### 4.11 Werkleitungen

Im Perimeter des Erschliessungsplanes sind diverse Werkleitungen vorhanden. Diese verlaufen einerseits im Weiherweg/Ziegeleistrasse (Erschliessung Wohngebiet und Gewerbezellen). In der Hintere Bahnhofstrasse sind Wasser- und Abwasserleitungen vorhanden. Im Bereich der Abzweigung Weiherweg von der Bahnhofstrasse verläuft unter den Gleisen ein Abwasserrohr mit Durchmesser 600 mm Richtung Bahnhofstrasse.

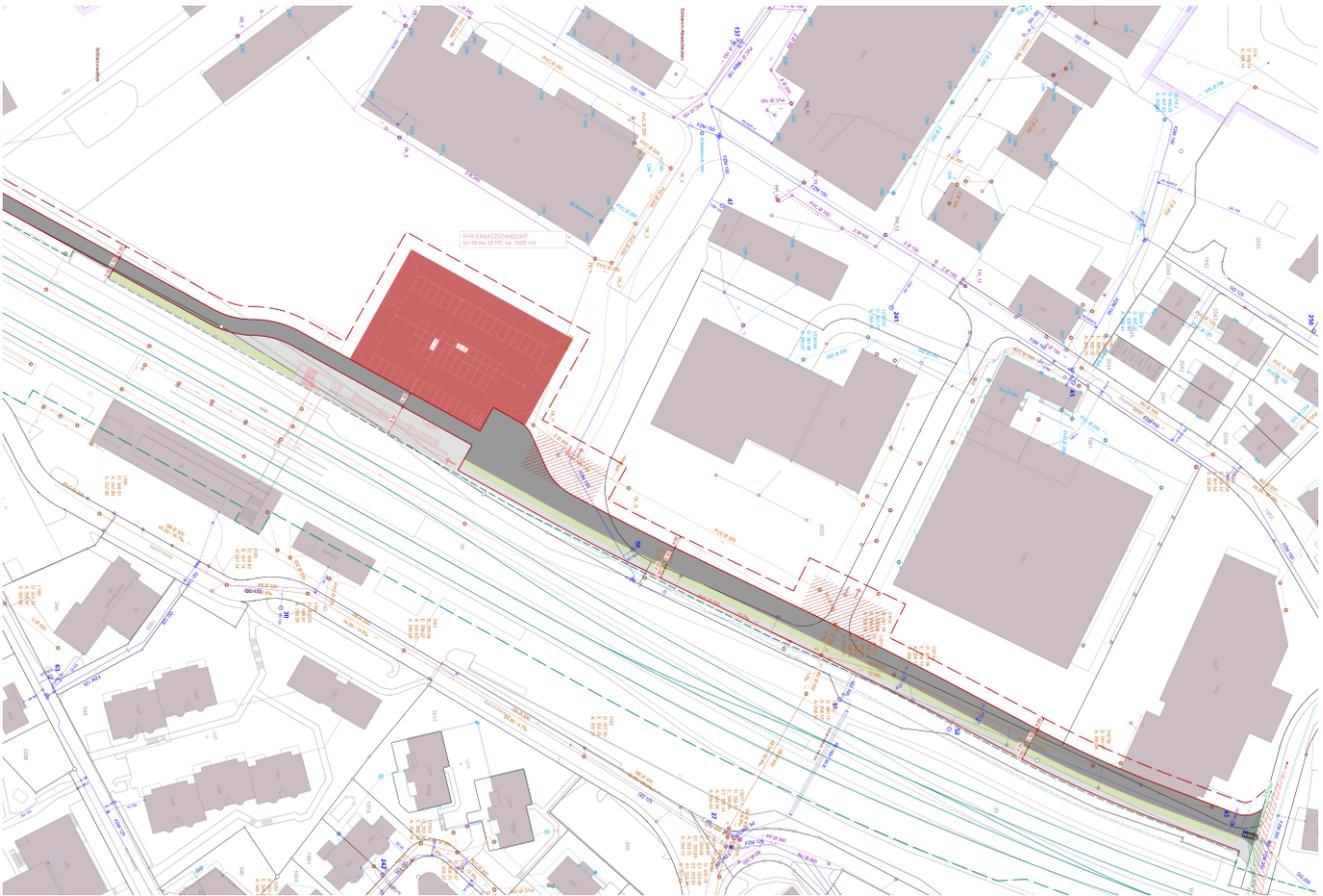


Abbildung 35: Erschliessungsplan mit bestehenden Werkleitungen  
Quelle: Gemeinde Frick

