

Gemeinde Frick

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

Bericht



Beschlossen durch den Gemeinderat am 01.02.2021

Genehmigt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau am 11.08.2021

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung

Gutstrasse 73, 8055 Zürich

Tel 044 421 38 38

www.planar.ch, info@planar.ch

Nora Farrag, BSc FH in Umweltingenieurwesen, CAS Raumplanung HSR

Fabienne Maag, MSc UZH Geographie

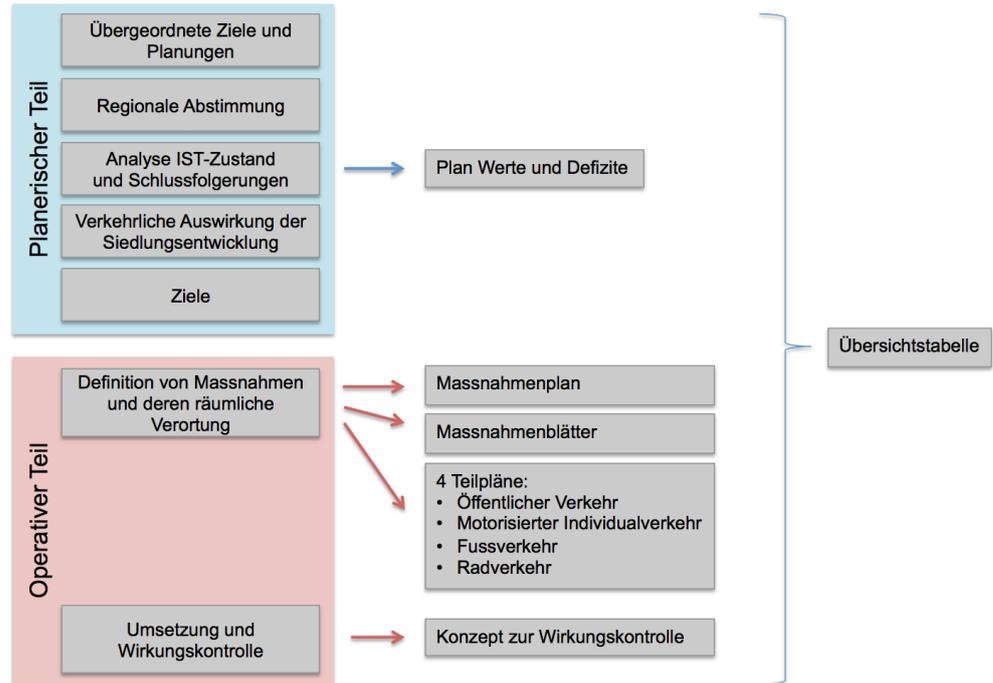
Inhaltsverzeichnis

1	Der Kommunale Gesamtplan Verkehr	4
2	Rahmenbedingungen (Grundlagen)	6
2.1	Übergeordnete Grundlagen	6
2.2	Kommunale Planungen	14
3	Analyse	17
3.1	Verkehr	17
3.2	Prognose Siedlungsentwicklung und Trendentwicklung MIV	33
3.3	Fazit Siedlungsentwicklung und Trendentwicklung MIV	36
4	Ziele	37
5	Massnahmen	39
5.1	A: Öffentlicher Verkehr	40
5.2	B: MIV und Parkierung	45
5.3	C: Fuss- und Veloverkehr FVV	54
5.4	D: Mobilitätsmanagement	61
6	Controlling	69
7	Mitwirkung und Genehmigung	70
	Anhänge	71
A	Defizittabelle	72
B	Defizitplan	73
C	Teilplan öffentlicher Verkehr	74
D	Teilplan motorisierter Individualverkehr	75
E	Teilplan Radverkehr	76
F	Teilplan Fussverkehr	77
G	Plan Schulwegrouten	78
H	Massnahmenplan	79
I	Kantonales Verkehrsmodell 2015, 2030, 2040	80

1 Der Kommunale Gesamtplan Verkehr

Behördenverbindliches Planungsinstrument	Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) gemäss § 54a BauG ist ein behördenverbindliches Planungsinstrument, mit dem eine Gemeinde die Ziele der Verkehrsentwicklung für die nächsten 10 bis 15 Jahre festlegt. Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Der Genehmigungsinhalt besteht aus den Zielen und umfasst weder die Massnahmen noch die einzelnen Teilpläne. Die Ziele sind jedoch sowohl für die Gemeinde als auch den Kanton verbindlich.
Anlass und Zweck	Im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung hat die Gemeinde Frick entschieden, einen KGV zu erarbeiten. Der KGV wird parallel mit dem regionalen Entwicklungsleitbild (REL) als Vorarbeit zur anstehenden BNO-Revision erstellt. Mit einem Gesamtplan Verkehr sollen bestehende Konflikte angegangen, aber auch ganz generell die Mobilität aller Verkehrsträger sowie der ruhende Verkehr ganzheitlich über das gesamte Gemeindegebiet betrachtet werden. Daneben ermöglicht der KGV, die Interessen der Gemeinde Frick in die kantonalen und regionalen Planungen einzubringen. Der KGV ermöglicht somit eine übergeordnete und langfristige Betrachtung und Abstimmung der Verkehrsfrage nicht nur in Frick sondern in der ganzen Region.
Prozess und Beteiligte	Der KGV wird durch die Planungskommission erarbeitet und durch den Gemeinderat beschlossen. Die Genehmigung erfolgt durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons. Im Rahmen der Erarbeitung sind gemäss § 3 BauV die Regionalplanungsverbände in geeigneter Weise miteinzubeziehen. Bevor die Bevölkerung zur Mitwirkung eingeladen wird, erfolgt eine vorläufige Beurteilung durch die kantonale Fachstelle.
Projektorganisation	Der KGV Frick wird parallel zur Revision der BNO und dem räumlichen Entwicklungsleitbild mit einer Begleitgruppe erarbeitet. Diese besteht aus Vertretern der Exekutive und der Verwaltung sowie Vertretern des Gewerbes, der Landwirtschaft und des Elternvereins. Die Gesamtbevölkerung wird an einer Informationsveranstaltung über den KGV informiert und hat anschliessend die Möglichkeit, öffentlich mitzuwirken.
Aufbau KGV	Der KGV setzt sich aus einem planerischen und einem operativen Teil zusammen:
planerischer Teil	Der planerische Teil umfasst die Berücksichtigung der übergeordneten Rahmenbedingungen: Ziele und Strategien des Kantons, Absichten und Planungsinstrumente der Region und nebengelagerte kommunale Instrumente. Die Analyse untersucht das aktuelle Verkehrsangebot und die -nachfrage, das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten, bestehende Konflikte und Sicherheitsmängel im Verkehrsablauf, usw. Daraus lassen sich die verkehrlichen Werte und Defizite ableiten. In einem nächsten Schritt werden Ziele festgelegt, um die erkannten Werte zu erhalten und zu fördern und um die Defizite zu beheben.
operativer Teil	Im operativen Teil werden Massnahmen getroffen, mit welchen die definierten Ziele erreicht werden sollen. In Massnahmenblättern wird Zweck, Ziel, Vorgehen, Koordination, Federführung und Priorität zu den einzelnen Massnahmen festgehalten. Die Wirkung des KGV sollte periodisch überprüft werden, bei Bedarf ist der KGV an die veränderten Bedürfnisse anzupassen. Deshalb ist ein wirksames Controlling Bestandteil des KGV. Dieses umfasst eine Vollzugskontrolle ("Werden die Massnahmen gemäss KGV umgesetzt?"), eine Wirkungskontrolle ("Zeigen die Massnahmen die erwartete Wirkung?") und eine Zielüberprüfung ("Sind die gesetzten Ziele weiterhin richtig?").

Abb. 1: Aufbau KGV



Bestandteile des KGV

Der KGV besteht aus:

- vorliegendem Planungsbericht mit Analyse und Massnahmenblättern
- Defizitplan
- Teilpläne Öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr, Fussverkehr und Radverkehr

2 Rahmenbedingungen (Grundlagen)

Bei der Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr sind die gesetzlichen Bestimmungen des Bundes und des Kantons sowie die übergeordneten Planungen zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die verkehrsrelevanten Planungsabsichten von Bund, Kanton, Region und Gemeinde – nach aktuellem Projekt- und Wissensstand – aufgeführt. Diese werden zur vollständigen Übersicht teilweise auch dann aufgeführt, wenn kein konkreter Handlungsbedarf im KGV Frick resultiert.

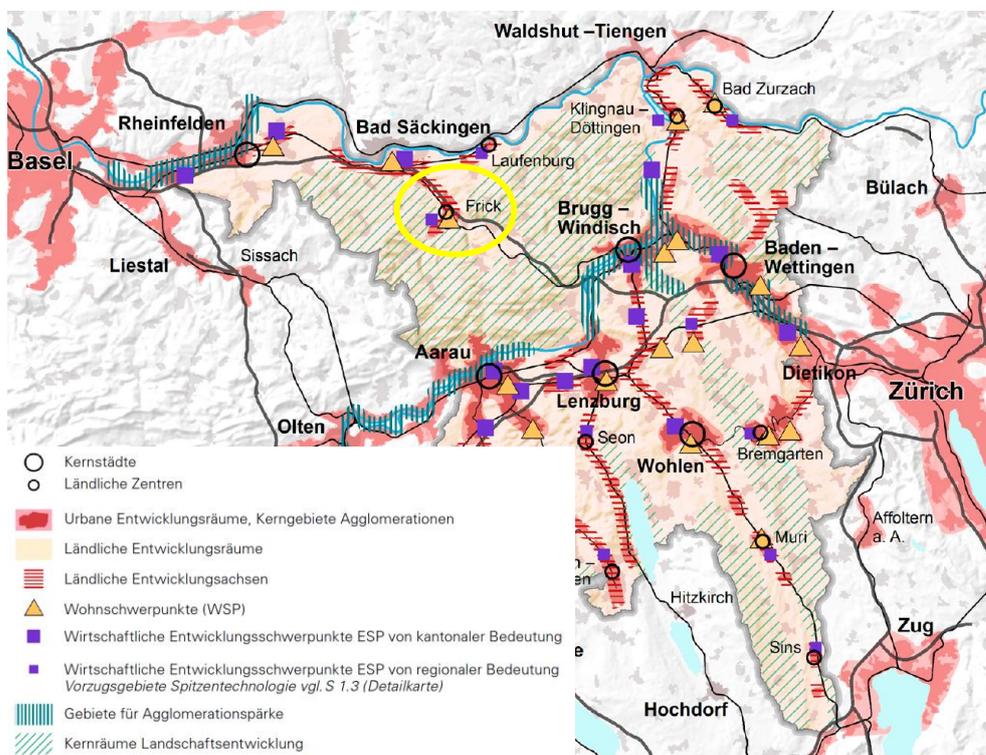
2.1 Übergeordnete Grundlagen

2.1.1 Raumkonzept und Richtplan Kanton Aargau

Raumkonzept Aargau

Der Kanton Aargau entwickelte als Grundlage für den kantonalen Richtplan das Raumkonzept. Es beinhaltet grundsätzliche Überlegungen zur Raumordnung des Kantons. Im Raumkonzept sind funktionale Räume mit unterschiedlichen, ihren Potenzialen entsprechenden Nutzungs- und Entwicklungsprioritäten bezeichnet.

Abb. 2: Raumkonzept Kanton Aargau, Stand März 2015 (Quelle: BVU)



Frick als ländliches Zentrum

Die Gemeinde Frick ist gemäss Raumkonzept Aargau ein *ländliches Zentrum*. Ländliche Zentren haben eine Antriebsfunktion für die Regionalentwicklung und eine Stützpunktfunktion bei der Basisinfrastruktur im ländlichen Raum. Die wirtschaftliche Entwicklung eines ländlichen Zentrums bestimmt massgeblich die wirtschaftliche Position einer ländlichen Region.

Wohnschwerpunkt

Der kantonale Richtplan legt Frick als Wohnschwerpunkt (Zwischenergebnis) fest. Bei der Umsetzung von Wohnschwerpunkten ist die Kombination hoher baulicher Dichte mit einer hohen Wohnqualität und attraktiver Freiraumgestaltung sowie einer sehr guten Erschliessung (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Radverkehr) besonders wichtig.

Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt

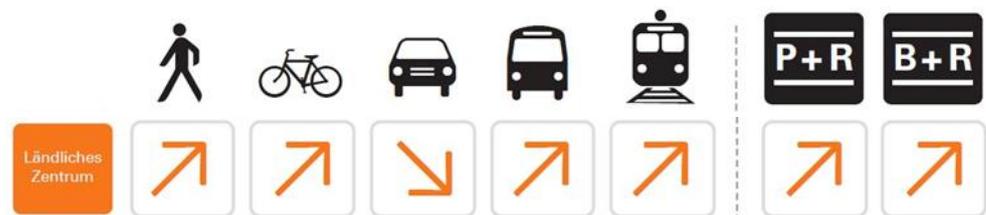
Der kantonale Richtplan legt Frick ebenso als wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt von regionaler Bedeutung fest. Die Nutzungen sollen standortgerecht und auf die bestehenden und noch zu schaffenden Verkehrskapazitäten abgestimmt entwickelt werden. Der Standort eignet sich gemäss Richtplaneintrag vor allem für produzierende und verarbeitende sowie arbeitsplatzintensive Nutzungen. Die Nutzungen sind regional auf die Kapazitäten der übergeordneten Verkehrserschliessung abzustimmen.

2.1.2 Mobilitätsstrategie Kanton Aargau (mobilitätAARGAU)

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau (mobilitätAARGAU) vom Dezember 2016 zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik mit einem Planungshorizont bis 2040 auf. Die strategischen Stossrichtungen beinhalten eine Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau, eine Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen sowie den ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen. Zu den drei Stossrichtungen sind Ziele mit entsprechenden Strategien definiert. Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie erfolgt durch Massnahmen, die in Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten beschrieben sind.

Das Verkehrsangebot soll in den verschiedenen Raumtypen differenziert ausgestaltet werden, denn nicht in jedem Raumtyp sind die Mobilitätsbedürfnisse mit den gleichen Mitteln zu bewältigen. Bei einem mittleren Wachstumsszenario für die Bevölkerung ist kantonsübergreifend von einem Verkehrswachstum von rund 20% motorisierten Individualverkehr (MIV) und 50% öffentlichem Verkehr (öV) auszugehen. Für Kernstädte, urbane Entwicklungsräume und ländliche Zentren sind die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse primär mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln (zu Fuss, Velo und öV) abzudecken und der Anteil des (MIV) am Gesamtverkehr zu reduzieren. Diese Räume müssen auf den Hauptverkehrsachsen gut erschlossen sein. Im ländlichen Raum sollen hingegen Umsteigeinfrastrukturen von MIV und insbesondere vom Radverkehr auf den öffentlichen Verkehr gefördert und somit ein Anreiz zur kombinierten Mobilität geschaffen werden.¹

Abb. 3: Ausschnitt Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr bis 2040 (Quelle: Kanton Aargau)



Stossrichtungen für ländliche Zentren

mobilitätAARGAU definiert drei grobe Stossrichtungen für die fünf kantonalen Raumtypen. Nachfolgend sind die Stossrichtungen für ländliche Zentren aufgeführt, aus welchen sich Ziele und Strategien ableiten lassen, welche auch für Frick Gültigkeit haben:

¹ Quelle: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) (2016): Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU

<p>Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen</p>	<p>Stossrichtung II: Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern</p>	<p>Stossrichtung III: Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten</p>
<p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächeneffiziente Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse 	<p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effiziente und nachhaltige Gestaltung des Verkehrsmiteinsatzes - Effiziente und nachhaltige Nutzung des Strassen- und Schienennetzes - Erhöhte Verkehrssicherheit aller Nutzenden 	<p>Ziel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Koordinierte Infrastrukturplanung - Sicherstellung der optimalen Wirtschaftlichkeit der Verkehrsinfrastruktur ist über den Lebenszyklus - Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit der Verkehrsinfrastruktur - Möglichst geringe Beeinträchtigung der Umwelt bei Bau, Betrieb und Unterhalt.
<p>Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anteil Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen - Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen - dichte Taktfolgen im ÖV anbieten - Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen sicherstellen - Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern 	<p>Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsmanagement verstärken - Zugang vereinfachen und Durchlässigkeit verbessern - Nutzerfinanzierung verstärken - Verlässlichkeit der Reisezeit erhöhen - Verkehrsfluss auf dem HVS-Netz sicherstellen - Verlagerungspotenzial Strasse-Schiene nutzen, Güterverkehr auf übergeordnetes Netz lenken - Bestehende Infrastruktur effizient nutzen - Verkehrssicherheit durch bauliche Massnahmen verbessern - Verkehrssicherheit durch betriebliche und kommunikative Massnahmen verbessern 	<p>Strategien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partizipative Planung fördern - Inhaltliche und terminliche Koordination von Vorhaben auf allen Ebenen sicherstellen - Infrastruktur langfristig planen und Trassees sichern - Erhaltungsmanagement auf optimale Lebenszykluskosten ausrichten - Finanzierung von Bau, Betrieb und Unterhalt der Infrastrukturen langfristig sicherstellen - Baustellenplanung mit Verfügbarkeit der Verbindung Abstimmen - Flächendeckenden und wirtschaftlichen betrieblichen Unterhalt sicherstellen - Ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Projekten gewährleisten - Arbeiten möglichst umweltverträglich gestalten - Lärmbelastung an bestehender Strasseninfrastruktur reduzieren

Fazit für Frick

Für Frick lassen sich die Strategien folgendermassen zusammenfassen und konkretisieren: Der Fuss- und Radverkehr soll mittels sicherer, attraktiver und direkter Wege gefördert und die Zugänglichkeit des Bahnhofs und der Bushaltestellen erhöht werden. Gut ausgebaute Infrastrukturen und Angebote der kombinierten Mobilität wie Park+Ride, Bike+Ride sowie Mobility- und Sharing-Angebote unterstützen diese Bestrebungen. Mittels Mobilitätsmanagements in der Schule und der Verwaltung geht die Gemeinde in den kommunalen Einflussbereichen vorbildlich voran und setzt eine nachhaltige und effiziente Gestaltung des Verkehrsmiteinsatzes auch mittels Zusammenarbeit mit den Gewerbe- und Industriebetrieben um. Die Umsetzung erfolgt in der Regel über ein Mobilitätskonzept, welches Rahmenbedingungen, Ziele, Massnahmen und Wirkungskontrollen definiert, um die Mobilität an einem Standort zu lenken. Dabei können Parkierungsgebühren, Angebote für berufliche Mobilität wie Elektrofahrzeuge und Carsharing-Angebote sowie Gutschriften oder Bonusysteme für bewusst umweltfreundliche Mobilitätsverhalten festgelegt werden. Bei baulichen Vorhaben fliessen die Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs frühzeitig in die Planung

ein, sodass die gebaute Infrastruktur langfristig für eine nachhaltige und flächeneffiziente Verkehrsabwicklung bereit steht.

Für die konkrete Umsetzung durch die Gemeinde lassen sich grundsätzlich zwei Aufgabebereiche unterscheiden: Einerseits nimmt die Gemeinde Frick eine wichtige Vorbildfunktion ein, indem sie selbst Massnahmen des Mobilitätsmanagements umsetzt. Gegenüber privaten Verkehrserzeugenden wie Unternehmen andererseits bietet sie Beratung im Bereich des Mobilitätsmanagements an und fordert bei grösseren Bauvorhaben Mobilitätskonzepte ein.

2.1.3 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr und STEP Ausbauschnitt 2030

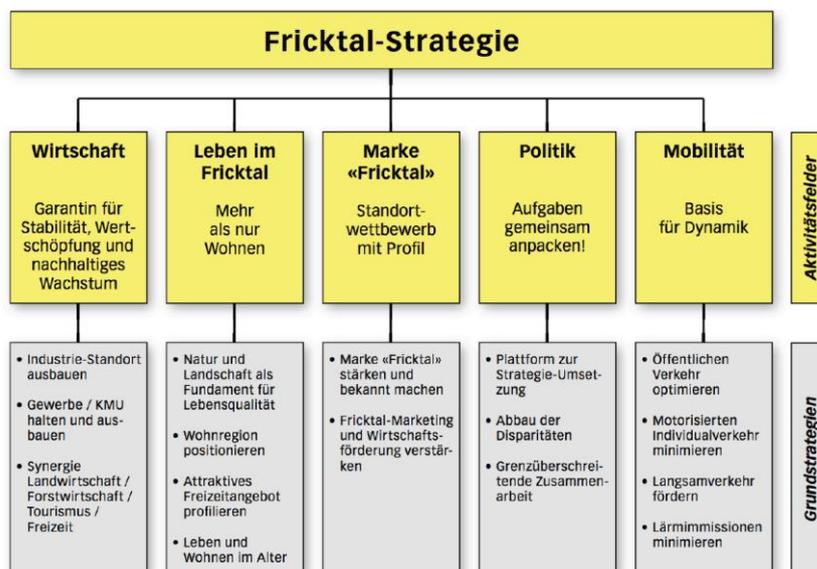
Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP öV) des Kantons Aargau ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für die nächsten 10 Jahre. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU, den Richtplan sowie die aktuellen Arbeiten bei zukünftigen Bahn- und Buskonzepten abgestimmt. Das MJP öV 2020 wurde am 3. Dezember 2019 vom Grossen Rat beschlossen.

Für den Fernverkehr im Fricktal bedeutet das, dass die beiden heutigen InterRegio beide in Rheinfelden, Möhlin (voraussichtlich ab 2025), Stein-Säckingen (spätestens ab 2021) und Frick halten. Die neuen Leitwege für den Güterverkehr via Heitersbergtunnel–Mägenwil–Birrfield Richtung Frick–Basel sowie via Heitersbergtunnel–Lenzburg–Suhr in den Raum Zofingen/Sursee/Langenthal ermöglichen Angebotsausbauten im Personenverkehr im Fernverkehr sowie im S-Bahnverkehr. Mit dem Ausbau der Streckenkapazitäten im Fricktal kommt auch dem Ausbau der öV-Drehscheibe Bahnhof Frick eine grosse Bedeutung zu. Diese Infrastruktur ist zukunftsgerichtet zu planen und für attraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend auszubauen.

2.1.4 Regionalentwicklungskonzept Fricktal Regio

Frick ist Mitglied des Planungsverbandes Fricktal Regio. Das gemeinsame Planungsinstrument der Region ist das Regionalentwicklungskonzept für die Region Fricktal. Im REK Fricktal wird das Ziel definiert, das Fricktal als eine international wettbewerbsfähige Region zu positionieren. Im Bereich der Mobilität wird angestrebt, die Leistungsfähigkeit der Verkehrssysteme zu verbessern, um den Mobilitätsbedürfnissen von Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft gerecht zu werden.

Abb. 4: Fricktal-Strategie
(Quelle: Fricktal Regio, reg. Entwicklungskonzept, 2008)



Im REK werden hinsichtlich Mobilität insbesondere folgende Ziele definiert:

Bahnverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – durchgehender Viertelstunden-Takt der Regio-S-Bahn bis Stein-Säckingen, mindestens durchgehender Halbstunden-Takt der S-Bahn auf den Aussenästen nach Frick und Laufenburg – Halbstunden-Takt der Fernverkehrszüge ab Frick, Stein-Säckingen und Rheinfeldern Richtung Brugg/Zürich und Basel, optimale Abstimmung der Fernverkehrszüge mit der Regio-S-Bahn in Richtung Basel – Verlängerung der S-Bahn aus Richtung Zürich/Brugg bis nach Frick
Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierung des Busnetzes, jeweils abgestimmt auf den Bahnverkehr – gezielter Ausbau orientiert an den Schwerpunkten Industrie/Gewerbe, den Schulstandorten und den Verdichtungsräumen Wohnen – Weiterentwicklung der Nachtangebote
Motorisierter Individualverkehr MIV	<ul style="list-style-type: none"> – untergeordnetes Strassennetz entlasten, d.h. den Verkehr, wenn möglich auf die Hauptachsen (Kantons- und Nationalstrassen) kanalisieren. Die bestehende Strasseninfrastruktur wird optimal ausgenützt und punktuell angepasst. – neue verkehrsentensive Einrichtungen sind möglichst direkt an den Zufahrten der Nationalstrassen anzuordnen und auf die regionalen Schwerpunkte von Besiedlung und Wirtschaft abzustimmen – Ortsdurchfahrten sind gestalterisch aufzuwerten
Langsamverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – attraktives und sicheres Langsamverkehrsnetz für Fussgänger und Radfahrer – weiteres Absenken der Verkehrsemissionen – Investitionen ins Verkehrssystem halten und sichern – Handlungsspielräume der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung sichern – Verkehrsmittelwahl anhand der Bedürfnisse von Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt optimieren – Gemeindeverwaltungen und grosse Unternehmen nehmen Vorbildfunktion wahr
Lärmschutz	<p>Die Lärmsanierungen der Bahn auf Basis des Emissionsplans 2015 sind zügig fortzusetzen und abzuschliessen. Danach ist die weitere Entwicklung des Verkehrs genau zu beobachten und der Emissionsplan, wenn nötig, entsprechend anzupassen.</p>
Fazit für Frick	<p>Die Strategie bedeutet für Frick konkret, dass die Anbindung ans Bahnnetz mindestens gehalten und in Richtung Zürich eher noch ausgebaut werden soll. Das Ziel, die Bahnverbindung nach Zürich/Brugg zu verlängern, wurde nach Angaben des Regionalplanungsverband fallen gelassen und nicht weiterverfolgt. Darauf abgestimmt und ausgebaut werden muss jedoch das regionale Busnetz mit Schwerpunkt in Frick als ländliches Zentrum der Region. Als Wohn- und Entwicklungsschwerpunkt mit guter Anbindung ans Nationalstrassennetz sollen sich die wirtschaftliche und die Siedlungsentwicklung mitunter auf Frick konzentrieren und gleichzeitig so gelenkt werden, damit das Siedlungsgebiet möglichst vom Schwer- und Durchgangsverkehr entlastet wird. Im Gegenzug ist das Netz für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) auszubauen und zu optimieren und langfristig eine Verlagerung des Modalsplits zu Gunsten des FVV anzustreben.</p>

2.1.5 Planungen der Nachbargemeinden

KGV Gipf-Oberfrick

Die Gemeinde Gipf-Oberfrick hat 2018 einen KGV erarbeitet. Darin sind folgende Massnahmen enthalten:

Massnahmen A: Strassennetz und MIV

- Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen
- Aufwertung der Landstrasse
- Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)
- Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz
- Verkehrsberuhigung

Massnahmen B: Parkierung und Mobilitätsmanagement

- Parkierung Zentrum
- Parkierung im Strassenraum
- Vorgaben Parkplatzerstellpflicht
- Mobilitätsmanagement

Massnahmen C: Fuss- und Veloverkehr

- Konfliktstellen Fuss- und Veloverkehr
- Fuss- und Velowegnetz
- Querungen Landstrasse
- Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick – Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung
- Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord

Massnahmen D: Öffentlicher Verkehr

- Bushaltestellen

Einige der vorgesehenen Massnahmen haben auf den KGV der Gemeinde Frick einen Einfluss. Insbesondere Massnahmen im Bereich der Parkierung und des Mobilitätsmanagements allgemein müssen zwischen den beiden zusammengewachsenen Gemeinden gut aufeinander abgestimmt sein. Auch alle Massnahmen rund um die Norderschliessung und den Bahnhof Nord sind von den beiden Gemeinden gemeinsam zu koordinieren.

KGV Kaisten

Die Gemeinde Kaisten erarbeitet zurzeit einen KGV (Stand Mitwirkung). Darin sind folgende Massnahmen enthalten:

Massnahmen A: Öffentlicher Verkehr

- Fahrplan Postauto auf Halbstundentakt der S-Bahn abstimmen
- Auswerten Erkenntnisse Testphase ÖV-Linie Hardmatt
- Ausbau und Überprüfung Bushaltestellen

Massnahmen B: MIV und Parkierung

- Aufwertung Ortseingänge und Strassenraumgestaltung im Rahmen von Sanierungsprojekten prüfen
- Parkierung im Mitteldorf prüfen
- Zufahrt Arbeitsgebiet Hardmatt prüfen

Massnahmen C: Radverkehr

- Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Radwegnetz
- Massnahmen Radverkehr auf Unterdorfstrasse prüfen
- Periodische Prüfung öffentlicher Veloabstellplätze
- Erstellung eines Biketrails prüfen

Massnahmen D: Fussverkehr

- Schulwegsicherheit
- Einheitliche Beschilderung auf kommunalem Fusswegnetz
- Begegnungszone im Mitteldorf einführen, Massnahmen Verkehrsablauf prüfen

Massnahmen E: Mobilitätsmanagement

- Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts bei mittelgrossen und grossen Betrieben anregen

Einige der vorgesehenen Massnahmen haben auf den KGV der Gemeinde Frick einen Einfluss. Überschneidungen mit der Gemeinde Frick ergeben sich im Rahmen der Postautostrecke zwischen Frick und Laufenburg sowie den Rad- und Fussverkehrsnetzen.

KGV Ueken

Die Gemeinde Ueken erarbeitete 2011 einen KGV. Darin sind folgende Massnahmen enthalten:

1. Langsamverkehr-Hauptachse
2. Fuss- und Radwegergänzung entlang Staffeleggbach
3. Gestaltung Schulzone
4. Ausrüstung Fusswege
5. Gestaltung von Grünflächen innerhalb des Siedlungsgebietes
6. Definition / Kennzeichnung Siedlungsränder
7. Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse
8. Abstimmung von Strasse und angrenzenden Nutzungen im Zentrumsbereich
9. Gestaltungskonzept Gemeindestrassen im Zentrumsbereich
10. Gestaltungskonzept Quartierstrassen (ganzes Gemeindegebiet)
11. Veloabstellplätze bei Bushaltestellen
12. Mobilitätsmanagement (ganzes Gemeindegebiet)
13. Angebotserweiterung Busverkehr

Einige der vorgesehenen Massnahmen haben auf den KGV der Gemeinde Frick einen Einfluss. Überschneidungen mit der Gemeinde Frick ergeben sich im Rahmen der Postautostrecke zwischen Frick und Aarau sowie den Rad- und Fussverkehrsnetzen.

2.1.6 Mobilitätsplan Sisslerfeld

Das Sisslerfeld ist ein wichtiges Industrie- und Gewerbegebiet in den nahegelegenen Gemeinden Münchwilen, Stein, Sisseln und Eiken. Als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung sollen an diesem Standort künftig wertschöpfungsintensive und immissionsarme Betriebe angesiedelt werden. Als grösste unbebaute Landreserve für Arbeitsflächen im Kanton Aargau (rund 85 ha) besteht ein grosses Potenzial für eine Vielzahl von neuen Arbeitsplätzen. Als nahegelegene Gemeinde könnte die Gemeinde Frick als Wohnort für im Sisslerfeld tätige Arbeitnehmer interessant werden. Dazu ist eine gute Anbindung mit dem öffentlichen sowie dem Radverkehr von grosser Bedeutung. Der Pla-

nungsverband Fricktal Regio hat 2016 ein Mobilitätsplan Sisslerfeld in Auftrag gegeben. Dieser soll die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems für Personen und Güter im Sisslerfeld sichern. 2019 wurde eine Projektorganisation gebildet, in welcher die betroffenen Gemeinden, der Kanton, die deutschen Behörden sowie Planende den Prozess für die nächsten Jahre leiten.

Laufende Testplanung

Zurzeit wird eine Testplanung durchgeführt, mit welcher verschiedene Lösungsansätze und -strategien untersucht, verglichen und selektioniert werden. Bis Ende 2020 sollen die Resultate dieser Testplanung vorliegen, wie das Zielbild für das Gebiet 2040+ aussehen könnte (Synthese). Unter anderem soll anhand dieses Zielbildes 2040+ abgeschätzt werden, welche Mobilitätsbedürfnisse bei einer vollen baulichen Nutzung entstehen können, so dass die erforderlichen Massnahmen in die Planungsarbeiten integriert werden können.

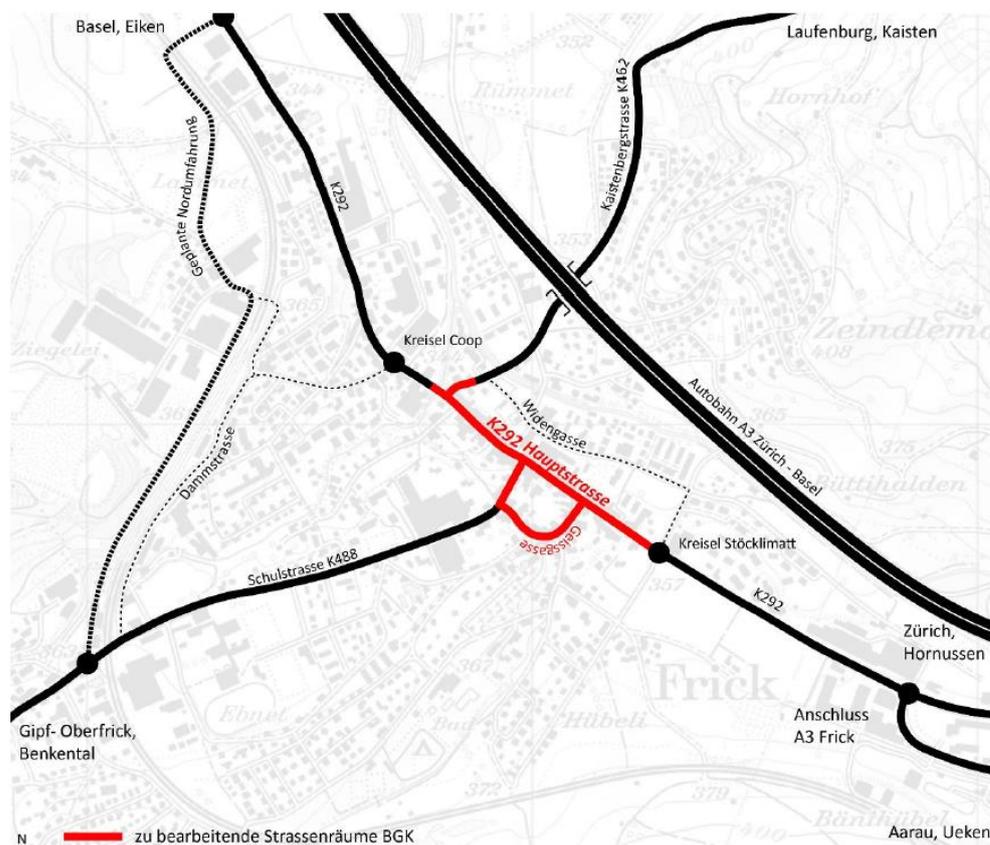
2.1.7 Sanierung Ortsdurchfahrt K 292 Hauptstrasse

Bei der Planung «Sanierung Ortsdurchfahrt K 292 Hauptstrasse» handelt es sich um eine Neubeurteilung einer bestehenden Planung aus dem Jahr 2007 (BGK07, Metron). Von diesem ursprünglichen Konzept sind wichtige Teile (Bereich Coop / Migros mit Kreisel Coop und Kreisel Stöcklimatt) bereits erstellt. Für die Sanierung noch ausstehend ist das mittlere Teilstück „Strassendorf“. Dieses Teilprojekt befindet sich zurzeit in der Phase Bauprojekt und soll im Sommer 2021 der Gemeindeversammlung zur Kreditgenehmigung unterbreitet werden.

Projektperimeter

Der Projektperimeter erstreckt sich entlang der K292 zwischen den erwähnten neu ausgebauten Teilstücken Kreisel Coop und Kreisel Stöcklimatt. Der Betrachtungsperimeter umfasst, insbesondere was die Verkehrsmengenentwicklung angeht, die ganze Gemeinde Frick.

Abb. 5: Übersichtsplan mit Projekt- und Einflussperimeter (Quelle: Erläuterungsbericht Frick IO, K292 Hauptstrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzept, 2017)



Zielsetzungen

Mit der Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzept sollen mit geeigneten Massnahmen folgende Ziele erreicht werden:

- Verminderung der negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs (Verminderung Lärm-belastung, Verminderung Luftbelastung⁷) insbesondere zur Stärkung der Nutzung Wohnen
- Verminderung der Trennwirkung der Strasse
- Verminderung der Anzahl Unfälle generell sowie insbesondere jener mit Beteiligung von Teilnehmern des Fuss- und Veloverkehrs
- Gewährleistung der Erreichbarkeit des vorhandenen Verkaufsgewerbes für Teilnehmende des motorisierten Individualverkehrs durch zweckmässige Parkiermöglichkeiten
- Verbesserung der allgemeinen Situation für leichten Zweiradverkehr, sowohl bei der Durchfahrt längs und quer wie auch hinsichtlich Veloabstellmöglichkeiten
- Erreichen eines angenehmen, schönen, gemütlichen und sicheren Raumgefühls für sich im Strassenraum aufhaltende und bewegende Personen
- Potenzialausschöpfung Publikumsverkehr durch verbesserte Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

2.2 Kommunale Planungen

2.2.1 Räumliches Entwicklungsleitbild REL

Die Gemeinde Frick erarbeitet parallel zum KGV im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung ein räumliches Entwicklungsleitbild (REL). Dieses dient der Gemeinde Frick als Grundlage und behördenverbindliches Führungsinstrument für die Nutzungsplanung. Es gibt Auskunft über die Ziele und Absichten der räumlichen Entwicklung im Gemeindegebiet, vergleicht diese mit dem IST-Zustand und definiert den in der Revision umzusetzenden Handlungsbedarf.

Im REL werden folgende Ziele formuliert, welche auch Einfluss auf die Mobilität und den Verkehr in Frick haben:

Urbanes Rückgrat

Der Gleisbogen bildet das urbane Rückgrat von Frick. Hier findet in den nächsten Jahren schwerpunktmässig die Entwicklung statt. Dank einer qualitätsvollen Bebauung der verschiedenen Areale entstehen **attraktive Wohnlagen und Arbeitsplätze in Bahnhofsnahe**.

Belebtes Zentrum

Das belebte Zentrum bildet die Lebensader von Frick und hat regionale Ausstrahlung. Es zeichnet sich durch ein vielfältiges kulturelles und gastronomisches Angebot aus und **bietet eine gute Nahversorgung**. Das Ortsbild zeugt von der langen Geschichte Fricks und stiftet Identität.

Attraktive Strassenräume

Die Strassenräume sind so gestaltet, dass sie **eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen** und zum Flanieren einladen.

Attraktive Fuss- und Velowegverbindungen

Der Bahnhof, das Zentrum und die Schulanlagen sind über **sichere und direkte Fuss- und Velowegverbindungen** gut erreichbar. Dank verschiedenen Über- und Unterführungen ist die Durchlässigkeit des Bahndamms gewährleistet.

Gut erschlossene Arbeitsplätze

Frick bietet viele Arbeitsplätze in verschiedenen Branchen. Die Arbeitsplatzgebiete sind insbesondere **für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr gut erschlossen** und gehen haushälterisch mit dem Boden um.