Für den Erschliessungsplan ergeben sich folgende Anforderungen/Erkenntnisse:

- Mit dem Strassenquerschnitt von 6.5 m Breite besteht grundsätzlich ausreichend Spielraum für die Unterbringung von bestehenden (v.a. Abwasser) und zusätzlichen Werkleitungen in einem längerfristigen Zeithorizont (bspw. Fernwärme).
- Wenn die Hintere Bahnhofstrasse realisiert wird, können die im Perimeter bestehenden Werkleitungen in den Strassenraum verlegt und dort konzentriert werden (z.B. Verlegung von Abwasserleitungen von privaten Parzellen)
- Die Hintere Bahnhofstrasse kann gemäss GEP (vgl. Abschnitt 2.2) entwässert werden. Die bestehende Abwasserleitung unter den Gleisen sollten ausreichen.
- Eine Abklärung mit den Werkleitungsbetreibern hat ergeben, dass derzeit keine konkreten Planungen/Projekte im Perimeter des Erschliessungsplanes vorhanden sind.
- Eine weiterführende Erschliessung durch Werkleitungen des Areals der Tonwerke (z.B. für eine zukünftige Wohnnutzung) wurde im Sinne der Abgrenzung nicht untersucht, resp. kann eine solche ohne Grundlage nicht gesichert werden.
- Der vorgesehene Grünstreifen entlang der Strasse kann allenfalls gemäss dem «Schwammstadtprinzip» (Konzept zur Aufnahme von möglichst viel anfallendem Regenwasser vor Ort mit lokaler Speicherung anstelle einer raschen Ableitung) für die Versickerung/Retention von Oberflächenwasser genutzt werden.

Die Planung und Projektierung für die Werkleitungserschliessung des Bahnhofzuges sowie zur Entwässerung der Hintere Bahnhofstrasse kann nachfolgend zum Erschliessungsplan in einem Bauprojekt erfolgen.

### 4.12 Zielzustand Konzeptplan

Im Konzeptplan ist der Zielzustand für die Hintere Bahnhofstrasse ersichtlich. Ab dem Knoten Weiherweg wird bis zum neuen Bahnhofzugang eine durchgehend 6°m breite Strasse vorgeschlagen. Dazu ist ein Eingriff in das bestehende Gebäude beim Knoten der Weiherweg notwendig, da ansonsten die Interessenlinie der SBB tangiert würde.