Naherholung vor der Haustür

Die Fricktaler Landschaft dient als **attraktiver Naherholungsraum** und zeichnet sich durch die Vielfalt von Rebbergen, Wäldern und Kirschbäumen aus. Der strukturreiche Charakter und der ökologische Wert sollen erhalten bleiben.

In der Strategie werden die räumlichen Entwicklungsansätze weiter konkretisiert:

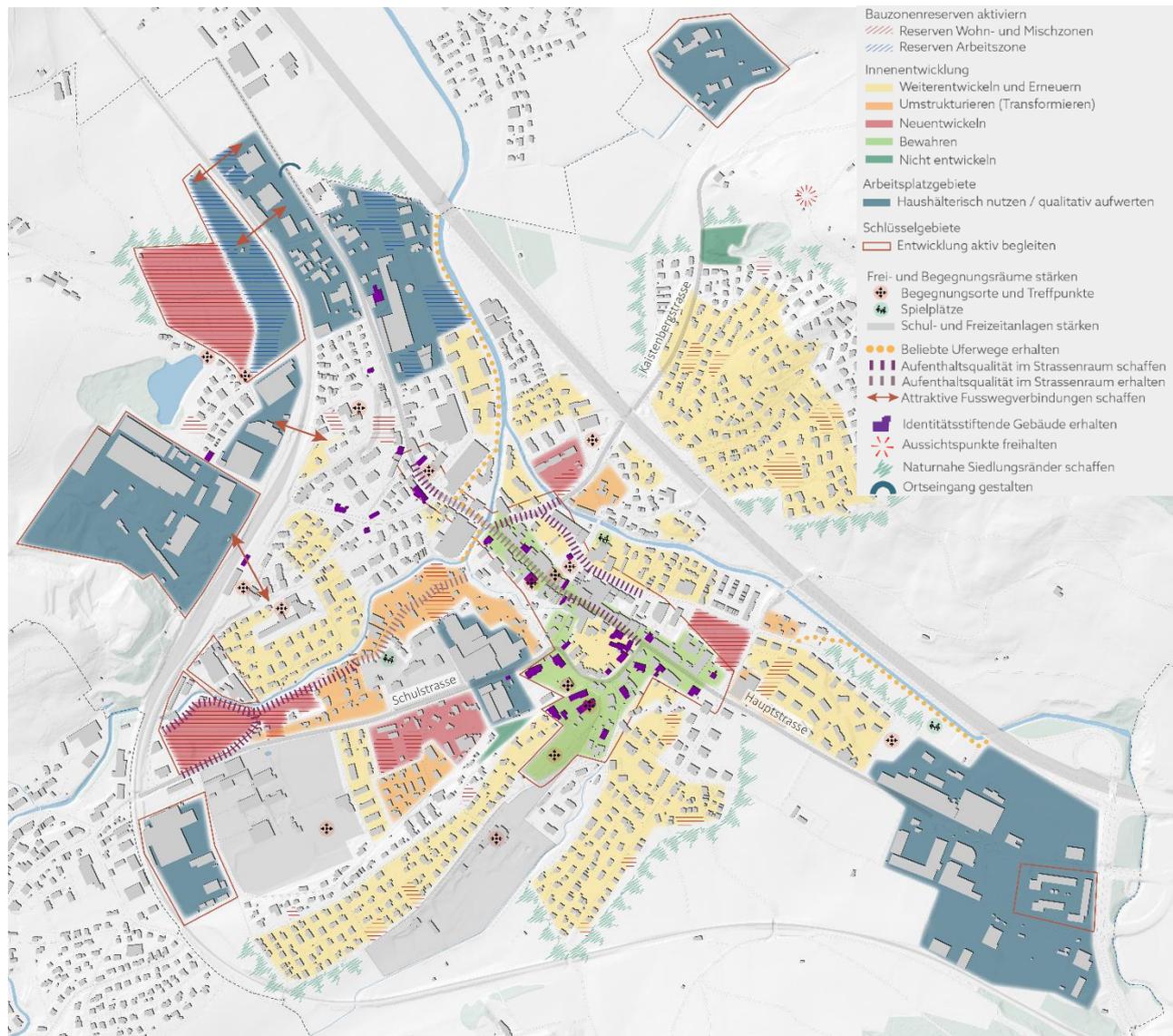


Abb. 6: Strategiebild, Räumliches Entwicklungsleitbild Frick, 2020

2.2.2 Neuer Bushof und rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs

Neuer Bushof

Die Gemeinde Frick plant zusammen mit dem Kanton Aargau die Neugestaltung des Bushofs, welcher künftig im Zweirichtungsbetrieb bedient werden kann und Platz für bis zu acht Busse bietet. Mit einer Kantenhöhe von 22 cm werden die Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umgesetzt und die Wartebereiche überdacht. Der Bushof und Bahnhofplatz werden somit aufgewertet und für Pendlerinnen und Pendler attraktiver gestaltet.

Rückwärtige Erschliessung des
Bahnhofs

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung soll einstweilen auch die rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs ermöglicht werden. Diese Massnahme dient insbesondere für die Anbindung des Entwicklungsgebiets Lammet. Die wichtigsten Ziele dieser Planung sind:

- Rückwärtige Erschliessung Bahnhof Frick und Entlastung Bahnhofplatz
- Bessere Anbindung an Bahnhof für Gipf-Oberfrick (Motorisierter Individualverkehr, Rad- und Fussverkehr)
- Bessere Erschliessung der Gewerbezone Frick und Gipf-Oberfrick und des gesamten Gebiets nördlich des Bruggbachs
- Langfristige Sicherung des Wohnschwerpunkts Bahnhof Frick
- Parkierungsmöglichkeiten mit direkter Zufahrt für den MIV und Radverkehr

3 Analyse

3.1 Verkehr

3.1.1 Bestand öV, MIV, Parkierung, FVV und Mobilitätsmanagement

Öffentlicher Verkehr (öV)

Frick verfügt über leistungsstarke Anbindungen mit der Bahn nach Basel und Zürich. Im Halbstundentakt wird der Bahnhof Frick durch den InterRegio bedient mit Fahrzeiten von rund 30 min nach Basel und 45 – 50 min nach Zürich sowie an die Orte Rheinfelden, Stein-Säckingen, Brugg und Baden als weitere Halte auf dieser Strecke. Einen weiteren Bahnanschluss hat Frick mit der S-Bahn 1, welche zwischen Basel und Laufenburg verkehrt.

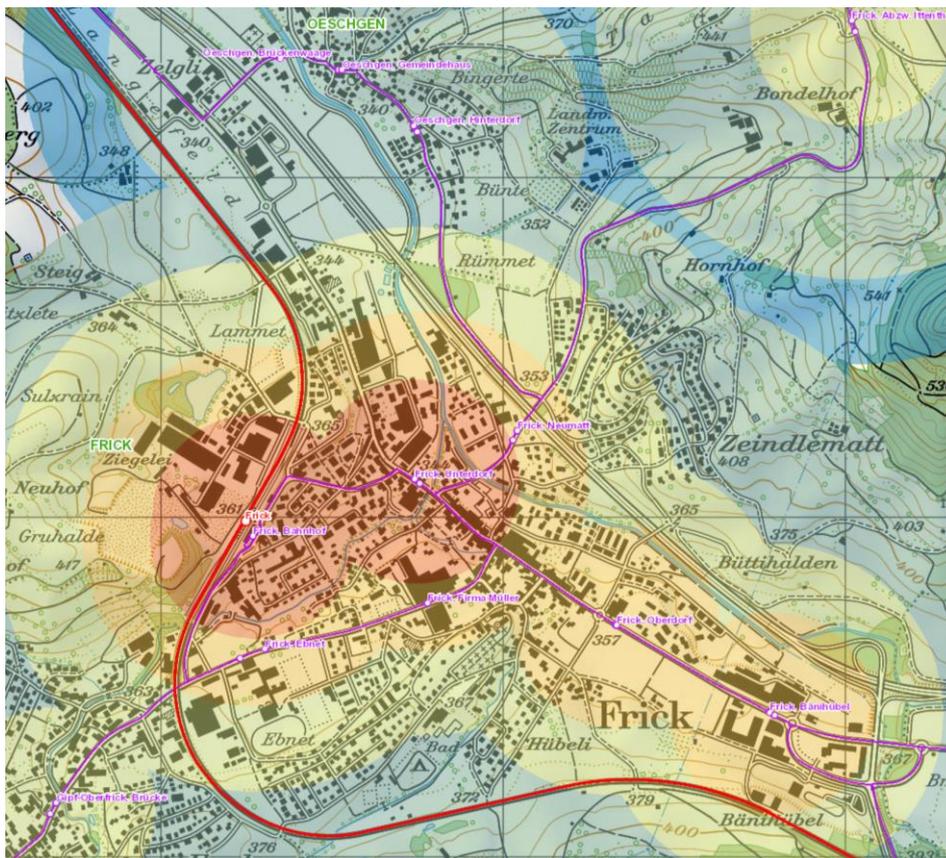
Mit drei Postauto-Verbindungen pro Stunde ist Frick auch gut mit dem Bus an Aarau, Laufenburg und Brugg angeschlossen. Zu den Stosszeiten verkehrt zudem ein Schnellbus zwischen Aarau und Frick via Herznach.

Damit weist Frick mit der Güteklasse B im Ortszentrum bereits eine hohe öV-Erschliessungsgüte auf. Die Rand- und Aussenquartiere (Sonnhalde/Frickberg, Lammet, FIBL, Juraweg, Ob em Dorf, Widengasse) sind hingegen nur mässig bis schlecht an den öV angeschlossen.

öV-Güteklasse B im Zentrum, mässige bis schlechte Erschliessung der Randquartiere

Abb. 7: Übersicht Netz des öffentlichen Verkehrs mit Güteklassen (Quelle: agis)

- Eisenbahnlinien
- Buslinien
- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C
- Güteklasse D
- Güteklasse E1, E2
- Güteklasse F



Erreichbarkeit und Infrastruktur der öV-Haltestellen

Um die Attraktivität des öV-Angebotes zu stärken, ist ein guter und attraktiver Zugang zum Bahnhof der SBB sowie zu allen Postauto-Haltestellen für den Fuss- und Veloverkehr wichtig. Unterstützt wird dies durch eine gute Einbettung ins Fuss- und Radwegnetz, eine grosszügige und ansprechende Gestaltung sowie eine gute Ausleuchtung bei Nacht.

Der Grossteil des Siedlungsgebiets liegt innerhalb eines 1 km-Radius zum Bahnhof. Die Anschlüsse am Bahnhof sind denn für die Fricker Bevölkerung und Arbeitnehmenden auch die Bedeutendsten. Mit der Neugestaltung des Bushofs sowie der Norderschliessung des Bahnhofs wird sich die Zugänglichkeit am Bahnhof weiter verbessern und das Angebot an B+R und P+R-Plätzen erhöht.

Die weiteren Haltestellen sind grundsätzlich gut ins Fuss- und Radwegnetz eingebettet, Wartehäuschen sind überall vorhanden. Jedoch fehlen Abstellplätze für Zweiräder gänzlich, abgesehen von der Haltestelle Oberdorf, welche über Abstellplätze für rund 20 Velos verfügt.

Angebote der kombinierten
Mobilität (P+R, B+R)

Im Jahr 2011 liess das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) eine Studie über die Abstellplätze für Autos und Velos erstellen. Diese kam zum Schluss, dass die Abstellplätze voll ausgelastet sind und dringender Handlungsbedarf besteht. Konkret war von einem fehlenden Angebot von 42 P+R- und 50 B+R-Abstellplätzen die Rede. Innert der letzten 10 Jahre hat sich die Situation weiter verschärft.

Am Bahnhof Frick stehen heute 139 P+R-Abstellplätze zur Verfügung, welche rund um die Uhr gebührenpflichtig sind (Fr. 7.--/Tag, Fr. 70.--/Monat, Fr. 700.--/Jahr). Trotz der hohen Auslastung wird ein Ausweichen auf Parkplätze in den nahegelegenen Wohnquartieren durch die Gemeinde nicht beobachtet. Dies unter anderem auch deshalb, weil seit der Einführung des Parkierungsreglements im Jahr 2018 keine öffentlichen Gratis-Parkplätze mehr bestehen resp. das Parkieren auf öffentlichem Grund wie Strassen ebenfalls gebührenpflichtig geworden ist.

Mit der rückwärtigen Erschliessung werden beim Zugang Nord neue P+R-Plätze entstehen. Die genaue Lage und Ausgestaltung des P+R-Nord ist noch offen.

Für Velos (Bike+Rail) stehen beim Bahnhof zwei gedeckte Abstellanlagen mit insgesamt rund 150 Abstellplätzen zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der rückwärtigen Erschliessung des Bahnhofs werden beim Zugang Nord bis zu 200 neue Veloabstellplätze geschaffen. Es ist zu prüfen, ob mit der Neugestaltung des Bushof ebenfalls noch zusätzliche Plätze geschaffen werden können.

Bei den weiteren Bushaltestellen auf dem Gemeindegebiet verfügt lediglich die Station Oberdorf über einen gedeckten Abstellplatz mit rund 8 Plätzen.

Instabilität des Fahrplans während
den Hauptverkehrszeiten

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung kommt es insbesondere zu den Spitzenstunden zu sinkenden Beförderungsgeschwindigkeiten und reduzierter Fahrplanstabilität im strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Am stärksten davon betroffen sind die Linien 135 und 137, welche über die Hauptstrasse verkehren.

Umsetzung BehiG

Menschen mit eingeschränkter Mobilität sollen den öV grundsätzlich autonom benutzen können. Die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind heute in Frick noch nicht überall umgesetzt. Mit der Neugestaltung des Bushofs werden diese Anforderungen am Bahnhof jedoch künftig erfüllt und die Zugänglichkeit für gehbehinderte Personen gewährleistet sein.

Ebenfalls werden mit der Umsetzung des Bau- und Gestaltungskonzepts (BGK) auf der Hauptstrasse im Ortszentrum die Bushaltestellen an die Anforderungen des BehiG angepasst.

Bei den weiteren Bushaltestellen steht eine Umsetzung des BehiG noch aus. Diese befinden sich jedoch auf Kantonsstrassen, welche in den Zuständigkeitsbereich des Kantons fallen.

Sofern dies nicht im groben Missverhältnis zwischen dem für Behinderte zu erwartenden Nutzen und dem wirtschaftlichem Aufwand, den Interessen von Umwelt-, Natur- und Heimatschutz oder Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht, sollten bis ins Jahr 2023 sämtliche Haltestellen des öV den Anforderungen des BehiG sowie den Folgerlassen entsprechen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Strassennetz

Die Nationalstrasse A3 (Basel-Zürich) verläuft mitten durch Frick und trennt damit das Wohngebiet am Frickberg markant vom Hauptdorf ab. Mit dem Autobahnanschluss im süd-östlichen Gemeindegebiet ist Frick damit aber sehr gut an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

Parallel zur Nationalstrasse verläuft die Hauptverbindungsstrasse K292 durch den Ortskern von Frick. Die heutige Ausgestaltung dieser Strasse wirkt als Zäsur des Siedlungsgebiets. Mit der Umsetzung des BGK K292 Frick IO wird das Erscheinungsbild eines Teils der der Ortsdurchfahrt verbessert, die Trennwirkung bleibt aber grösstenteils bestehen.

Von Kaisten her wird Frick durch die Verbindungsstrasse K462 und von Gipf-Oberfrick her durch die Verbindungsstrasse K488 erschlossen.

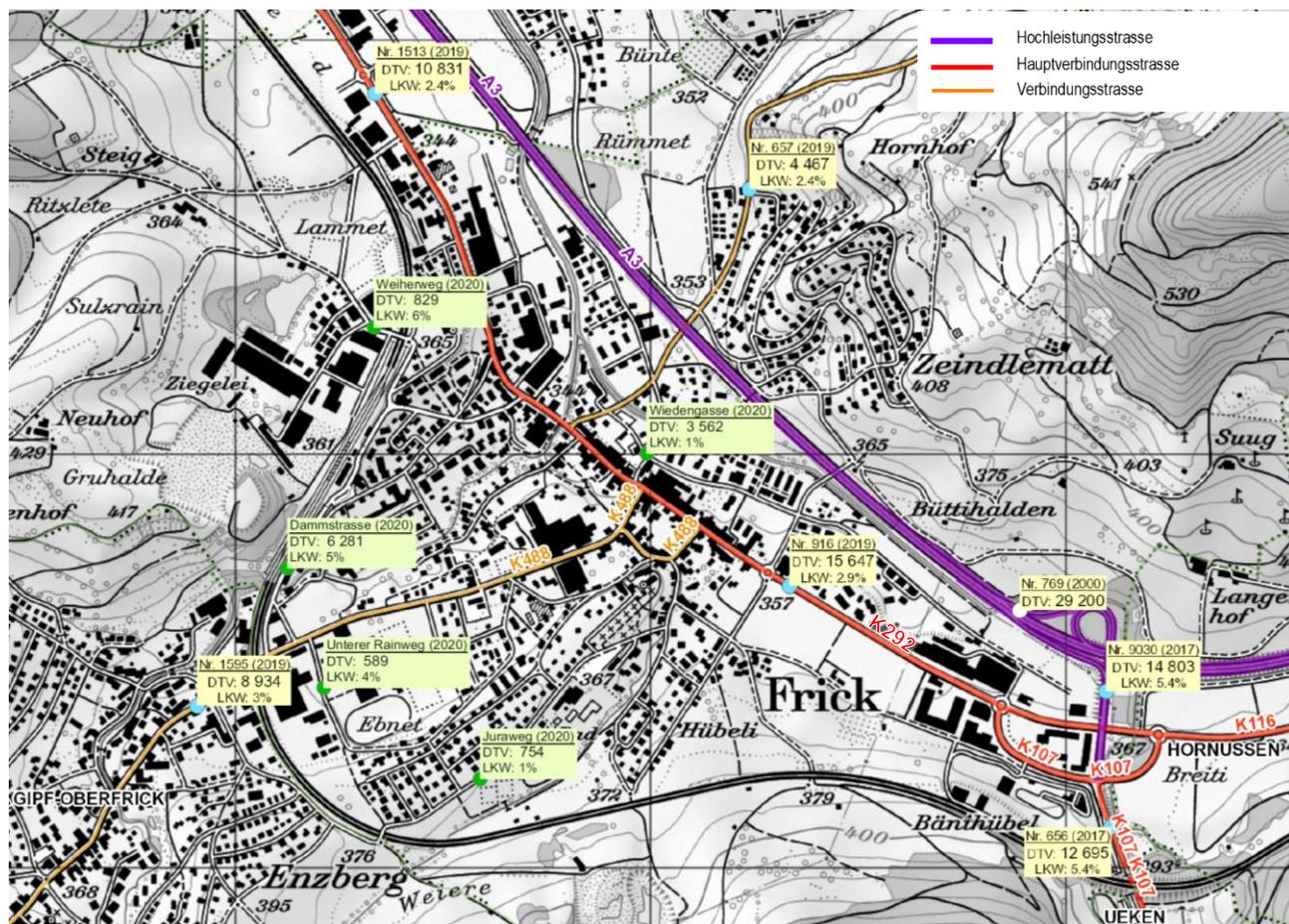


Abb. 8: Übergeordnetes Strassennetz und Verkehrsbelastung Kantonsstrasse (Zählstellen mit blauen Punkten) und Gemeindestrasse (Zählstellen mit grünen Punkten) (Quelle: agis und eigene Bearbeitung)

Kommunales Strassennetz

Innerhalb des Siedlungsgebiets erfolgt die Groberschliessung der Quartiere über mehrere Sammelstrassen, welche den Verkehr der quartierinternen Erschliessungsstrassen aufnehmen

men und auf das übergeordnete Netz leiten. Vereinzelt finden sich bei der Feinerschliessung auch noch Privatstrassen. Mittlerweile gilt in rund der Hälfte der Wohnquartiere Tempo 30. Die Geschwindigkeitsreduktion trägt massgeblich dazu bei, dass der Strassenraum als Freizeit- und Spielraum ausgestaltet werden kann.