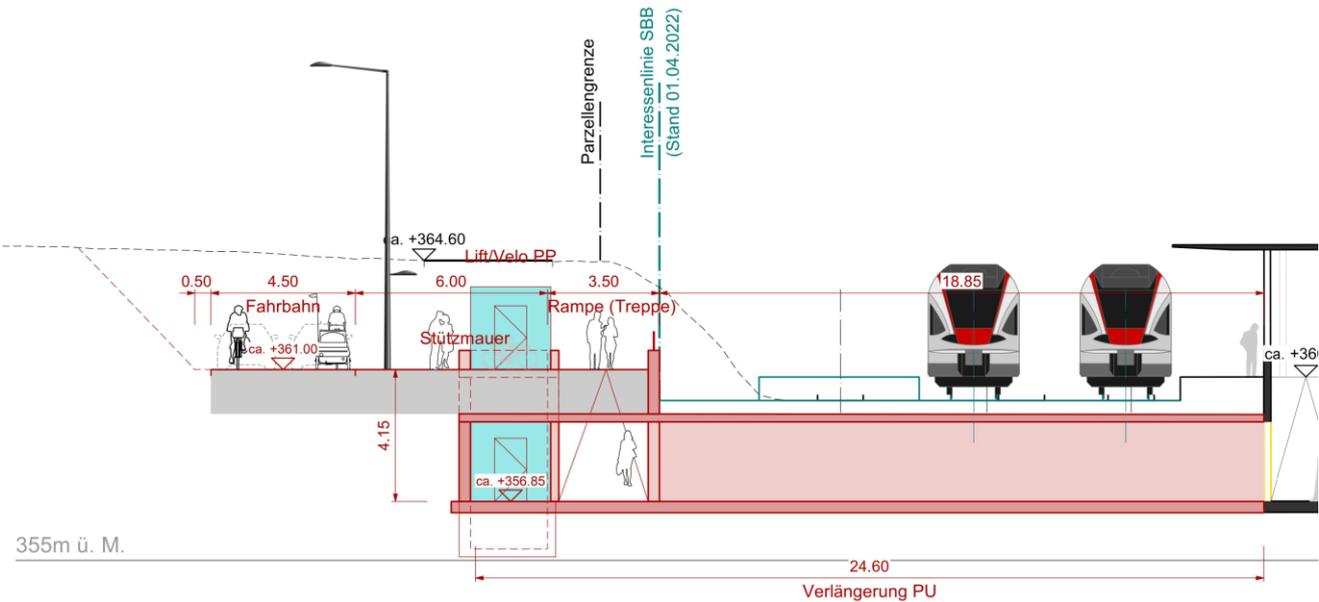
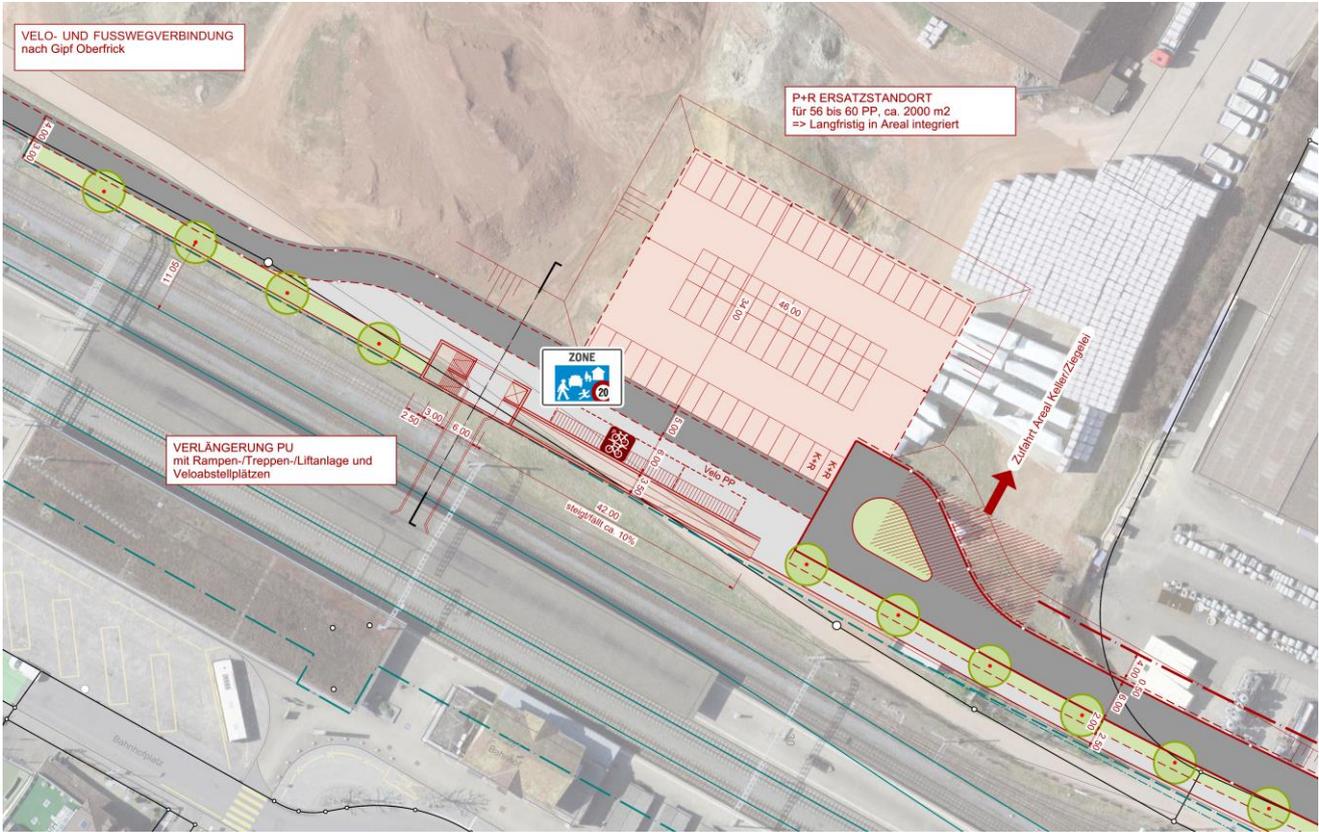


Abbildung 36: Situation und Querschnitt Nordzugang Bahnhof

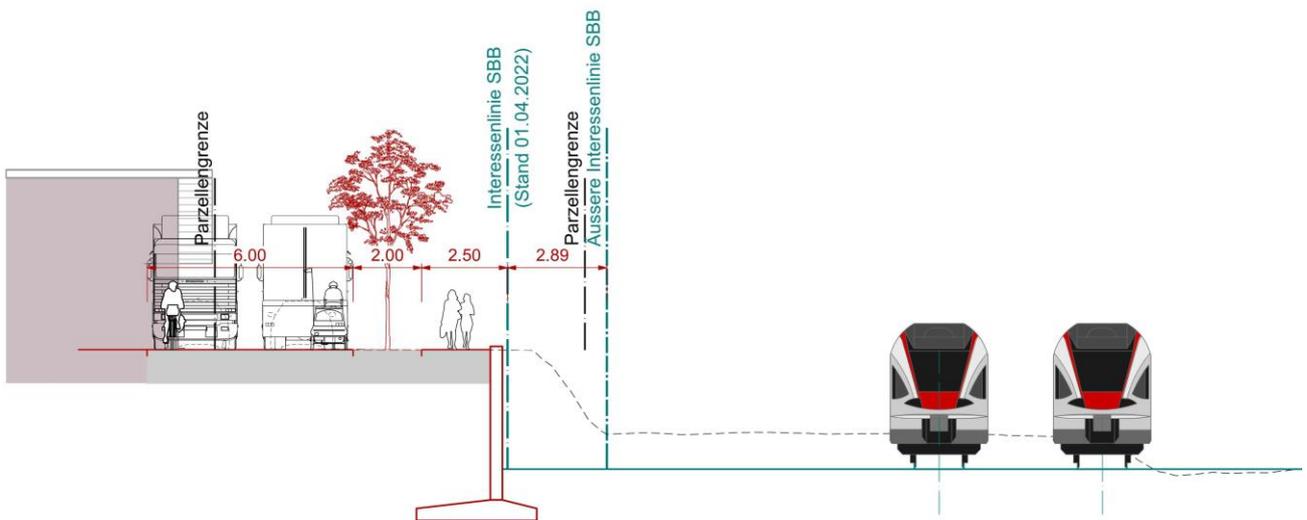
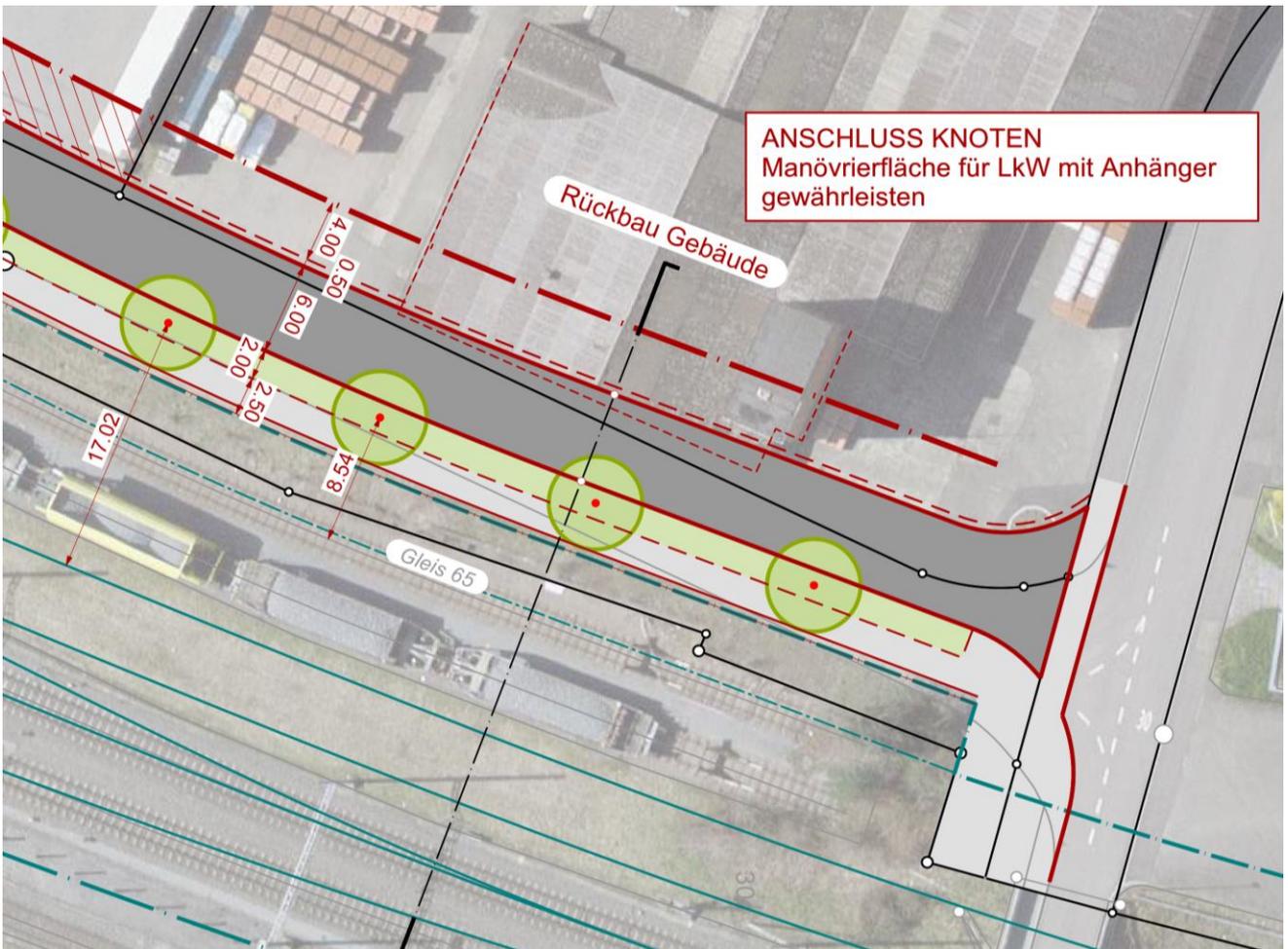