Verkehrsmenge

Mit ca. 16'000 Fahrzeugen pro Tag auf der Hauptstrasse und rund 7'000 Fahrzeugen pro Tag auf der Schulstrasse ist das Verkehrsaufkommen in Frick bedeutend. Die Verkehrsbelastung wird allgemein aufgrund des Bevölkerungswachstums in der Region und speziell aufgrund der Entwicklungsplanungen in Frick weiter zunehmen.

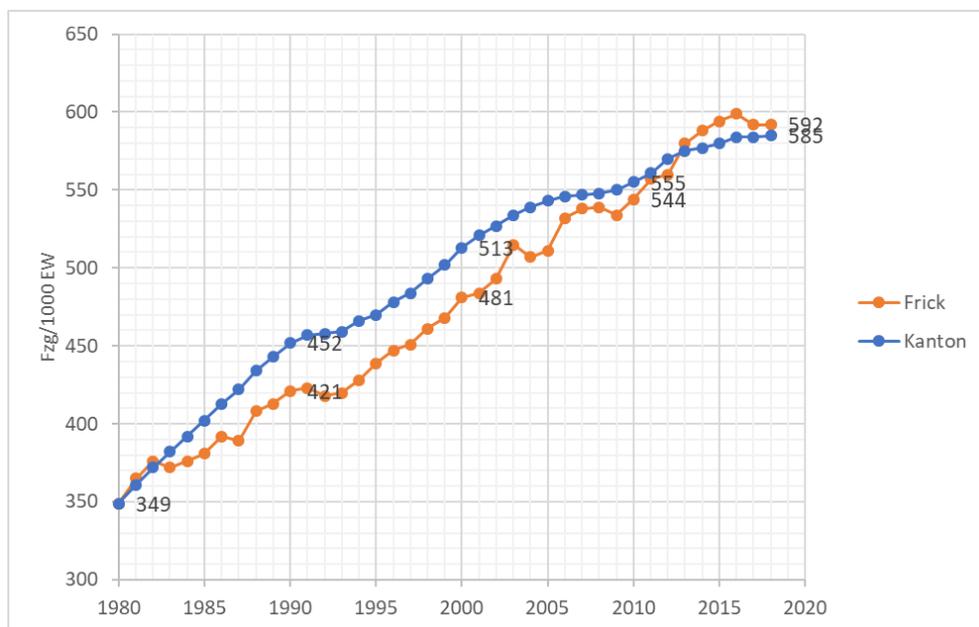
Die Hauptstrasse kommt zu den Hauptverkehrszeiten nahe an ihre Kapazitätsgrenze mit Auswirkungen auf die Wohnquartiere infolge Schleich- und Ausweichverkehr. Ebenfalls zu erwähnen ist die Situation auf der Schulstrasse, welche durch ihre Funktionen als Hauptverkehrsachse und Schulweg grosses Konfliktpotential birgt.

Anfang 2020 wurden, ergänzend zu den Verkehrszählungen des Kantons, auf verschiedenen Gemeindestrassen Zählungen vorgenommen. Diese Zählungen zeigen die IST-Situation zum Zeitpunkt der Erarbeitung des KGV und dienen zur Kontrolle der Entwicklung des Schleich- und Ausweichverkehrs.

Verkehrsverhalten

Gemäss Motorfahrzeugstatistik 2018 des Kantons Aargau weist die Gemeinde Frick einen Motorisierungsgrad von 592 Personenwagen pro 1'000 Einwohner auf und liegt damit im Kanton Aargau auf Rang 59. Lange bewegte sich der Motorisierungsgrad der Gemeinde Frick unter dem kantonalen Durchschnitt, bevor er 2013 erstmals höher lag. Seit 1980 hat der Motorisierungsgrad mit leichten Schwankungen um insgesamt 70 % zugenommen. Seit 2016 ist wieder ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Dennoch sind Bemühungen wichtig, den Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität attraktiver zu machen.

Abb. 9: Motorisierungsgrad (Fahrzeuge / 1'000 Einw.) 1980 - 2018 in Frick (Quelle: Motorfahrzeugstatistik Kanton Aargau)



Unfälle

Im Zeitraum von 2011 bis 2018 wurden in Frick 108 Verkehrsunfälle registriert. Davon waren bei 14 Unfällen Fussgänger und bei 20 Unfällen Velofahrer involviert. Nachfolgende Übersicht zeigt die Unfall-Hotspots. Je dunkler das Raster, desto mehr Unfälle haben sich in diesem Bereich ereignet. Eine klare Häufung der Unfälle ist auf der Hauptstrasse erkennbar: Es ist diejenige Achse, mit dem meisten Verkehr, vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmern und relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten.

Abb. 10: Verkehrsunfälle in Frick, 2011 - 2018 (Quelle: ASTRA)

Rastergrösse: 50 x 50 m

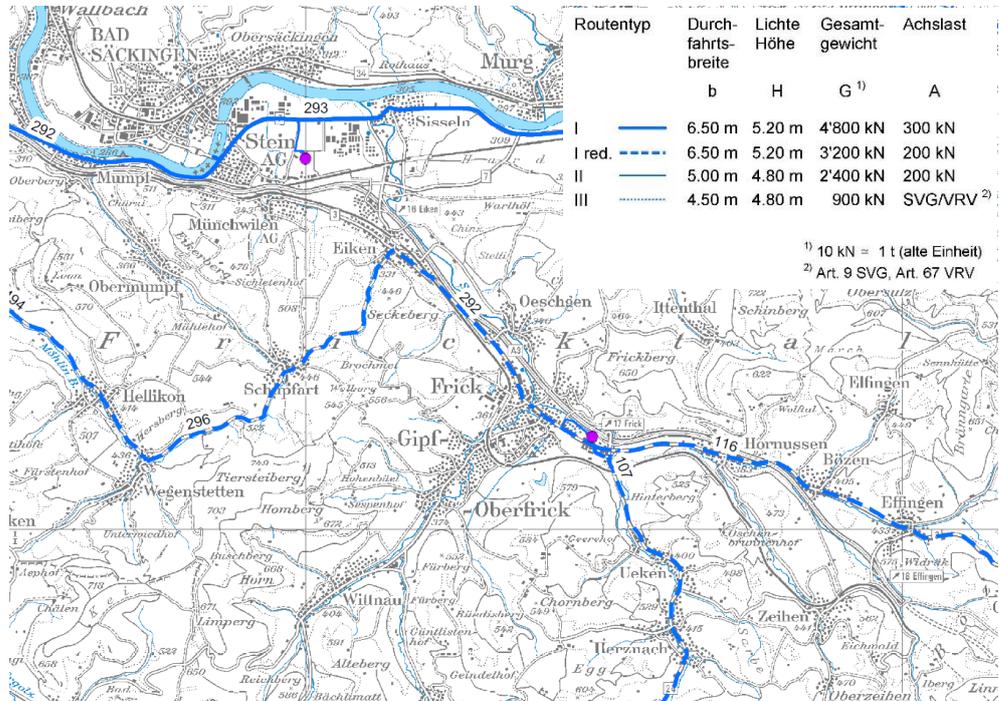
- × Unfallstandort
- 1 Unfall
- 2 Unfälle
- 3 Unfälle
- 4 Unfälle
- 5 Unfälle



Güterverkehr auf der Strasse

Ein Teil der aargauischen Kantons- und Gemeindestrassen ist Bestandteil des Versorgungsnetzes für Ausnahmetransporte. In Frick ist die Hauptstrasse dem Routentyp I red. zugeteilt. Für diesen Typ gilt folgende Bestimmung:

Abb. 11: Ausschnitt Versorgungsrouten (Quelle: Kanton Aargau)



Die Belastung von Frick und weiteren Ortschaften im Fricktal und Umgebung durch den Schwer- und Güterverkehr ist bedeutend. Vor diesem Hintergrund ist festzuhalten, dass

eine regionale sowie überregionale Abstimmung und Lenkung des Güterverkehrs auf der Strasse sinnvoll wäre, bis heute aber nicht existiert.

Handlungsbedarf MIV

Insbesondere auf den beiden Hauptverkehrsachsen Hauptstrasse und Schulstrasse kommt es infolge der unterschiedlichen Funktionen dieser Strassen immer wieder zu Konfliktsituationen. Einerseits weisen sie aufgrund ihrer Klassierung als kantonale Hauptverbindungsstrassen eine primär verkehrsorientierte Gestaltung auf, andererseits sind sie wichtige Achsen des Fuss- und Veloverkehrs, über die auch die Schulwege organisiert sind.

Mit einer angepassten Strassenraumgestaltung soll in erster Priorität die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöht werden. In zweiter Priorität wird eine höhere Aufenthaltsqualität, insbesondere entlang der Hauptstrasse angestrebt. Das räumliche Entwicklungsleitbild verfolgt die Vision, die Hauptstrasse als attraktive «Flaniermeile» auszugestalten. Mit der Umsetzung des BGK Hauptstrasse können diese Zielsetzungen teilweise erreicht werden. Eine vollständige Aufhebung der Trennwirkung und Behebung der Sicherheitsdefizite für alle Verkehrsteilnehmenden gelingt nicht gänzlich. Als relativ stark befahrene Hauptverbindungsstrasse bleibt die Hauptstrasse in erster Linie verkehrsorientiert.

Eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung ist daher insbesondere in den stark durch den Fuss- und Veloverkehr genutzten Bereichen nach wie vor anzustreben und soll folglich dazu beitragen, dass sich die Fortbewegungsgeschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmenden angleichen und die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden.

Ruhender Verkehr / Parkierung

Auf dem Gemeindegebiet stehen rund 230 öffentliche und 675 öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Diese formieren sich hauptsächlich rund um den Ortskern. Die Bewirtschaftung ist nicht einheitlich geregelt. So ist das Parkieren auf den kommunalen Parkfeldern beim Gemeindehaus von der ersten Stunde an kostenpflichtig, bei anderen Standorten aber nicht. Ähnlich verhält es sich mit den privaten, öffentlich zugänglichen Parkfeldern bei Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, etc. Es wird eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auch der privaten, öffentlich zugänglichen Parkfelder angestrebt mit transparenten, aber nicht zwingend einheitlichen Preisen. Ein abgestuftes Tarifsysteem erzielt u.a. eine gewisse Parkierungslenkung.

Situation im Zentrum

Im Frühjahr 2019 wurde die Parkierungsmöglichkeit im Frick detailliert untersucht. Die Analyse hat gezeigt, dass grundsätzlich genügend Parkplätze bei Detailhandel, Gastronomie etc. zur Verfügung stehen. Zu vorübergehenden Engpässen kommt es jeweils lediglich an Samstag-Nachmittagen.

Abb. 12:
Parkierungsmöglichkeiten
im Zentrum Frick (Quelle:
Metron, 2019)



Parkierungsreglement

Die Gemeinde Frick hat ihr Parkierungsreglement per 2018 überarbeitet, um das dauernde Parkieren im öffentlichen Strassenraum vermeiden zu können. Seither gibt es in Frick keine öffentlichen Gratis-Parkplätze mehr und auch das Personal der Schule, der Verwaltung und der Polizei bezahlt eine Parkierungsgebühr. Für regelmässiges und dauerndes Parkieren an Stellen ohne signalisierte Höchstparkzeit benötigt es nun eine gebührenpflichtige Bewilligung (Parkkarte). Dauerparkieren wird im Parkierungsreglement wie folgt definiert: *«regelmässiges und dauerndes Abstellen eines Fahrzeuges während drei oder mehr Tagen pro Woche an mehr als vier Tages- oder Nachstunden im öffentlichen Raum».*

Die Probleme des Dauer- und Wildparkierens konnten mit dem revidierten Parkierungsreglement behoben werden.

Abb. 13: Übersicht
öffentliche Parkplätze und
Bewirtschaftungs-regime
(Quelle: Parkierungsreglement Frick)



Private Parkierung	<p>Die rechtskräftige BNO beinhaltet noch keine grundeigentümergebundenen Vorschriften zur Plafonierung der Anzahl Parkplätze im Privatbereich.</p>
Handlungsbedarf ruhender Verkehr / Parkierung	<p><i>Abgesehen vom nachgewiesenen Bedarf an zusätzlichen P+R-Plätzen beim Bahnhof (vgl. Kapitel Öffentlicher Verkehr (öV)) besteht kurzfristig kein Handlungsbedarf im Bereich Parkierung. Hinsichtlich der künftigen Bevölkerungsentwicklung in Frick und der Region Fricktal braucht es jedoch mittelfristig zusätzliche Parkplätze zur Stärkung von Frick als regionales Zentrum. Der erwartete Mehrverkehr soll direkt in ein Parkhaus geleitet werden, um die Hauptstrasse nicht zusätzlich zu belasten.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Revision der BNO soll zudem geprüft werden, ob in Gebieten mit besonders guter ÖV-Erschliessung Überschreitungen des Pflichtbedarfs an Parkfeldern eingeschränkt werden soll.</i></p>
	<p>Veloverkehr und Veloabstellplätze</p>
Velolandrouten von Schweiz-Mobil	<p>Frick liegt an der achten Etappe der Nationalen Velolandroute Nr. 2 (Rhein-Route) sowie an den regionalen Velolandrouten Nr. 56 (Seetal-Bözberg) und Nr. 97 (Dreiland-Radweg) von SchweizMobil. Die Velolandrouten von SchweizMobil sind für den Freizeitverkehr vorgesehen. Nach dem Motto «der Weg ist das Ziel» folgen diese Routen attraktiven und oft historischen Wegen und leiten die Velofahrenden an Sehenswürdigkeiten vorbei.</p>
Kantonale Radrouten	<p>Frick wird von den fünf kantonalen Radrouten Nrn. 501, 503, 601, 602 und 603 durchquert. Im Gegensatz zu den Routen von SchweizMobil wickeln die Kantonalen Radrouten hauptsächlich den Alltagsverkehr ab.</p> <p>Die Anbindung des Fricker Siedlungsgebiets ans übergeordnete Radroutennetz ist damit sehr gut. Um auch für den Pendelverkehr attraktiv zu sein, muss aber die Linienführung der Routen direkter sein. Insbesondere für künftige Arbeitnehmende des ESP Sisslerfeld mit Wohnort Frick ist das kantonale Netz auszubauen. Heute besteht eine Netzlücke auf Höhe der Autobahnausfahrt Eiken; der Radverkehr wird durch Eiken geleitet, anstatt auf dem direkten Weg der Autobahn entlang Richtung Sisslerfeld.</p>
Kommunale Radrouten	<p>Dadurch, dass bereits rund 50 Prozent der Wohnquartiere Tempo 30 (T30) aufweisen und die restlichen Wohnquartiere ebenfalls schrittweise auf T30 reduziert werden sollen, bestehen gute Voraussetzungen für ein attraktives, engmaschiges kommunales Radwegnetz. Punktuelle Sicherheitsdefizite wie enge Verhältnisse, schwierige Einmündungssituationen und mangelhafte Querungshilfen beeinträchtigen dieses aber heute noch. Durch die Behebung dieser Defizite und das Schliessen von Lücken im Wegnetz gemäss Massnahmenplan ist eine deutliche Verbesserung möglich.</p>
Abstellplätze	<p>Die Analyse der Veloabstellanlagen hat ergeben, dass insbesondere am Bahnhof und im Sommer auch beim Freizeitzentrum ungenügende Kapazitäten vorhanden sind.</p> <p>Innerhalb des Ortszentrums fällt auf, dass viele Geschäfte zwar über Abstellanlagen verfügen, diese aber oft ungenügend ausgerüstet sind. Bei einer Behebung dieser Defizite ist darauf zu achten, dass auch Abstellmöglichkeiten für Cargovelos und Anhänger mitgeplant werden. Zudem sollten immer Systeme gewählt werden, die das Anschliessen der Velos ermöglichen.</p> <p>Gemäss § 2 Abs. 3 öVG kann sich der Kanton mit einem Beitrag von 30 % an Bike+Ride-Anlagen bei öV-Haltestellen beteiligen.</p>

Ort Veloabstellplatz	Anzahl Plätze	Ort Veloabstellplatz	Anzahl Plätze
Bahnhof	200	Coop Zentrum	30
Schulhaus Oberstufe	570	Coop Bau+Hobby	10
Schulhaus / Kindergarten Dorf	65	Migros / Bäckerei	30
Gemeindehaus	35	Denner	30
Feuerwehrgebäude Racht	20	Bushaltestelle Oberdorf	20
FiBL	68	Freizeitzentrum	120
Monti Kino	20	Neubau Tennishalle	16

Handlungsbedarf Veloverkehr

Für die langfristige und nachhaltige Verlagerung des motorisierten auf den öffentlichen und insbesondere den Veloverkehr ist die Investition in eine gut ausgebaute Veloinfrastruktur und ein engmaschiges, sicheres Radroutennetz wichtig. Die in den die in Kapitel 3.1.2 genannten Schwächen sind daher fristgerecht zu beheben. Nebst des kommunalen Radwegnetzes sind insbesondere auch die Anbindungen an die übergeordneten Netze wichtig, über welche ein Grossteil des Alltags- und Pendelverkehrs abgewickelt wird.

Fussverkehr

Das Zufussgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart des Menschen und verbindet alle anderen Verkehrsmittel miteinander. Dies ist insbesondere für die kombinierte Mobilität und bei der Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen des öV zu berücksichtigen. Gehen dient jedoch nicht nur der Fortbewegung, sondern trägt auch zur Erholung und damit zur Förderung der Gesundheit bei.

Erholung und Freizeit

Die Gegend um Frick verfügt über verschiedene Wanderwege. Die bekannteste Wanderroute ist der Fricktaler Höhenweg. Dieser führt über 59 km von Rheinfelden über Frick nach Mettau. Ein weiterer spannender Naherholungsort ist der frei zugängliche Fossilien-Kloppplatz bei der Tongrube Gruhalde hinter dem Bahnhof Frick. Dies ist eine bedeutende, öffentlich zugängliche Fundstelle für zahlreiche Fossilien. Die Gemeinde Frick bietet verschiedenen Grillplätze mit variablen Infrastrukturen wie Sitzgelegenheiten aus Steinblöcken oder Baumstämmen, Bänke und Tische, Grillschalen, Spielplätze und teilweise weitläufige Aussicht über die Region sowie einen Weiher beim Grillplatz Ritzleten.

Alltagsverkehr

Die Fusswege innerhalb des Siedlungsgebiets dienen hauptsächlich dem Zurück-legen von Alltagsstrecken. Diese Wege müssen daher in erster Linie sicher, direkt und hindernisfrei sein und als Abkürzung gegenüber dem motorisierten Verkehr funktionieren.

Allgemein ist eine für Fussgänger attraktive Gestaltung der Wege wichtig. Vor dem Hintergrund der Klimaerwärmung und der immer höheren Temperaturen bedeutet dies, dass die Fusswege beschattet sowie regelmässig mit Trinkwasserbrunnen und Sitzbänken ausgestattet sein sollten. Allgemein gilt, dass Fusswege, wo immer möglich, den Fussgängern vorbehalten sein sollten.

Erreichbarkeit

Im Allgemeinen verfügt Frick über ein engmaschiges Fusswegnetz, das diverse Zielorte und Dienstleistungen in einer Fussdistanz von 10 min. verbindet. Die Analyse der Fusswege zeigt aber auch, dass Lücken bei den Fuss- und Schulwegverbindungen existieren, einige Wohnquartiere über 15 min Fusswegdistanz bis ins Zentrum aufweisen und dass die existierenden «kurzen» Wege im Dorf nicht gekennzeichnet sind.