Abbildung 37: Situation und Querschnitt Knoten Anschluss Weiherweg

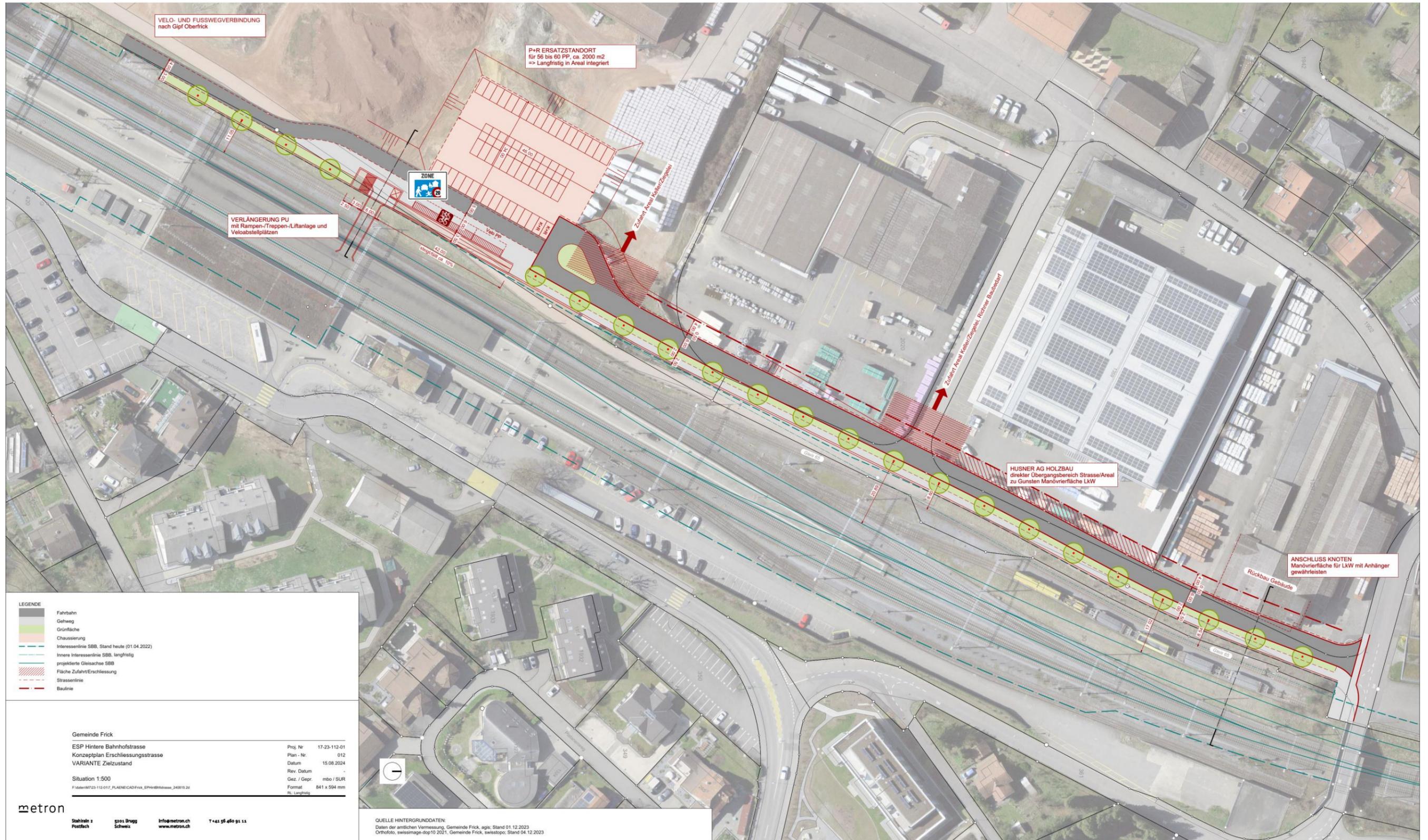


Abbildung 38: Konzeptplan Zielzustand, Hintergrund Luftbild zur besseren Verständlichkeit des Planes  
 Hinweis: Der Erschliessungsplan weicht vom Konzeptplan in einigen Details ab (u.a. Linienführung Fuss-/Velo-Verbindung nach dem Nordzugang, Breite Fuss-/Velo-Verbindung)

#### 4.13 Etappierung Ausführung Hintere Bahnhofstrasse

Heute wird die Hintere Bahnhofstrasse lediglich durch die anstossenden Gewerbebetriebe genutzt. Auch mit einem neuen Bahnhofzugang ist mit einer geringen Verkehrsbelastung zu rechnen. Um den Eingriff am bestehenden Gebäude beim Knoten Weiherweg zu minimieren, kann dort die Strasse in einer Etappierung im Querschnitt auf 4,5 m reduziert und auf den Grünstreifen verzichtet werden. Aufgrund der übersichtlichen Situation ist ein sicherer Betrieb gewährleistet (LKW können im Bereich mit 6,5 m Fahrbahnbreite kreuzen, zwei PW im Bereich mit 4,5 m Fahrbahnbreite).