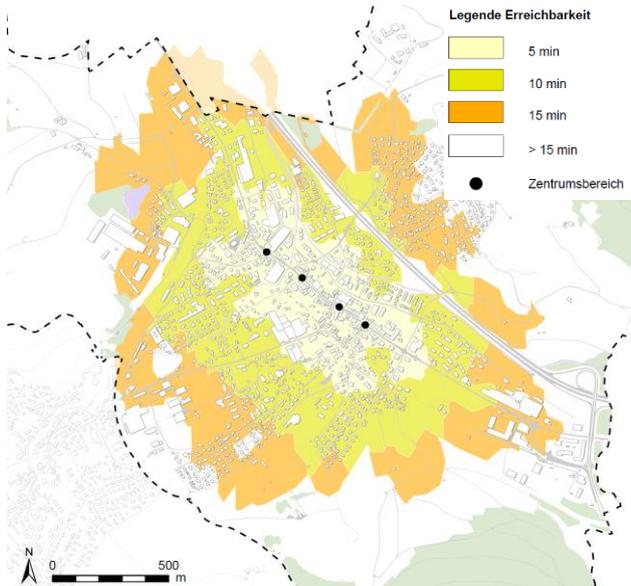


Abb. 14: Erreichbarkeit des Zentrums zu Fuss, in Minuten

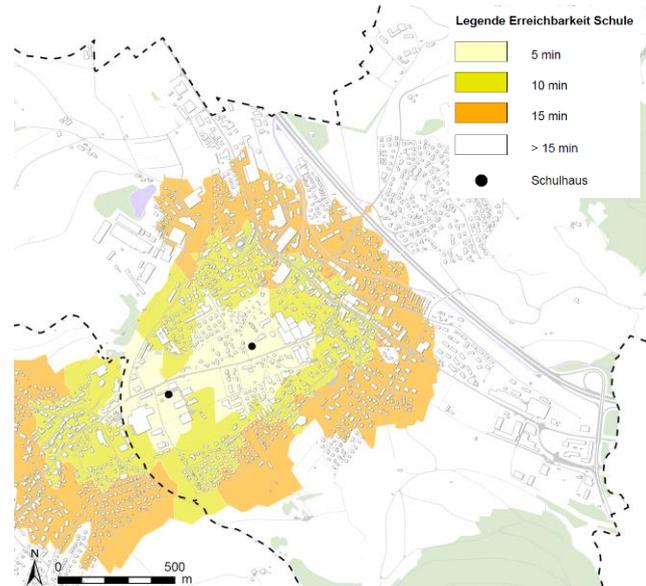


Abb. 15: Erreichbarkeit der Schulen zu Fuss, in Minuten

Signalisationskonzept

Die Gemeinde Frick liess 2018 ein Konzept zur Signalisierung der wichtigsten Einrichtungen erarbeiten. Die Stelen mit Übersichtsplan, historischen Informationen und Richtungsanzeige inkl. Zeitangabe wären an sechs Standorten in der Gemeinde geplant gewesen. Die Umsetzung wurde von der Gemeindeversammlung jedoch abgelehnt.

Schulwegsicherheit

Schulwege

Die Sicherheit von Schulkindern ist insbesondere bei der Querung von Hauptachsen gefährdet. Auf den Schulwegen befinden sich aber weitere Gefahrenstellen wie sehr enge Trottoirs, unübersichtliche Kreuzungssituationen oder Ein- und Ausfahrten von Liegenschaften, welche über Fusswege führen. Im Rahmen der Erarbeitung des KGV sind die Fuss- und Velowegverbindungen analysiert worden. Dabei sind die wichtigsten Radwegverbindungen auf die Zumutbarkeit für den FVV untersucht und kritische Stellen sowie die Querungen über die stark befahrenen Verkehrsachsen überprüft worden. Die festgestellten Sicherheitsdefizite sind im Defizitplan aufgeführt.

Elterntaxis

Objektiv gesehene wie auch subjektiv wahrgenommene fehlende Verkehrssicherheit können Gründe dafür sein, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule chauffieren. Auch bei sicheren Schulwegen sind Elterntaxis ein Thema. Der gesellschaftliche Trend, dass Eltern ihre Kinder teils überbehüten, oder das Chauffieren aus reiner Bequemlichkeit, dürften die Entwicklung der Elterntaxis zusätzlich fördern. Das Problem von Elterntaxis wird auch in Frick beobachtet. Problematisch sind Elterntaxis insbesondere dann, wenn dadurch die Schulwegsicherheit anderer Kinder riskiert wird. Zudem gehört das Zurücklegen des Schulwegs mit dem Aufnehmen verschiedener Eindrücke unterwegs zusammen mit der Bewegung zu einem wichtigen Entwicklungsschritt bei Kindern.

Fazit Schulwegsicherheit und Elterntaxis

Um die Schulwegsicherheit zu erhöhen und so idealerweise auch Elterntaxis zu vermeiden, soll ein entsprechendes Konzept erarbeitet und umgesetzt werden. Ergänzend zu den gemäss Defizitplan festgestellten Defizite sind die Schulwege sorgfältig zu untersuchen. Wo möglich, sollen die kritischen Stellen mit der Umsetzung von Sofortmassnahmen entschärft und mit flankierenden Massnahmen wie der Organisation von Pedi-Bussen und Informationskampagnen ergänzt werden. Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von sicheren Schulwegen bietet der Leitfaden «Elterntaxi» von EnergieSchweiz für Gemeinden.

Mobilitätsmanagement

Aargaumobil² ist die kantonale Anlaufstelle für Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau. Ein gutes Mobilitätsmanagement unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels oder einer Kombination von mehreren Möglichkeiten. Dies geschieht durch Information, Beratung, Unterstützung innovativer Lösungen, Anreize sowie Angebotskoordination. Damit können negative Auswirkungen des Verkehrswachstums eingedämmt sowie das zukünftige Verkehrsaufkommen insgesamt möglichst effizient abgewickelt werden. Es soll den unterschiedlichen räumlichen Potenzialen Rechnung getragen werden.

Mobilitätsmanagement heisst:

- verschiedene Verkehrsmittel intelligent kombinieren
- Verkehrsteilnehmenden mit neuen Anreizsystemen und Angeboten Optionen zur Optimierung ihrer Mobilität aufzeigen
- die Erreichbarkeit von Standorten beibehalten und fördern
- Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden unterstützen
- dazu beitragen, dass die Kapazität des bestehenden Verkehrsangebots optimal ausgeschöpft wird
- den Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Technologien am Markt fördern
- Beiträge zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse leisten
- innovative Ansätze zu Fragen der zukünftigen Mobilität aktiv begleiten

Hochrechnungen lassen vermuten, dass bis 2030 etwa 50 % der zurückgelegten Fahrzeugkilometer mit einem Elektrofahrzeug getätigt werden³. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden und sowohl Lärm- als auch Schadstoffbelastung im Siedlungsgebiet zu reduzieren, sollten mögliche Standorte für Ladestationen von Elektrofahrzeugen und deren Betrieb geprüft werden.

Fazit

Dank gutem Mobilitätsmanagement kann die Mobilität in Frick merklich nachhaltiger organisiert und die Belastung für die Bevölkerung reduziert werden. Die Zusammenarbeit mit verkehrsgenerierenden Unternehmen – sei es durch Kunden, Arbeitnehmende oder den Unternehmenszweck selbst – ist dabei von grosser Wichtigkeit. Der Kanton unterstützt die Gemeinde bei ihren Bestrebungen im Bereich des Mobilitätsmanagement.

Die Analyse der aktuellen Situation in Frick hat gezeigt, dass bis heute lediglich das FiBL über ein Mobilitätsmanagement verfügt. Mit einem Shuttelbus, welcher die Mitarbeitenden morgens beim Bahnhof abholt und abends wieder bringt, werden Individualfahrten minimiert. Es ist zu prüfen, ob weitere Betriebe, wie z.B. die Jakob Müller AG für die Einführung eines Mobilitätsmanagements geeignet wären. Die Analyse zeigt weiter, dass das Sharing-Angebot für verschiedene Verkehrsmittel ausbaufähig ist. Auch fehlen Informationen zu bereits existierenden Angeboten und Beratungsmöglichkeiten.

² Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (https://www.ag.ch/de/bvu/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/aargaumobil/aargaumobil.jsp)

³ Klima Allianz Schweiz, Klima-Masterplan Schweiz, 2016

3.1.2 Fazit Verkehr und Mobilitätsmanagement

Öffentlicher Verkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Leistungsstarke, direkte Anbindung mit der Bahn nach Basel und Zürich – Drei Verbindungen pro Stunde mit dem Bus (Postauto) nach Aarau, Laufenburg und Brugg – Schnellbus nach Aarau via Herznach zu den Stosszeiten – Busverbindung durch die Nachbarsorte Richtung Stein-Säckingen (jedoch nur stündlich) – Anschluss ans Nachtnetz (Fr + Sa) – öV-Güteklasse B im Zentrum – Angebote der kombinierten Mobilität beim Bahnhof (B+R, P+R, Mobility-Standort) 	<ul style="list-style-type: none"> – Verspätungen im Bus-Fahrplan (Postauto) zu den Stosszeiten aufgrund Überlastung des Strassennetzes – Enge Verhältnisse am Bahn-/Bushof – Mässige bis schlechte öV-Anbindung der Rand- und Aussenquartiere (Sonnhalde/Frickberg, Lammet, FIBL, Juraweg, Ob em Dorf) – Abstellplätze am Bahnhof für Fahrräder an der Kapazitätsgrenze – Lange Fahrzeiten nach Aarau im Vergleich zum MIV – Fehlende rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs – Allgemein unbefriedigende Umsteigesituation am Bahnhof (fehlende Überdachung, fehlende Einsteigekanten, ungenügende Personenlenkung) – Anbindung Rosenrain an öV trotz öV-Güteklasse B ungünstig, da Radwegerschliessung an den Bahnhof fehlt
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Gesteigertes Umweltbewusstsein – Angebote der kombinierten Mobilität und Sharing-Angebote – Mobilitätsmanagement in Betrieben in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln – Lokaler öV (Ortsbus) – Neuer Bushof – Autonome Fahrzeuge – Frick als wichtige öV-Drehscheibe zwischen Basel und Zürich 	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätsengpässe bei einer Zunahme von Nutzern des öffentlichen Verkehrs – Abnahme der Fahrplanstabilität infolge Zunahme des MIV – Ausbau Güterverkehr auf der Schiene (Einschränkung Ausbaupkapazität Personenverkehr, Zunahme der Lärmbelastung)

MIV

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Anschluss an A3 Richtung Basel und Zürich – Parkierungsreglement in Kraft seit 1. Juni 2018 – (Noch) genügend öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze auf Gemeindegebiet – Etwa die Hälfte der Wohngebiete mit T30 	<ul style="list-style-type: none"> – Hohe Verkehrsbelastung im Zentrum (insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten) – Fehlende überregionale Lenkungsmassnahmen für den Schwerverkehr – Ca. die Hälfte des Wohngebiets noch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, darunter das Schulquartier (u.a. wegen Kantonsstrasse) – Überhöhte Geschwindigkeiten bei den Dorfeinfahrten (insb. ausserhalb der HVZ) – Querung Hauptstrasse insbesondere für Kinder und gehbehinderte Personen schwierig – Querung Bahnhofstrasse infolge ungenügender Übersichtlichkeit z.T. heikel. – Dammstrasse/Bahnhofareal heikel wegen Schwerverkehr, überhöhten Tempi – Schleich- und Ausweichverkehr insb. in den Quartieren Juraweg, Ob em Dorf, Zeindlematt – Gesamtverkehrssituation Geissgasse/Schulstrasse ungenügend – Belastung der Widengasse (Wohnquartier, Gewerbe) infolge Umfahrung des Dorfzentrums zu den Hauptverkehrszeiten – Hohe Verkehrsbelastung (insb. Dammstrasse, Schulstrasse, Geissgasse) führt zu gefährlichen Situationen für Velofahrer und Fussgänger, da u.a. eine Entflechtung der Verkehrsteilnehmer fehlt.
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Gesteigertes Umweltbewusstsein – Angebote der kombinierten Mobilität und Sharing-Angebote – Mobilitätsmanagement in Betrieben – BGK Hauptstrasse (Projekt K 292 IO) mit diversen Verbesserungen – Norderschliessung – Entlastung Zentrum über Widengasse (?) – Parkleitsystem und zentrale Parkierung – Dezentrales Arbeiten (Treiber: Digitalisierung, Entwicklung Dienstleistungsgesellschaft) – Überregionale Koordination zur Lenkung des Schwerverkehrs (Federführung bei Kanton) 	<ul style="list-style-type: none"> – Zunahme des Individualverkehrs (Bevölkerungswachstum, verschiedene Trends wie Elektromobilität, autonome Fahrzeuge) – Ausbau Kaistenbergstrasse (Zunahme Schwerverkehr) – Druck auf Parkierung (steigende Nachfrage, Abbau von Parkfeldern, fehlende zentrale Parkierung)

Veloverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsberuhigte Strassen ermöglichen sicheres Velofahren in den Quartieren – Gut ausgeschildertes übergeordnetes Radwegnetz (nationale, regionale und kantonale Routen) – Nord-Ost-Querung abgetrennt oder parallel zur Hauptverkehrsachse möglich 	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Kapazität Veloabstellplätze am Bahnhof und beim Freizeitzentrum (Sommer) – Geschäfte/Läden meist ohne befriedigende Veloabstellmöglichkeit – Ungenügende / kritische Situationen: <ul style="list-style-type: none"> – Schulstrasse (allg. enge Verhältnisse, schwierige Querungs- und Einmündungssituationen) – Hauptstrasse zwischen Stöcklimattkreisel und Langenfeld infolge geparkter Autos – Fehlende (sichere) Radwegverbindungen zwischen den Schularealen, im Gebiet Dammstrasse (nach der Bahnunterführung) - Zwidellen - Blaien, von der Lammet ins Zentrum und vom Gebiet Im Leim/Rosenrain zum Bahnhof – Mangelhafte/fehlende Querungshilfen Kaisenbergstrasse und Hauptstrasse Höhe A3-Center – Markierung kant. Radroute bei Autobahnunterführung Gartenstrasse/Bachstrasse kaum sichtbar – Übergang bei Autobahnunterführung Gartenstrasse/Bachstrasse schwierig – Durchgängigkeit für Lastenvelos und Anhänger nicht bei allen Radwegen gegeben – Anbindung inklusive Signalisation von Gipf-Oberfrick nach Frick Zentrum ungenügend
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Gesteigertes Umweltbewusstsein – E-Bikes für Strecken bis ca. 10 km – Erhöhung Kapazität und Standard der Abstellanlagen – Velovorzugsroute/Entflechtung Radverkehr und MIV – Angebote der kombinierten Mobilität und Sharing-Angebote – Neuer Radweg entlang Sissle im Rahmen Erschliessungsplan Stahlton – Aufwertung Ortsdurchfahrt und Strassenraum – Norderschliessung – Signalisation der kommunalen Radwege – Neue Route entlang dem Bach von der Dammstrasse in Richtung Zentrum geplant 	<ul style="list-style-type: none"> – Abnahme der Sicherheit bei Zunahme des motorisierten Verkehrs – Konfliktsituationen mit schnellen Velofahrern (E-Bikes)

Fussverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Engmaschiges Fusswegnetz mit diversen, den Fussgängern vorbehaltenen Wegen – Diverse attraktive Zielorte/Dienstleistungen in Fussdistanz < 10 min 	<ul style="list-style-type: none"> – Fehlende resp. mangelhafte Fuss- und Schulwegverbindungen: <ul style="list-style-type: none"> – Anbindung Lammet an Schule und Dorfzentrum – Zwidellen (teilweise nur einseitiges Trottoir) – Verbindung der Schulen – Dammstrasse - Blaien - Zwidellen – Kirchmattweg - Hauptstrasse via Baumgarten – Juraweg (Schleichverkehr, fehlender Gehweg, Sichtzonen eingeschränkt) – Fehlende resp. mangelhafte Querungsmöglichkeiten: <ul style="list-style-type: none"> – Bahnhofstrasse – Dammstrasse – Hauptstrasse – Schulstrasse (Schulweg!) – Querungen Widengasse ohne Mittelinsel – Kennzeichnung der direkten «kurzen» Wegen im Dorf fehlt – einige Wohnquartiere mit über 15 min Fusswegdistanz bis ins Zentrum
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Abnahme motorisierter Verkehr im Dorfzentrum (durch zentrale Parkierung) – Dorf der «kurzen» Wege – Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Rahmen des BGK Hauptstrasse (Projekt K 292 IO) 	<ul style="list-style-type: none"> – Abnahme der Sicherheit bei Zunahme des motorisierten Verkehrs – Konfliktsituationen mit schnellen Velofahrern (E-Bikes)

Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> – Mobility-Angebot (ausbaufähig) – Mobilitätsmanagement bei einem grossen Arbeitgeber (FiBL) 	<ul style="list-style-type: none"> – Ungenügende Strassenraum- und Platzgestaltung entlang Hauptachsen und beim Bahnhof – Fehlende Informationskampagnen und Beratungsangebote (Elterntaxis, Sharing- Angebote etc.) – Regional existiert kein Ansatz zu einer zukunftsweisenden, effizienten Lösung für die letzte Meile im Paketversand (Onlinehandel)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> – Verstärkte Zusammenarbeit mit den Unternehmen, den Nachbargemeinden und der Region – Dorf der «kurzen» Wege – Gesteigertes Umweltbewusstsein – Frick besitzt genug Potenzial, um die prognostizierte Bevölkerungszunahme durch Entwicklungen nach innen aufzunehmen – In Frick sind genügend Industriereserven für die Ansiedlung neuer Arbeitgeber vorhanden – Mobilitätsmanagement für weitere grosse Arbeitgeber neben FiBL – Mobilität der Zukunft (Elektromobilität, autonome Fahrzeuge) – Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität 	<ul style="list-style-type: none"> – Kosten für die Erstellung von Angeboten der kombinierten Mobilität – Die Ansiedlung neuer Unternehmen im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe können zu zusätzlicher Verkehrsbelastung der Wohnquartiere führen – Fehlendes Mobilitätsmanagement bei grösseren Arbeitgebern

3.2 Prognose Siedlungsentwicklung und Trendentwicklung MIV

3.2.1 Trendentwicklung aufgrund Siedlungsentwicklung

Der Kanton Aargau prognostiziert, dass in Frick das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre auch in den kommenden Jahren ähnlich weitergehen wird. Dies würde bedeuten, dass im Jahr 2040 rund 6'500 Einwohner in Frick leben.

Im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes wurde eine quartierweise Abschätzung der Einwohner-Entwicklung bis 2036 und 2040 vorgenommen. Dabei wurde abgeschätzt, wo das prognostizierte Bevölkerungswachstum in welchem Umfang stattfinden könnte.

Entwicklungsgebiete

In Frick gibt es verschiedene Gebiete, welche in den nächsten Jahren schwerpunktmässig neu entwickelt, bebaut oder umstrukturiert werden. Die geplante Innenentwicklung führt zu einer Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse und wird damit massgeblich Mehrverkehr generieren.