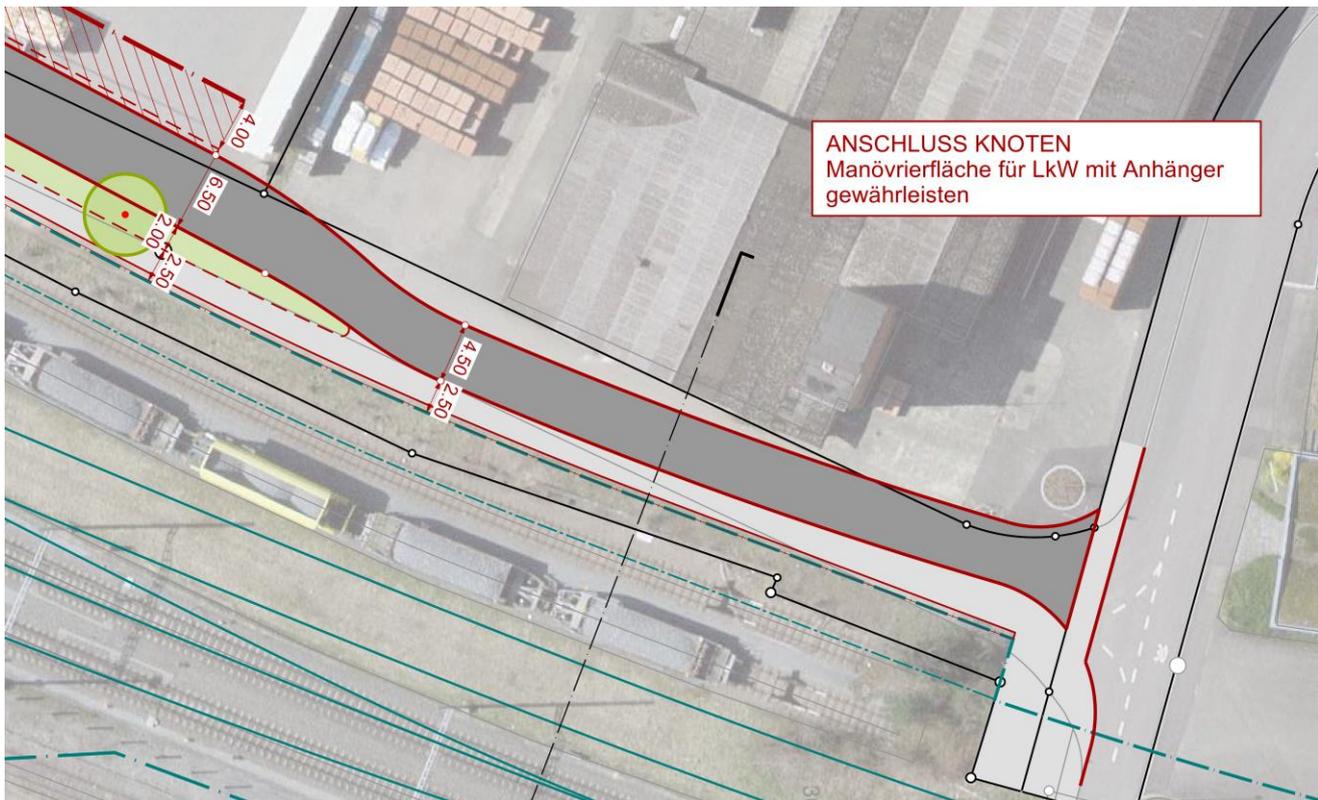


Abbildung 39: Etappierung mit Engstelle beim Knoten Weiherweg zugunsten Erhalt Gebäude

Massgebend für den Erschliessungsplan bleibt ausschliesslich der Zielzustand gemäss Abschnitt 4.10.

## 5 Erschliessungsplan

Die Inhalte des Erschliessungsplans (vgl. separate Beilage mit Erschliessungsplan 1:500) werden in den vorangehenden Kapiteln des Planungsberichtes hergeleitet und basieren auf dem Zielzustand des Konzeptplanes.

### 5.1 Planungsinhalte Erschliessungsplan

#### Genehmigungsinhalt

##### *Strassenlinien*

 Strassenlinie

Die Flächen für die Hintere Bahnhofstrasse mit dem Regelquerschnitt von 6.5 m, einem Grünstreifen von 2 m und einem Trottoir von 2 m (Gesamtbreite 10.5 m) werden mittels Strassenlinien ausgewiesen. Im Bereich des Nordzuganges verlaufen die Strassenlinien so, dass dieser zwischen Interessenlinie SBB und der daran anschliessenden Strassenlinien realisiert werden kann. Hier wird auch die Fläche für einen Wendepplatz für Autos gesichert.

##### *Baulinien*

 Baulinie

Entlang der Hinteren Bahnhofstrasse werden auf den nordwestlich anstossenden Parzellen die ordentlichen Baulinien für Gemeindestrassen mit 4 m Abstand zur Strassenlinie gemäss § 111 BauG festgelegt. Auf der gegenüberliegenden Strassenseite sind keine Baulinien vorgesehen, da dort die Gleisanlagen eine bauliche Entwicklung nicht erlauben. Dort sind die Interessenlinien der SBB massgebend. Für die Verlängerung des Fuss- und Veloweges Richtung Gipf-Oberfrick werden die Baulinien lediglich innerhalb der bestehenden Bauzonengrenze ausgewiesen.

##### *Bereich Zufahrt/Erschliessung*

 Bereich Zufahrt / Erschliessung

Für den bestehenden Anschluss an die Hintere Bahnhofstrasse der Ziegeleistrasse (zwischen den Parzellen 2020 und 1901) sowie einen weiteren Bereich für die zukünftige Erschliessung des Ziegeleiareals (Parzelle 710) werden Flächen gesichert. Diese Bereiche sind freizuhalten. Die genaue Ausgestaltung der Anschlüsse kann zu einem späteren Zeitpunkt in einem weiteren Erschliessungsplan (z.B. für das Ziegeleiareal) oder Bauprojekt definiert werden.

##### *Bereich neue P+R-Anlage*

 Bereich neue P+R-Anlage

Für eine P+R-Anlage mit 56 Parkplätzen (Voraussetzung für die Realisierung des Bus-hofs, vgl. Abschnitt 4.5) wird ein Bereich im Erschliessungsplan festgelegt. Diese Flächen kann die Gemeinde für den Bau einer P+R-Anlage beanspruchen, falls die Realisierung durch die Grundeigentümerin mit einer vertraglichen Sicherstellung des öffentlichen Zuganges nicht zustande kommen würde.

##### *Sichtzonen und Sichtlinien*

 Sichtzone / Sichtlinie fahrergerichtete Geräte, Fussgänger  
 Sichtzone / Sichtlinie Motorfahrzeuge

Für den Anschluss der Hinteren Bahnhofstrasse an den Weiherweg werden die Sichtzonen (Annahme: Tempo 30 auf beiden Strassen) ausgewiesen. Für die Anschlüsse entlang der Hinteren Bahnhofstrasse stellen die Bereiche für die Zufahrt/Erschliessung sicher, dass die Sichtzonen eingehalten werden können.