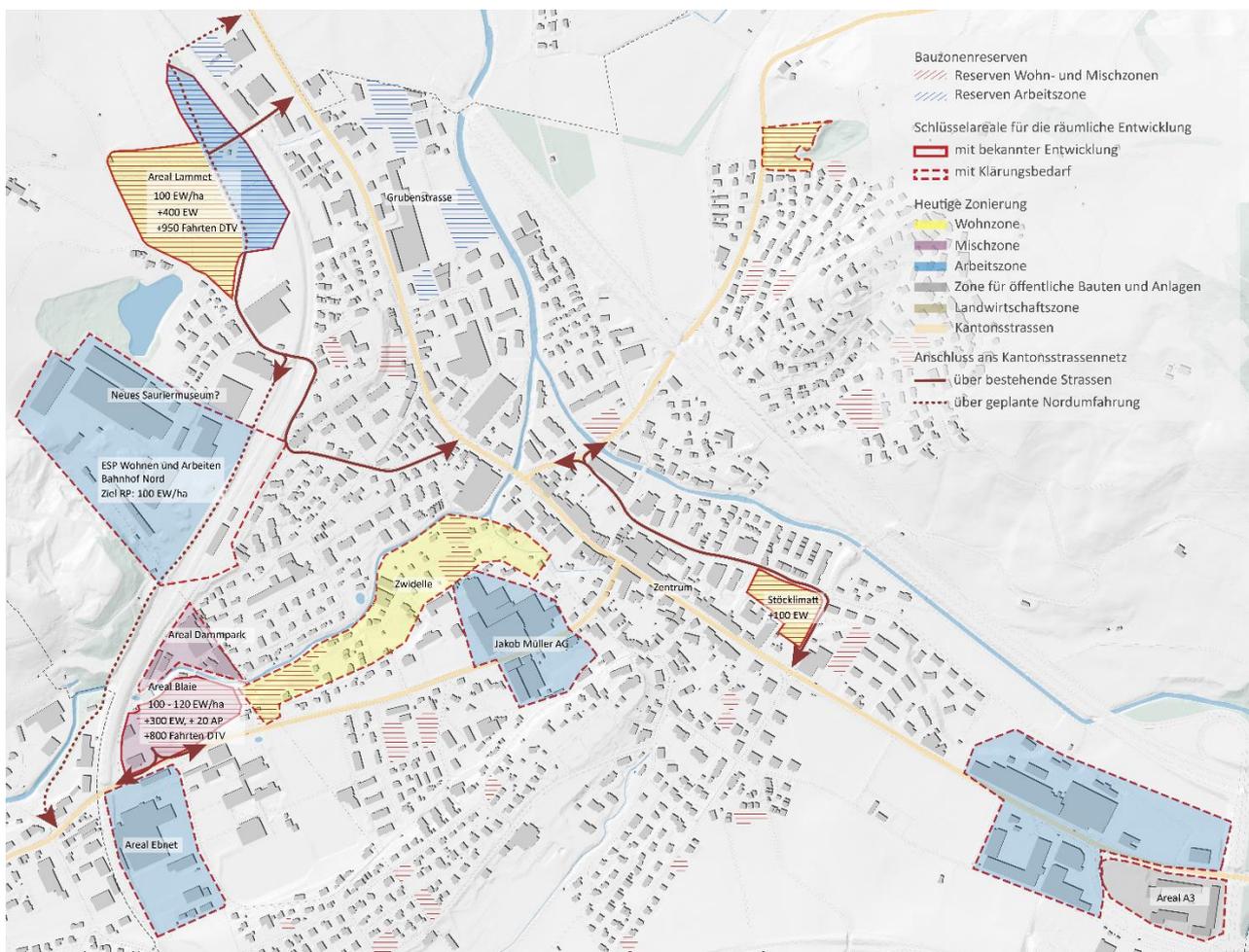


Abb. 16: Entwicklungsgebiete in Frick mit Verkehrsanschlüssen ans Kantonsstrassennetz

Lammet

Gemäss Gestaltungsplan Lammet (genehmigt 21.12.2015) sind in diesem Gebiet rund 200 Wohneinheiten geplant, was bei einer Belegung von durchschnittlich 2.1 Bewohnern rund 400 neue Einwohner/innen ergibt. Zusätzlich sind gesamthaft 6'000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) für Arbeitsnutzungen vorgesehen. Im Gestaltungsplan Lammet wird folgende Abschätzung für das Verkehrsaufkommen anhand der erwarteten Anzahl an Wohneinheiten und Arbeitsplätze gemacht:

Damit ergibt sich folgendes durchschnittliches Verkehrsaufkommen:

Wohngebiet	200 Parkplätze für Bewohner 20 Parkplätze für Besucher:	x 3 Fahrten x 4 Fahrten	600 Fahrten/Tag 80 Fahrten/Tag
Arbeitsgebiet	1.5 Parkplätzen je 100 m ² BGF	x 3 Fahrten (inkl. Besucher):	270 Fahrten/Tag
Total	950 tägliche Fahrten DTV		

Eine verlässliche Prognose des Verkehrsaufkommens aufgrund des Arbeitsgebiets ist schwierig, da dieses stark von den realisierten Nutzungen (Art und Mass) abhängig ist, welche heute noch unbekannt sind. Zum heutigen Zeitpunkt ebenfalls noch unklar ist, welche Auswirkungen der zusätzlich geplante Bahndurchstich auf das Mobilitätsverhalten haben wird. Grundsätzlich ausgeschlossen werden in den Sondernutzungsvorschriften zum Gestaltungsplan Lammet jedoch stark verkehrserzeugende Nutzungen.

Empfehlung KGV

Das zusätzliche Fahrtenaufkommen wird zwar über eigens neu gebaute Erschliessungsstrassen abgewickelt, der Anschluss ans nationale Strassennetz erfolgt jedoch über die Hauptstrasse durch den Ortskern von Frick. Diese Achse kommt während den Hauptverkehrszeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze. Es wird daher empfohlen, die künftigen Nutzer des neuen Quartiers mit einer attraktiven FVV-Erschliessung und weiteren Anreizen zum freiwilligen Verzicht auf den MIV zu bewegen.

Blaie

Gestaltungsplan Blaie (Stand 2. Vorprüfung Januar 2020): vorgesehen sind ca. 20'000 m² Bruttogeschossfläche; bei 65 m² Flächenanspruch pro Person (Bruttogeschossfläche) ergibt dies rund 300 Bewohner. Ziel gemäss Gestaltungsplan ist eine Einwohnerdichte zw. 110 und 120 EW/ha zu erreichen. Es sind zusätzlich rund 20 Arbeitsplätze geplant.

Gemäss Berechnung im Planungsbericht Blaie kann davon ausgegangen werden, dass aus der Nutzung der möglichen zusätzlichen ca. 300 Parkplätzen (inkl. 130 Parkplätze für den Dampmpark) ca. **800 tägliche Fahrten DTV** erzeugt werden. Diese Zahl stützt sich auf den generellen Erfahrungswert, dass ein Parkplatz ca. 2.5 Fahrten pro Tag generiert.

Empfehlung KGV

Im Gestaltungsplan Blaie sind keine Reduktionsfaktoren für die künftige Parkierung enthalten. Die Erschliessung der Blaie erfolgt via Schulstrasse und teilweise via Hauptstrasse. Die Schulstrasse wird als Teil des Schulwegs täglich von vielen Schülern überquert und birgt bereits heute einiges Konfliktpotential, welches sich noch weiter zuspitzen wird. Auch die Hauptstrasse kommt zu den Hauptverkehrszeiten bereits heute teilweise an ihr Kapazitätsgrenze. Zusätzlichen Verkehr darüber abzuwickeln, sollte daher möglichst vermieden werden. Aus diesen Gründen wird empfohlen, das künftige Fahrtenaufkommen in geeigneter Weise einzuschränken und zu lenken. Möglichkeiten dafür sind bauliche und gestalterische Massnahmen sowie Tempobeschränkungen.

Potenzieller Mittelschulstandort Areal K. Studer AG

Die Gemeinde Frick hat sich als Standortgemeinde für die neue Mittelschule im Fricktal beworben. Diese soll auf dem Areal der heutigen Firma K. Studer AG erfolgen, aktuell wird eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Falls auf diesem Areal eine Mittelschule realisiert wird, muss auch die Verkehrssituation betrachtet werden. Der Mehrverkehr wird hier wohl hauptsächlich mit dem öV oder Velo erfolgen. Derjenige mit dem Auto (insbesondere Angestellte) wird gegenüber demjenigen der heute ansässigen Firma als gering eingeschätzt.

Abschätzung Schulstandort:

- 500 – 600 Mittelschüler: Anreise in erster Priorität mit öV, in zweiter Priorität mit Velo oder zu Fuss
- 50 – 100 Lehrpersonen: in erster Priorität mit MIV, in zweiter Priorität mit öV
- ➔ Rechnung mit durchschnittlich 2 Wegen pro Tag = zusätzlich **100 – 200 tägliche Fahrten DTV**

Das künftige Verkehrsaufkommen ist nach dem Standortentscheid des Kantons detaillierter zu überprüfen.

Dampark

Das Areal Dampark ist heute eine Mischzone mit fast ausschliesslicher Gewerbenutzung. Mittel- bis langfristig ist eine Umnutzung als Wohn- und Arbeitsgebiet angedacht. Das künftige Fahrtenaufkommen wird mit den Berechnungen des GP Blaie abgehandelt, da künftig die Parkfelder des Dampark in der unterirdischen Parkieranlage Blaie integriert werden.

Bahnhof Nord

Das Areal Bahnhof Nord wird als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wohnen und regionaler ESP Arbeiten im kantonalen Richtplan definiert. Es besteht ein langfristiger Realisierungshorizont von 2040+. Für die rund 12 ha heutigem Industrieland mit Ziel gemäss Richtplan von mindestens 100 EW/ha sind detaillierte Aussagen in den nachfolgenden Planungsinstrumenten zu machen. Im Rahmen der laufenden Teilrevision werden keine Einzonungen vorgenommen, entsprechende Entwicklungen werden erst in der nächsten Planungsperiode ab etwa 15 Jahren erfolgen.

3.2.2 Trendentwicklung ortsquerender Verkehr

Der Verkehr im Fricktal wird künftig weiter zunehmen. Die Abteilung Verkehr des Kantons Aargau prognostiziert für den Raum Frick um 15 % ortsquerender Mehrverkehr bis 2040 (vgl. Anhang I). In dieser Prognose nicht berücksichtigt ist die Verkehrszunahme aufgrund der Siedlungsentwicklung (vgl. vorangegangenes Kapitel).

Mittel- bis langfristig sind Lösungen für eine nachhaltige Entlastung des Siedlungsgebiets durch den motorisierten Verkehr zu suchen. Ein Ansatz dafür wird in der Massnahmen B10 skizziert: diese beinhaltet eine grossräumige Umfahrung der Siedlungsgebiete von Frick und Gipf-Oberfrick. Zusätzlich zu dieser Massnahme wird dringend die Erarbeitung von überregionalen Ansätzen zur Verlangsamung und Koordination des künftigen Verkehrswachstums empfohlen.

3.2.3 Trendentwicklung Elektromobilität

Der Klima-Masterplan Schweiz sowie verschiedene Automobilhersteller, wie zum Beispiel VW gehen davon aus, dass bis 2030 50 % aller Kilometer im Personenverkehr mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt werden. Der Bedarf für den Bau von Elektrotankstellen und anderen notwendigen Infrastrukturen ist folglich gegeben und sollte darum in Entwicklungsgebiete einfließen. Die Planung solcher Infrastrukturen erfolgt meist nachfrageorientiert unter der Federführung der Energieversorger. Durch eine gute Kooperation mit den Werken kann die Gemeinde diese Entwicklung weiter fördern und gezielt lenken.

3.3 Fazit Siedlungsentwicklung und Trendentwicklung MIV

Die verschiedenen Entwicklungsgebiete generieren mittelfristig rund 2000 zusätzliche Fahrten DTV, welche über das kantonale Strassennetz abgewickelt werden müssen. Dies zusätzlich zu den 15 % ortstquerenden Mehrverkehr. Ein Augenmerk ist dabei insbesondere auf die Anschlüsse ans Kantonsstrassennetz (vgl. Abb. 16) zu legen. Hier sind gegebenenfalls geeignete Dosiersysteme (Kreisel, Ampeln) zu prüfen.

Um einer Verkehrsüberlastung möglichst entgegen zu wirken, sind gute Anbindungen an den öffentlichen Verkehr entscheidend. Aufgrund ihrer Nähe zum Bahnhof sind die Entwicklungsgebiete prädestiniert zur Abwicklung eines Grossteils der Mobilitätsbedürfnisse über den öffentlichen Verkehr. Sofern die Wahl für den neuen Mittelschulstandort auf Frick fällt, wird empfohlen, hierfür ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten.

4 Ziele

Der Verkehr bildet das Rückgrat der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Die Gemeinde Frick setzt sich als Ziel, eine funktionsfähige sowie siedlungsverträgliche Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft sicher zu stellen. In besonderem Masse gilt dies für die Auswirkungen des Transitverkehrs von Auto und Bahn.⁴

Gemäss dem Kanton Aargau existiert noch ein grosses Potenzial in der gestalterischen Aufwertung und Schaffung fussgängerfreundlicher Strassenräume. Auch sind planerische und bauliche Massnahmen erwünscht, um stark belastete Verkehrsachsen und an diese angrenzenden Siedlungsgebiete aufzuwerten.⁵

Für die einzelnen Mobilitätsbereiche können daraus folgende Ziele abgeleitet werden:

Ziele öV

Die Gemeinde Frick setzt sich im Bereich öV hohe Ziele. Die Beteiligung des Kantons an der Zielerreichung setzt ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis voraus.

- Anteil öV am Gesamtverkehr erhöhen
- Hindernisfreier Zugang zu allen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bis 2023
- Verbesserung der öV-Anbindung der Rand- und Aussenquartiere (u.a. mittels Verbesserung der Infrastruktur an den Haltestellen sowie der direkten Anbindung ans Fuss- und Velowegnetz)
- Im Minimum halten der bisherigen öV-Verbindungen nach Basel/Zürich/Aarau und weiterentwickeln der Nachtnetz-Verbindungen,

Ziele MIV

- Anteil MIV am Gesamtverkehr senken
- Motorisierungsgrad senken
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Zentrum und bei den Schulen
- Reduktion von Elterntaxis
- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen
- Trennwirkung durch Hauptverkehrsachsen minimieren
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum
- Verbesserung der Strassenraumgestaltung (Bepflanzung, Möblierung, Belag etc.)
- Förderung der Sicherheit, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer/Verbesserung der Koexistenz
- Zentrale Parkierung in Zentrumsnähe (möglicher Standort an der Maria Theresiagasse, Höhe Jakob Müller AG) und im Zusammenhang mit der rückwärtigen Erschliessung auf der nördlichen Seite des Bahnhofs.

Ziele Radverkehr

- Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen und insbesondere den lokalen Verkehr vom MIV auf den Radverkehr verlagern
- Hohe Gewichtung der Bedürfnisse des Radverkehrs bei Strassenbauprojekten (mehr Platz, mehr Sicherheit, Vortrittsregelungen etc.)
- Verbesserte Markierung von kommunalen und kantonalen Velorouten

⁴ Entwicklungskonzept Frick 2035, arm Unternehmensberatung

⁵ Kantonale Grundlage Nutzungsplanung Siedlung und Kulturland Gesamtrevision, 2018 Kanton Aargau Departement Bau, Verkehr und Umwelt

- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und Abbiegehilfen auf den Hauptverkehrsachsen
- Durchgängigkeit und Verbindung der Schulareale für den Fuss- und Radverkehr ermöglichen
- Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz (auch für Cargovelos und Anhänger)
- Gute Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Quartieren
- Sicherheit für Fuss- und Radverkehr rund um den Bahnhof und die Schulstrasse erhöhen
- Direkte, schnelle und sichere Veloverbindungen in die Nachbarsorte
- Ausreichende und gut signalisierte Veloabstellplätze an den Quell- und Zielorten sowie bei Umsteigepunkten des öV
- Sensibilisierung der Radfahrenden für sicheres Verhalten im Strassenverkehr

Ziele Fussverkehr

- Engmaschiges, sicheres und attraktives Fusswegnetz
- Attraktives «Flanieren» im Dorfkern (wird mit Projekt K292⁶ teilweise umgesetzt)
- Erhöhung der Schulwegsicherheit
- Schulwege werden möglichst zu Fuss/mit dem Velo zurückgelegt / Vermeidung von Elterntaxis
- Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen
- Sicherheit für Fuss- und Radverkehr am Bahnhof erhöhen
- Durchgängigkeit und Verbindung der Schulareale für den Fuss- und Radverkehr ermöglichen
- Gute Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Quartieren

Ziele Mobilitätsmanagement

- Mit Angeboten des Mobilitätsmanagement eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen
- Reduktion der durch die Mobilität entstehenden CO₂-Emissionen
- Möglichkeiten für verschieden Arten von kombinierter Mobilität schaffen/ausbauen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf Hauptverkehrsachsen im Ortskern
- Anpassung des Zentrumgebiets an Klimawandel (Grünräume, Beschattung)
- Freiwilliger Verzicht auf den MIV

Massnahmen

Zur Umsetzung der konkreten Ziele sind griffige Massnahmen nötig. In Zusammenarbeit mit der Planungskommission wurden entsprechende Massnahmen definiert. Für jede Massnahme wird ein Massnahmenblatt erstellt.

⁶ Mit dem Projekt K292 IO werden verschiedene Verbesserungsmassnahmen auf der Kantonsstrasse umgesetzt: Aufwertung Strassenraum (Oberflächengestaltung, Bäume, Bushaltehäuschen, Gestaltungselemente), Verkehrsberuhigung, Optimierung Parkierungssituation, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.

5 Massnahmen

Mit den nachfolgend beschriebenen Massnahmen will die Gemeinde die aufgezeigten Defizite und Konflikte mittels gezielter Interventionen angehen und die gesetzten Ziele erreichen. Die Massnahmen haben folgende unterschiedliche Planungshorizonte:

- kurzfristig: bis 4 Jahre
mittelfristig: bis 12 Jahre
langfristig: > 12 Jahre

Massnahme	Umsetzungshorizont				Priorität		
	laufend	kurz	mittel	lang	hoch	mittel	tief
A1 Anbindung der Rand- und Aussenquartiere ans Ortszentrum		x	x			x	
A2 Konzept für behindertengerechte Haltestellen		x			x		
A3 Ausbau Bahn-Frequenzen			x			x	
A4 Ausbau Bus-Frequenzen		x	x		x		
A5 Stabilisierung des Bus-Fahrplans			x		x		
A6 Neuer Bushof und Attraktivierung Bahnhof			x		x		
A7 Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs			x		x		
B1 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten		x	x		x		
B2 Erhöhung Verkehrssicherheit auf den Hauptachsen		x	x		x		
B3 Umsetzung T30 in Wohnquartieren		x	x			x	
B4 Unterbindung Schleich- und Ausweichverkehr		x	x		x		
B5 Umsetzung BGK Hauptstrasse		x			x		
B6 Zentrale Parkierung im Ortskern			x	x	x		
B7 Parkplatzbewirtschaftung		x	x			x	
B8 Norderschliessung				x	x		
B9 Parkierungsanlage Bahnhof Nord			x		x		
B10 Langfristige Entlastung des Siedlungsgebiets				x	x		
C1 Schliessung von Netzlücken			x		x		
C2 Entschärfung Konfliktstellen / Verbessern von Querungsmöglichkeiten		x			x		
C3 Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis		x			x		
C4 Signalisation Schule		x			x		
C5 Optimierung bestehendes Velowegnetz			x		x		
C6 Beschilderung Fuss- und Velowegverbindung		x				x	
C7 Ausbau Abstellanlagen	x				x		
D1 Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität		x	x			x	
D2 Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen	x				x		
D3 Schrittweise Parkplatzreduktion, Förderung von autoarmem Wohnen (mittels BNO)		x			x		
D4 Fördern von Lösungsansätzen für die Verteilung von Gütern und Lieferdienste			x			x	
D5 Elektromobilität fördern		x				x	
D6 Anreizsysteme für den Verzicht auf den MIV	x				x		
D7 Informationskampagnen und Beratungsangebote	x					x	
D8 Anpassung des Strassenraums an die Folgen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität	x				x		

5.1 A: Öffentlicher Verkehr

Massnahme	A1	Anbindung der Rand- und Aussenquartiere ans Ortszentrum
Kurzbeschreibung	Die Rand- und Aussenquartiere Sonnhalde/Frickberg, Lammet, FiBL, Juraweg und Ob em Dorf weisen eine niedrige öV-Erschliessungsgüte von C oder schlechter auf. Die nächstgelegenen Anschlüsse an öffentliche Verkehrsmittel befinden sich an den Hauptachsen und beim Bahnhof, was Fusswege von um 10 Minuten oder mehr bedeutet, je nach der Lage des Wohnhauses. Dies soll behoben werden. Um diese Quartiere besser ans Ortszentrum und die übergeordneten öffentlichen Verkehrsmittel anbinden zu können, sollen geeignete Mittel geprüft werden. Eine Optimierung kann u.a. mittels verbesserter Infrastruktur an den Bushaltestellen wie gedeckte Veloabstellplätze und/oder einem dichten Fuss- und Velowegnetz mit direkten Anbindungen an die Haltestellen, aber auch mittels angepasster Linienführung oder zusätzlicher Haltestellen erfolgen.	
Ziele	- Bessere Anbindung der Rand- und Aussenquartiere	
Vorgehen	Prüfen von verschiedenen Varianten und Ansätzen, um die Rand- und Aussenquartiere besser an die öffentlichen Verkehrsmittel anschliessen zu können: <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung der Infrastruktur wie Veloabstellplätze an den Haltestellen des öV. - FiBL: Umleitung Buslinie von Oeschgen her (mögliche Kombination mit Bushaltestelle für das Quartier Sonnhalde/Frickberg prüfen) - Sonnhalde/Frickberg: neue Haltestelle an der Kaistenbergstrasse mit direkter Fussverbindung ins Quartier (mögliche Kombination mit Anbindung FiBL prüfen) - Lammet, Juraweg, Ob em Dorf, Frickberg, Sonnhalde: Prüfung Einführung Ortsbus (nicht verortet) - Allgemein: Förderung Angebote der kombinierten (und autonomen) Mobilität (nicht verortet) - Allgemein: Verstärkung Mobilitätsmanagement der Betriebe/Arbeitgeber (nicht verortet) 	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Für Mobilitätsmanagement FiBL in Zusammenarbeit mit FiBL bereits erfolgt Für weitere Massnahmen: ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	D1: Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität D2: Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick in Zusammenarbeit mit Kanton Aargau und Leistungserbringer öV	
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	A2 Konzept für behindertengerechte Haltestellen
Kurzbeschreibung	<p>Bis im Jahr 2023 haben sämtliche Haltestellen des öV den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sowie den Folgeerlassen zu entsprechen. Ein Konzept für behindertengerechte Haltestellen soll aufzuzeigen, wie die Anforderungen des BehiG umgesetzt werden können.</p> <p>Ausser am Bahnhof liegen in Frick alle Bushaltestellen an Kantonsstrassen. Die Zuständigkeit für die Umsetzung des BehiG liegt somit beim Kanton. Die Situation am Bahnhof wird mit dem Bau des neuen Bushofs an die Anforderungen des BehiG angepasst.</p>
Ziele	- Hindernisfreier Zugang zu allen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bis 2023
Vorgehen	Der Kanton Aargau definiert mit dem sogenannten «Grobnetz», welche Haltestellen zwingend bis 2023 an die Anforderungen des BehiG angepasst werden müssen. In Frick betrifft dies die Haltestellen Unterdorf (2013 umgesetzt mit Kantenhöhe 16 cm) und Ebnet. Alle anderen Haltestellen werden im Rahmen von regulären Sanierungen und Strassenbauprojekten umgesetzt.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	laufende Umsetzung durch Kanton Aargau
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A1: Anbindung der Rand- und Aussenquartiere ans Ortszentrum
Federführung / Beteiligte	Kanton Aargau in Zusammenarbeit mit Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A3 Ausbau Bahn-Frequenzen
Kurzbeschreibung	Die Bahn-Frequenzen sollen ausgebaut werden, um die öV-Anbindung der Bevölkerung und Arbeitnehmenden von Frick zu verbessern und Warte- und Umsteigezeiten zu verkürzen. Die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde Frick sind jedoch gering, ein Ausbau ist abhängig von den Netzkapazitäten und dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.
Ziele	- Im Minimum halten der bisherigen öV-Verbindungen nach Basel/Zürich/Aarau und verdichten der Nachtnetz-Verbindungen
Vorgehen	In Zusammenarbeiten mit dem Regionalplanungsverband Fricktal Regio, dem Kanton Aargau sowie der Bahnbetreiberin SBB prüfen, auf welchen Strecken ein Ausbau sinnvoll ist und wie der Fahrplan in den Abendstunden unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ausgebaut werden kann. Eine Koordination mit dem Agglomerationsprogramm Basel kann zielführend sein und sollte geprüft werden.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A4: Ausbau Bus-Frequenz A6: Neuer Bushof und Attraktivierung Bahnhof
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Leistungserbringer, Kanton Aargau, Planungsverband
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	A4 Ausbau Bus-Frequenzen
Kurzbeschreibung	Die Bus-Frequenzen sollen so weit wie möglich ausgebaut werden, um die Anbindung der Wohnquartiere ans öV-Netz zu verbessern und Warte- und Umsteigezeiten zu verkürzen. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf den Frequenzen in den Abendstunden.
Ziele	- Im Minimum halten der bisherigen öV-Verbindungen nach Basel/Zürich/Aarau und verdichten der Nachtnetz-Verbindungen
Vorgehen	In Zusammenarbeiten mit dem Regionalplanungsverband Fricktal Regio, dem Kanton Aargau und der Busbetreiberin PostAuto Schweiz AG prüfen, auf welchen Strecken ein Ausbau, unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses, sinnvoll und möglich ist.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A1: Anbindung der Rand- und Aussenquartiere ans Ortszentrum A3: Ausbau Bahn-Frequenzen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Leistungserbringer, Kanton Aargau, Planungsverband
Umsetzungshorizont	kurz- mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A5 Stabilisierung des Bus-Fahrplans
Kurzbeschreibung	Eine Stabilisierung des Bus-Fahrplans soll durch eine Busbevorzugung auf der Hauptstrasse (K292) gewährleistet werden. Welche Massnahmen sich für eine nachhaltige Stabilisierung des Bus-Fahrplans eignen, muss eruiert werden. Die Umsetzung einer solcher Massnahme ist unter Berücksichtigung einer weiteren Zunahme des MIV umso dringlicher. Nur mit einem zuverlässigen öffentlichen Verkehr kann der Modalsplit langfristig zugunsten des öV verlagert werden.
Ziele	- Anteil öV an Gesamtverkehr erhöhen - Im Minimum halten der bisherigen öV-Verbindungen nach Basel/Zürich/Aarau und verdichten der Nachtnetz-Verbindungen
Vorgehen	Mittels Machbarkeitsstudie prüfen, welche Art der Busbevorzugung sich auf der Hauptstrasse (K292) eignet. Umsetzung wenn möglich mit anstehenden Strassensanierungsarbeiten koordinieren.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A6: Neuer Bushof und Attraktivierung Bahnhof B1: Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten B2: Geschwindigkeitsreduktion auf den Hauptachsen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Kanton Aargau
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A6 Neuer Bushof und Attraktivierung Bahnhof
Kurzbeschreibung	Am Bahnhof Frick soll ein neuer Bushof mit gleichzeitiger Attraktivierung des Bahnhofs für Pendlerinnen und Pendler mittels einer Begegnungszone realisiert werden. Mit Begegnungszonen wird den Fussgängerinnen und Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche als Begegnungsraum zur Verfügung gestellt. Dazu soll ein Gestaltungskonzept für das Bahnhofsgebiet erarbeitet werden mit Fokus auf Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Sicherheitsaspekte sowie bauliche und gestalterische Anpassungen an den Klimawandel. Der Zugang zu SBB-Bahnhof- und Postautohaltestellen sollte gut zugänglich und gut beleuchtet ausgestaltet sein. Der Bahnhof soll als attraktiver Ankunftsort und als Ausgangspunkt viele verschiedene mögliche Dienstleistungen und Tätigkeiten wie Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitseinrichtungen, Besucherzentrum, Sauriermuseum und Jurapark zentral bündeln und erreichbar machen. Mit der entsprechenden Gestaltung kann ein Mehrwert an Lebens- und Aufenthaltsqualität erzeugt werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Anteil öV am Gesamtverkehr erhöhen - Erhöhung der sozialen Präsenz der Einwohner - Ausreichende und gut signalisierte Veloabstellplätze an den Quell- und Zielorten sowie bei Umsteigepunkten des öV (B+R) - Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Coop Pronto)
Vorgehen	Prüfen von geeigneten baulichen und gestalterischen Massnahmen wie Begrünung, Sitzbänke etc. um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, die Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen und die notwendigen Anpassungen an den Klimawandel zu gewährleisten. Die Vertiefungsstudie Bahnhof Frick (Metron 2017) dient dabei als Leitlinie.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	in Planung
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>A2: Konzept für behindertengerechte Haltestellen</p> <p>A6: Stabilisierung des Bus-Fahrplans</p> <p>C10: Ausbau Veloabstellanlagen</p> <p>D1: Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität</p> <p>D8: Anpassung des Strassenraums an die Folgen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität</p>
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Kanton Aargau, SBB
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	A7 Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs
Kurzbeschreibung	Der Bahnhof Frick ist heute nur von einer Seite her erschlossen. Pendlerinnen und Pendler aus dem westlichen und südlichen Gemeindegebiet sowie von Gipf-Oberfrick her sind gezwungen, über die Dammstrasse oder via Ziegeleistrasse Umwege mit teils unübersichtlichen und engen Verhältnissen in Kauf zu nehmen. Es soll daher eine rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs – in erster Priorität für den Fuss- und Veloverkehr – geschaffen werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Anteil öV an Gesamtverkehr erhöhen - Anteil Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen und insbesondere den lokalen Verkehr vom MIV auf den Radverkehr verlagern - Gute Erreichbarkeit des Bahnhofs aus allen Quartieren - Sicherheit für Fuss- und Radverkehr rund um den Bahnhof erhöhen - Direkte, schnelle und sichere Veloverbindungen in die Nachbarsorte - Ausreichend und gut signalisierte Veloabstellplätze an den Quell- und Zielorten sowie bei Umsteigepunkten des öV - Erreichbarkeiten aus den Nachbargemeinden zu Fuss verbessern - Bessere Anbindung an Bahnhof für Gipf-Oberfrick (MIV; FVV) - Bessere Erschliessung der Gewerbezone Frick und Gipf-Oberfrick und des gesamten Gebiets nördlich des Bruggbachs - Langfristige Sicherung des Wohnschwerpunkts Bahnhof Frick - Parkierungsmöglichkeiten für MIV und Radverkehr mit direkter Zufahrt
Vorgehen	Prüfen, mit welchen Massnahmen eine rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs – in erster Linie für den FVV – erfolgen kann. Hierfür empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit den SBB und der Gemeinde Gipf-Oberfrick.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B8: Norderschliessung B9: Langfristige Entlastung des Siedlungsgebiets
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Gemeinde Gipf-Oberfrick
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

5.2 B: MIV und Parkierung

Massnahme	B1	Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten
Kurzbeschreibung	<p>Heute können insbesondere auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten überhöhte Geschwindigkeiten bei den Ortseinfahrten beobachtet werden. Dies stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Auch kommt es infolge der Beschleunigung an den Ortsausfahrten zu einer erhöhten Lärmbelastung. In diesem Zusammenhang sind insbesondere auf der Schulstrasse, der Kaistenbergstrasse und der Hauptstrasse auf Höhe Möbel Brem bauliche und gestalterische Massnahmen des Strassenraums zu einer Verkehrsberuhigung der Ortseinfahrten zu prüfen.</p>	
Ziele	<p>- Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen</p>	
Vorgehen	<p>Es sind von der Gemeinde in Absprache mit dem Kanton Vorschläge für bauliche und gestalterische Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu erarbeiten. Der Kanton muss entscheiden, wie die Massnahmen umgesetzt werden können. Weiter ist zu prüfen, inwiefern im Zusammenhang mit dem BGK Hauptstrasse (IO K292) Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten umgesetzt werden können.</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	<p>BGK Hauptstrasse (IO K292) in Umsetzung</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>A5: Stabilisierung des Bus-Fahrplans B2: Geschwindigkeitsreduktion auf den Hauptachsen</p>	
Federführung / Beteiligte	<p>Gemeinde Frick, Kanton Aargau</p>	
Umsetzungshorizont	<p>kurz- bis mittelfristig</p>	
Priorität	<p>hoch</p>	

Massnahme	B2 Erhöhung Verkehrssicherheit auf den Hauptachsen
Kurzbeschreibung	Um die Trennwirkung der Hauptachsen zu minimieren, die Sicherheit zu erhöhen sowie die Um-welt- und Lärmbelastung zu reduzieren, sollen auf den Kantonsstrassen verschiedene bauliche und gestalterische Massnahmen wie Strassenraumgestaltung, Mittelinseln, Mehrzweckstreifen etc. geprüft werden. Priorität hat dabei die Erhöhung der Sicherheit auf der Schulstrasse auf Höhe der Schulhäuser. In diesem Zusammenhang sind Konfliktstellen soweit möglich und sinnvoll mit gestalterischen und baulichen Massnahmen zu entschärfen und Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmer deutlich und sicher zu gestalten. Auf der Hauptstrasse ist zu prüfen, wie im Zusammenhang mit der Umsetzung des BGK IO K292 weitere Optimierungen für die Verkehrsberuhigung die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie die Aufenthaltsqualität erreicht werden können.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Trennwirkung der Hauptverkehrsachsen minimieren - Förderung der Sicherheit, insb. der schwächeren Verkehrsteilnehmer/ Verbesserung der Koexistenz - Verkehrslenkung für Durchgangsverkehr (insb. LKW) auf übergeordnetes Netz (A3)
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem Kanton sind Massnahmen für eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit auf den Kantonsstrassen im Fricker Zentrum zu eruieren. Rechtsgrundlage für Temporeduktionen bilden die Vorschriften von Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) und Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, Stand 1. Juli 2012 (SSV, SR 741.21). Bei der Anordnung von Massnahmen ist zusätzlich Art. 107 Abs. 5 der SSV zu beachten, der besagt, dass immer die Massnahme mit den geringsten Einschränkungen zu wählen ist. Seitens Kanton ist Tempo 30 auf Kantonsstrassen nicht vorgesehen.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	in Bearbeitung; Massnahmen weiter vorantreiben
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>B1: Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten</p> <p>B5: Umsetzung BGK Hauptstrasse</p> <p>C2: Entschärfung Konfliktstellen / Verbessern von Querungsmöglichkeiten</p> <p>C4: Signalisation Schule</p> <p>C3: Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis</p>
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	B3 Umsetzung T30 in Wohnquartieren
Kurzbeschreibung	In allen Wohnquartieren soll schrittweise (und in den neuen Quartieren Lammet und Blaie von Beginn an) T30 umgesetzt werden, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern und die Verkehrsbelastung der Quartiere durch Lärm, Schleich- und Ausweichverkehr zu reduzieren.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Verkehrsberuhigte Quartierstrassen und Reduktion des Schleich- und Ausweichverkehrs durch Wohnquartiere - Förderung der Sicherheit, insb. der schwächeren Verkehrsteilnehmer/ Verbesserung der Koexistenz
Vorgehen	Vorgehen wie bis anhin weiterführen
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	laufend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B4: Unterbindung Schleich- und Ausweichverkehr
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	B4 Unterbindung Schleich- und Ausweichverkehr
Kurzbeschreibung	Schleichverkehr tritt dann auf, wenn sich der motorisierte Verkehr infolge Überlastung der Hauptverkehrsstrassen ungewollt auf die Wohn- und Nebenstrassen verlagert. Anhand der Verkehrsprognosen für die kommenden Jahre ist mit einer Verschärfung der Problematik zu rechnen, sofern keine Massnahmen zur Eindämmung des Schleichverkehrs getroffen werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigte Quartierstrassen und Reduktion des Schleich- und Ausweichverkehrs durch die Wohnquartiere - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen
Vorgehen	<p>Prüfung von Massnahmen, um den Schleichverkehr durch die Wohnquartiere zu unterbinden.</p> <p>Mögliche Massnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einführung Einbahnregime - Verhängung Gebietsfahrverbot (Zubringerdienst gestattet) - Bauliche Massnahmen (Strassenraumgestaltung) zur Verkehrsberuhigung <p>Die Massnahmen sind periodisch auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Im Fall einer Einführung eines Einbahnregimes auf Wohn- und Nebenstrassen müssen diese für den Veloverkehr in Gegenrichtung befahrbar bleiben.</p>
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Verkehrszählungen auf den betroffenen Strassen wurden im Frühjahr 2020 durchgeführt, als Grundlagen für weiterführende Massnahmen.
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B3: Umsetzung T30 in Wohnquartieren C3: Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, ev. in Zusammenarbeit mit Gipf-Oberfrick
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	B5	Umsetzung BGK Hauptstrasse
Kurzbeschreibung	Mit dem Projekt K 292 10 (Betriebs- und Gestaltungskonzept Hauptstrasse) sollen die gesteigerten Ansprüche an den Strassenraum der Hauptstrasse aufgenommen und realisiert werden. Mit der Umsetzung BGK Hauptstrasse wird das Ziel verfolgt, eine nachhaltige Aufwertung der Hauptstrasse mit Aufwertung des Strassenraums, Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Situation für Fussgänger und Velofahrer zu erreichen.	
Ziele	- Verbesserung der Strassenraumgestaltung (Bepflanzung, Möblierung, Belag etc.)	
Vorgehen	Einholen Verpflichtungskredit (Gemeindeversammlung Juni 2020)	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	Bauprojekt erarbeitet, Verpflichtungskredit noch ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B2: Geschwindigkeitsreduktion auf den Hauptachsen	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Kanton Aargau	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	B6	Zentrale Parkierung im Ortskern
Kurzbeschreibung	Im Ortskern soll die Parkierung zentral geregelt werden und eine zusätzliche zentrale Parkierungsanlage entstehen (vgl. ungefähre Verortung im Massnahmenplan). Hinsichtlich der künftigen Bevölkerungsentwicklung in Frick und der Region Fricktal braucht es mittelfristig zusätzliche Parkplätze zur Stärkung von Frick als regionales Zentrum. Der erwartete Mehrverkehr soll direkt in ein Parkhaus geleitet werden, um die Hauptstrasse nicht zusätzlich zu belasten. Durch die Parkierungsplanung soll folglich eine Verkehrslenkung stattfinden, indem Parkierungsflächen in Zusammenarbeit mit ansässigem Gewerbe gebündelt werden. Dadurch sollen die Hauptverkehrsachsen entlastet und der Strassenraum für Flanieren, Verweilen und Einkaufen attraktiv und erlebbar gemacht und die frei werdenden Flächen zugunsten des FVV und für die Aufwertung des Strassenraumes genutzt werden.	
Ziele	- Zentrale Parkierung im Zentrum	
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem ansässigen Gewerbe und der Regionalpolizei soll ein Konzept für die zentrale Parkierung erarbeitet werden. Konkret ist eine geeignete Stelle für die zentrale Parkierung zu suchen und diejenigen Bereiche zu definieren, in denen Parkieren erlaubt ist. Das Parkierungsreglement ist entsprechend anzupassen.	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B7: Parkplatzbewirtschaftung	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, kommunales Gewerbe	
Umsetzungshorizont	mittel- bis langfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	B7	Parkplatzbewirtschaftung
Kurzbeschreibung	<p>Um das Parkieren in Frick zu vereinheitlichen, soll ein allgemeines Konzept zur Parkplatzbewirtschaftung ausgearbeitet werden. Mit dem Parkierungsreglement (2018) kann die Bewirtschaftung der öffentlichen Flächen bereits sehr gut gehandhabt werden. Die Bewirtschaftung soll in einem nächsten Schritt auch auf das private Parkieren in Frick ausgeweitet und die Tarife transparent und für alle Parkmöglichkeiten definiert werden. Wo möglich und sinnvoll, sind die Kriterien regional abzustimmen. Die Tarife sollen nicht zwingend einheitlich sein, sondern eine gewisse Lenkungsmöglichkeit für das Parkieraufkommen ermöglichen.</p> <p>Nebst der Bewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Flächen hat die Gemeinde die Möglichkeit, eine Begrenzung und Reduktion des Pflichtbedarfs von Parkfeldern für Entwicklungsgebiete und Nutzungen vorzunehmen (vgl. Massnahme xxx).</p>	
Ziele	- Zentrale Parkierung im Zentrum	
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem ansässigen Gewerbe, den Betreibern der privaten Parkieranlagen und der Regionalpolizei sind Grundlagen und Kriterien für einheitliche Tarife zu erarbeiten und nach Möglichkeit regional abzustimmen. Das Parkierungsreglement ist entsprechend anzupassen.	
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B6: Zentrale Parkierung im Ortskern	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick	
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	B8 Norderschliessung
Kurzbeschreibung	<p>Neben der rückwärtigen Erschliessung des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr soll längerfristig eine Norderschliessung für den MIV entstehen, um die Zugänglichkeit des Bahnhofs von Norden und Westen her zu verbessern. Diese Massnahme gewinnt durch die stetige Verkehrszunahme sowie durch die Entwicklung grösserer Baulandreserven und Arealumnutzungen weiter an Dringlichkeit.</p> <p>Zur Norderschliessung bestehen bereits verschiedene Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Masterplan Bahnhofsgbiet Frick (2014, Frick, erarbeitet durch Metron Verkehrsplanung AG) - Verkehrs- und Planungsstudie Norderschliessung Bahnhof Frick (2013, Gipf-Oberfrick, erarbeitet durch Belloli Raum- und Verkehrsplanung) - Variantendarstellung für die Norderschliessung und des nördlichen Gemeindegebiets Gipf-Oberfrick (2016, Gipf-Oberfrick, erarbeitet durch Jos Bovens) - Anschluss Norderschliessung Bahnhof Frick an die Kantonsstrasse K488 – Variante Mitte mit neuem Übergang Bruggbach (2016, Gipf-Oberfrick, erarbeitet durch Koch + Partner)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr direkt zur neuen Parkierungsanlage und den neuen Veloabstellplätzen auf der Nordseite lenken - Direkte Anbindung der Gemeinde Gipf-Oberfrick an die Nordseite des Bahnhofs Frick
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit dem Kanton, der Gemeinde Gipf-Oberfrick sowie dem Regionalplanungsverband sind Ansätze für die Norderschliessung zu erarbeiten resp. voranzutreiben und mittel- bis langfristig umzusetzen.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B9: Parkierungsanlage Bahnhof Nord A7: Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs für den FVV
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Gemeinde Gipf-Oberfrick, Planungsverbund, Kanton Aargau
Umsetzungshorizont	langfristig
Priorität	hoch