## Orientierungsinhalt

### Perimeter

..... Perimeter

Der Perimeter für den Erschliessungsplan umfasst die Strassen- und Baulinien sowie die äusserste Interessenlinie der SBB, den Bereich des neuen Bahnhofzuganges mit der P+R-Anlage sowie den Anschluss an den Weiherweg. Im Bereich des Bahnhofzuganges umfasst der Perimeter zudem den Bereich bis zu den bestehenden Wegen im Ziegeleiareal (Erschliessung über Anschluss vor der P+R-Anlage).

### Flächen


 Fahrbahnfläche  
 Gehwegfläche  
 Grünfläche

Die Flächen für die Fahrbahn, das Trottoir und den Grünstreifen werden zur besseren Verständlichkeit des Planes dargestellt.

### Interessenlinie und Projekte SBB


 Zukünftige Interessenlinie SBB (Disseziplan, 1.4.2022)  
 Zukünftige Interessenlinie SBB mit Kulturland (SBB, 02.03.2022)  
 Projektlinie Güterzug SBB (Disseziplan, 1.4.2022)

Die Interessenlinien der SBB beeinflussen den Verlauf der Strasse massgeblich und werden daher ebenfalls im Orientierungsinhalt abgebildet und dargestellt.

### Bahnhofzugang/Anschlüsse Strassen/P+R

----- Bahnhofzugang / Anschlüsse Strassen / P+R

Der neue Bahnhofzugang wird als Orientierungsinhalt dargestellt und dient vor allem dazu, die Strassenlinien davon abzuleiten. Ebenfalls dargestellt sind zwei Anschlüsse entlang der Hintere Bahnhofstrasse zur Anbindung an bestehende Strassen. Das Layout für den P+R ist ebenfalls als Orientierungsinhalt abgebildet. Es dient zur Festlegung des Bereiches im Genehmigungsinhalt.

### Fuss-/Veloüberbindung nach Gipf-Oberfrick

----- Fuss-/Veloüberbindung nach Gipf-Oberfrick

Die Verlängerung der Hintere Bahnhofstrasse für die angedachte Fuss-/Veloüberbindung nach Gipf-Oberfrick wird als Orientierungsinhalt (Führung im Bereich der Gleise mit 3 m Abstand von der langfristigen Interessenlinie und einer Breite von 4.5 m) dargestellt.

### Abgrenzung Bauzonenfläche

----- Abgrenzung Bauzonenfläche

Die Abgrenzung der Bauzonenfläche gemäss Bauzonenplan wird abgebildet. Sie ist für die Festlegung der Baulinien entscheidend. Im Abschnitt der Fuss-/Veloüberbindung vor der Grenze zu Gipf-Oberfrick werden keine Baulinien mehr definiert, da diese ausserhalb der Abgrenzung der Bauzonenfläche zu liegen kämen.

### Grundlagenplan


 Parzellengrenze  
 Gemeindegrenze

Als Plangrundlage dient die amtliche Vermessung gemäss agis (Stand 1.12. 2023). Darin sind die bestehenden Gebäude und Parzellengrenzen abgebildet.

## **5.2 Planungsablauf**

### **Entwurf und Vorabklärungen**

Der Entwurf des Erschliessungsplans wurde 2024 erarbeitet und im vorliegenden Bericht dokumentiert.

### **Kantonale Vorprüfung**

[...]

### **Mitwirkung**

[...]

### **Öffentliche Auflage**

[...]

### **Beschlussfassung**

[...]

# Quellen und Beilagen

## Quellen

- AGIS Onlinekarten Kanton Aargau, <https://www.ag.ch/app/agisviewer4/v1/>
- Richtplan Kanton Aargau, <https://www.ag.ch/de/verwaltung/bvu/raumentwicklung/grundlagen-und-kantonalplanung/richtplan>
- Bauzonenplan Gemeinde Frick, <https://www.frick.ch/dienstleistungen/22326>
- Räumliches Entwicklungsleitbild Gemeinde Frick 2021, <https://www.frick.ch/publikationen/312514>
- Masterplan Bahnhof Frick 2014, Gemeinde Frick
- Zielbild Bahnhof Frick 2022, Gemeinde Frick
- Frick Gleisprojektplan 1:1000 Interessenlinie Fricktal, SBB Infrastruktur 2022
- ETH Bibliothek Bildarchiv, <https://library.ethz.ch/archivieren-und-digitalisieren/archivieren/bildarchiv.html>
- Funktionale Studie Bushof Frick 2023, Gemeinde Frick

## Beilagen

Gemeinde Frick Erschliessungsplan «Hintere Bahnhofstrasse» gemäss §17 BauG, Situationsplan 1:500, Entwurf vom 28. November. 2024

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

info@metron.ch  
+41 56 460 91 11