Massnahme	B9 Parkierungsanlage Bahnhof Nord
Kurzbeschreibung	Eine wichtige Massnahme im Zusammenhang mit der geplanten Norderschliessung des Bahnhofs Frick (vgl. Massnahmen A7 und B8) ist die Erstellung von ausreichend Parkierungsmöglichkeiten mit direkter Zufahrt für den MIV und den Radverkehr. Damit wird das Umsteigen von privaten auf öffentliche Verkehrsmittel im Sinne der kombinierten Mobilität ermöglicht und gefördert. Verkehr, welcher bereits auf der Nordseite des Bahnhofs abgefangen und zentralisiert werden kann, entlastet zudem das Siedlungsgebiet und den Ortskern.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Verkehr direkt zur neuen Parkierungsanlage und den neuen Veloabstellplätzen auf der Nordseite lenken - Direkte Anbindung der Gemeinde Gipf-Oberfrick an die Nordseite des Bahnhofs Frick
Vorgehen	Im Zusammenhang mit den Planungsarbeiten zur rückwärtigen Erschliessung des Bahnhofs sind die Parkierungsanlagen für den MIV und den Radverkehr mit ausreichender Kapazität zu projektieren.
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	pendent
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>A7: Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs</p> <p>B8: Norderschliessung</p> <p>B9: Langfristige Entlastung des Siedlungsgebiets</p>
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Gemeinde Gipf-Oberfrick
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	B10 Langfristige Entlastung des Siedlungsgebiets
Kurzbeschreibung	Die Entlastung des Siedlungsgebiets mittels grossräumiger Umfahrung ist mittel- und langfristig ein wichtiges Anliegen der Gemeinde Frick. Die Umfahrung soll als südliche Ergänzung der Norderschliessung im Bereich des Autobahnanschlusses Frick in das bestehende Strassennetz führen. Die genaue Lage einer neuen Entlastungsstrasse muss in einem separaten Planungsverfahren evaluiert werden. Wenn möglich soll die neue Strasse als kantonale Verbindungsstrasse klassiert und im Gegenzug die Schulstrasse abklassiert und als Gemeindestrasse rückgebaut werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Siedlungsgebiet vor Verkehrsbelastung schützen - Trennwirkung der Hauptachsen minimieren
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Gipf-Oberfrick und dem Kanton konzeptionelle Ansätze für eine grossräumige Umfahrung erarbeiten.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	B8: Norderschliessung
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	langfristig (Vision)
Priorität	hoch

5.3 C: Fuss- und Veloverkehr FVV

Massnahme	C1	Schliessung von Netzlücken
Kurzbeschreibung	<p>Um den Fuss- und Veloverkehr zu stärken und attraktiv zu gestalten, sollen existierende Netz-</p> <p>lücken gemäss Defizitplan geschlossen und wo notwendig, neue Fuss- und Velowege realisiert werden. Prioritär sind folgende Lücken im Fuss- und Velowegnetz zu schliessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Von der Lammet her ins Zentrum und zur Schule - Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs von Süden und Norden her - Verbindung der Schulen - Direkte Verbindung vom Gebiet Im Leim/Rosenrain an den Bahnhof <p>Um die Attraktivität des Radwegnetzes zusätzlich zu erhöhen, soll die Durchgängigkeit für Lastvelos und Anhänger gewährleistet werden. Hierfür ist das kommunale Radroutennetz zu überprüfen und die defizitären Stellen im Netz schrittweise zu beheben. Um ein möglichst attraktives und zusammenhängendes Radnetzwerk zu schaffen, soll überprüft werden, welche Verbindungen mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt, respektive im Einbahnregime geführt sind und ob diese für den Radverkehr geöffnet werden können. Ein attraktives Fusswegnetz besteht aus sicheren, direkten, möglichst eigenständig geführten Wegen. Um dies langfristig gewährleisten zu können, ist die grundbuchliche Sicherung von privatrechtlichen Wegrechten bei grösseren Überbauungen und Umnutzungen von Arealen zu prüfen.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz - Engmaschiges, sicheres und attraktives Fusswegnetz - Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen 	
Vorgehen	<p>Neue Fuss- und Radwege sollen realisiert werden, um bestehende Netzlücken zu schliessen. Dies betrifft Gebiete von der Lammet her ins Zentrum und zur Schule, die rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs und die Verbindung der verschiedenen Schulen. Um Lücken im Radwegnetz zu schliessen, sollen zusätzlich die direkte Verbindung vom Gebiet im Leim/Rosenrain an den Bahnhof sowie entlang der Sissle (Stahlton) verbessert, respektive realisiert werden.</p> <p>Überprüfung der kommunalen Hauptrouten (1. Priorität) und kommunalen Nebenrouten (2. Priorität) auf Durchgängigkeit für Lastvelos und Anhänger mit schrittweiser Behebung der defizitären Stellen. Bestehende Fahrverbote sowie Einbahnregime prüfen und falls möglich, für den Veloverkehr durchgängig machen. Die Wegrechte sind mit einem Eintrag ins Grundbuch privatrechtlich zu sichern. Dies kann mittels Baubewilligung verlangt werden. Bei Arealüberbauungen und -umnutzungen ist die Durchgängigkeit für die Öffentlichkeit – wenn möglich - bereits in Gestaltungsplänen vorzusehen.</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	teilweise in Planung, teilweise ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	A7: Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs C2: Entschärfung Konfliktstellen / Verbessern von Querungsmöglichkeiten	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick	
Umsetzungshorizont	mittelfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	C2	Entschärfung Konfliktstellen / Verbessern von Querungsmöglichkeiten
Kurzbeschreibung	<p>Im Rahmen der Erarbeitung des KGV sind die Fuss- und Velowegverbindungen analysiert worden. Dabei sind die wichtigsten Radwegverbindungen auf die Zumutbarkeit für den FVV untersucht und kritische Stellen sowie die Querungen über die stark befahrenen Verkehrsachsen überprüft worden. Für Velofahrende stellt das Queren von und Abbiegen auf diesen Achsen stets eine risikoreiche Herausforderung dar. Linksabbiegen ist für Velofahrer das anspruchsvollste Manöver, welches es beim Velofahren überhaupt gibt.</p> <p>Bei Fussgängerquerungen liegen die Defizite oft bei ungenügenden Sichtweiten, fehlenden Mittelinseln, zu kurzen Ampelphasen und zu hohen Fahrgeschwindigkeiten des MIV. Diese Stellen (gem. Defizitplan) sind mit adäquaten Massnahmen zu entschärfen, damit die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöht wird. Die Entschärfung von Konfliktstellen und das Verbessern der Querungsmöglichkeiten trägt massgeblich zur Erhöhung der Schulwegsicherheit bei (vgl. C3).</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz - Sichere Querungsmöglichkeiten der Hauptverkehrsachsen - Engmaschiges, sicheres und attraktives Fusswegnetz 	
Vorgehen	<p>Querungsmöglichkeiten mit Verbesserungspotential bestehen gemäss den Defizitplänen an verschiedenen Orten. Das Queren der Strassen (insbesondere Hauptstrasse) soll, wo möglich, flächig erfolgen können, Unterführungen sind nur in Ausnahmefällen einzusetzen. Die Querungsmöglichkeiten auf der Schulstrasse, auf der Widengasse und bei der Dorfeinfahrt Kaistenbergstrasse sollen zusätzlich mit einer Mittelinsel versehen werden.</p> <p>Für die Entschärfung der Konfliktstellen auf Kantonsstrassen ist die Koordination mit dem Kanton zu suchen. Bei Bauprojekten sind die Bedürfnisse des FVV zu berücksichtigen und entsprechende Massnahmen umzusetzen.</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	laufend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>B2: Geschwindigkeitsreduktion auf den Hauptachsen</p> <p>B5: Umsetzung BGK Hauptstrasse</p> <p>C3: Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis</p> <p>C4: Signalisation Schule</p>	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	hoch	

Massnahme	C3 Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis
Kurzbeschreibung	<p>Objektiv gesehene wie auch subjektiv wahrgenommene fehlende Verkehrssicherheit können Gründe dafür sein, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule chauffieren. Auch bei sicheren Schulwegen sind Elterntaxis ein Thema. Der gesellschaftliche Trend, dass Eltern Ihre Kinder teils überbehüten, oder das Chauffieren aus reiner Bequemlichkeit dürfte die Entwicklung der Elterntaxis zusätzlich fördern.</p> <p>Die objektive Verkehrssicherheit kann oft durch einfache Massnahmen, wie z.B. Hecken schneiden oder eine bessere Beleuchtung, verbessert werden. Kommunikations-Massnahmen helfen insbesondere bei subjektiv wahrgenommenen Sicherheitsrisiken. Bei Chauffeurdiensten aus Bequemlichkeit ist nötige Aufklärungsarbeit bezüglich Gefahren zu leisten.</p> <p>Sind jedoch aufgrund einer Beurteilung zu den Schwachstellen umfassende Abklärungen mit planungsrechtlichen und finanziellen Fragen notwendig, ist der Beizug von Spezialisten zu empfehlen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Schulwegsicherheit - Schulwege werden möglichst zu Fuss/mit dem Velo zurückgelegt/Vermeidung von Elterntaxis
Vorgehen	<p>Die offensichtlichsten Konfliktstellen sind im Rahmen der Erarbeitung des KGV aufgenommen und im Defizitplan gekennzeichnet (vgl. C2). Für die Erhöhung der Schulwegsicherheit und um damit mit idealerweise auch Elterntaxis zu vermeiden, soll ein entsprechendes Konzept erarbeitet und umgesetzt werden. Hierfür wird empfohlen, die Schulkinder von Beginn weg in die Erarbeitung miteinzubeziehen. Nebst den objektiven Sicherheitsdefiziten können so auch subjektive Problemstellen eruiert werden. Nebst der baulichen und gestalterischen Entschärfung der Konfliktstellen gehören auch flankierende Massnahmen wie die Organisation von Pedi-Bussen sowie Infoveranstaltungen der Schulen zu einer nachhaltig funktionierenden Schulwegsicherheit. Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von sicheren Schulwegen bietet der <u>Leitfaden «Elterntaxi»</u> von Energieschweiz für Gemeinden.</p>
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>B2: Geschwindigkeitsreduktion auf den Hauptachsen</p> <p>B5: Umsetzung BGK Hauptstrasse</p> <p>C2: Entschärfung Konfliktstellen / Verbessern von Querungsmöglichkeiten</p> <p>C4: Signalisation Schule</p>
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

Massnahme	C4	Signalisation Schule
Kurzbeschreibung	<p>Im Oktober 2019 beantragte der Gemeinderat bei den zuständigen kantonalen Behörden die Einführung einer zeitlich limitierten Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Schulstrasse, um die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler bei den Strassenquerungen rund um die Schulanlagen zu verbessern.</p> <p>Gemäss kantonalen Abteilung Tiefbau sollen zur Erhöhung der Sicherheit auf Kantonsstrassen in erster Linie bewährte Ausbauelemente wie Trottoirs, bauliche Querungshilfen, Fussgänger- und Radstreifen eingesetzt werden.</p> <p>Auf der Schulstrasse sind gemäss der Massnahmen C2 und C3 verschiedene Ansätze zur Entschärfung der Konfliktstellen, Verbessern von Querungsmöglichkeiten und zur Erhöhung der Schulwegsicherheit formuliert. Zudem besteht bereits heute eine Bodenmarkierung „Schule“.</p> <p>Mit einer digital gesteuerten resp. interaktiven speziellen Signalisation (Wechselanzeige) während Schulbeginn und Schulende soll eine weitergehende Massnahme geprüft werden, um den MIV zu vorsichtigem Fahren auf der Schulstrasse zu motivieren.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Schulwegsicherheit - Schulwege werden möglichst zu Fuss/mit dem Velo zurückgelegt/Vermeidung von Elterntaxis 	
Vorgehen	<p>Prüfen, welche digitalen/interaktiven Systeme sich für die Situation auf der Schulstrasse anbieten. Idealerweise sind Massnahmen im Zusammenhang den Massnahmen C2 und C3 zu erarbeiten.</p>	
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	<p>pendent</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C2: Entschärfung Konfliktstellen / Verbessern von Querungsmöglichkeiten - C3: Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis 	
Federführung /Beteiligte	<p>Gemeinde Frick, Kanton Aargau</p>	
Umsetzungshorizont	<p>kurzfristig</p>	
Priorität	<p>hoch</p>	

Massnahme	C5 Optimierung bestehendes Velowegnetz
Kurzbeschreibung	<p>Die Optimierung des bestehenden Velowegnetzes soll zu einem attraktiven und zusammenhängenden Radwegnetz führen. Zusätzlich wird der Schulweg via Velo verbessert und attraktiver gestaltet. Über das kantonale Radwegnetz wird in erster Linie der Alltagsverkehr abgewickelt. Ein regional zusammenhängendes, direktes Radwegnetz kann somit den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr deutlich entlasten. In Zusammenarbeit mit dem Kanton und der Regionalentwicklung Fricktal Regio sollen die bestehenden Radwegnetze optimiert und ergänzt werden, um den Veloverkehr zu fördern und den Anteil an MIV am Gesamtverkehr zu reduzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umleitung/Lenkung des Veloverkehrs zwischen Hauptstrasse und Sissleweg/Neumattstrasse via Gartenstrasse - Verbesserung Übersichtlichkeit und Platzverhältnisse auf der Zwidellen - Verbesserung Übersichtlichkeit und Platzverhältnisse auf dem Juraweg - Verbesserung Streckenführung im Bereich Geissgasse/Kirchmattweg (R601) - Verbesserung der Verbindung von R601 und R603 (Querung Hauptstrasse)
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz - Durchgängigkeit und Verbindung der Schulareale für Fuss- und Radverkehr ermöglichen
Vorgehen	Optimierung Sicherheit und Streckenführung innerhalb des Gemeindegebiets. Erarbeitung eines regionalen Velokonzepts unter Federführung der Regionalentwicklung mit Beteiligung des Kantons und der Gemeinden. Die Finanzierung der Velovorzugsrouten ist Sache von Kanton und Gemeinden.
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- C1: Schliessung von Netzlücken
Federführung/Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	hoch

Massnahme	C6	Beschilderung Fuss- und Velowegverbindungen
Kurzbeschreibung	<p>Kurze und direkte Wege tragen dazu bei, dass Erledigungen im Ort eher zu Fuss oder mit dem Velo erfolgen und somit der motorisierte Ziel-/Quellverkehr verringert wird. Im Sinne von „kurzen Wegen“ sollen deshalb attraktive Verbindungen inklusive aller als kommunale Radwege gekennzeichneten Wege innerhalb des Siedlungsgebiets beschildert werden.</p> <p>Gesetzlich müssen Fusswege und Trottoirs nicht notwendigerweise signalisiert werden (vgl. Art. 43 SVG). Eine Signalisation ist dann nötig, wenn die Benutzung unklar ist. Eine blaue Signalisation als Fussweg ist vorteilhaft und schliesst ein allgemeines Fahrverbot mit ein. Das Signal ist eine Information für die Fussgänger, dass der Weg für sie bestimmt ist und eine sinnvolle Verbindung im Wegnetz darstellt. Nebst der Eliminierung der Konfliktstellen und Lücken im Fuss- und Velowegnetz sowie der Optimierung der Querungsmöglichkeiten über stark befahrene Verkehrsachsen ist eine gute Signalisation für die Attraktivität des FVV-Wegnetze entscheidend. Der Sinn der Wirksamkeit spezieller Fuss- und Radwege hängt massgeblich davon ab, ob möglichst alle potenziellen Benutzerinnen und Benutzer durch geeignete Hinweise auf das entsprechende Netz geleitet werden. Die Grundlagen für ein Signalisationskonzept wurden 2018 bereits erarbeitet, die Umsetzung jedoch durch die Gemeindeversammlung abgelehnt.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenhängendes, attraktives, sicheres und gut beschildertes kommunales Radwegnetz - Direkte, schnelle und sichere Veloverbindungen in die Nachbarsorte - Engmaschiges, sicheres und attraktives Fusswegnetz 	
Vorgehen	<p>Definition von attraktiven Fusswegen und konsequente, einheitliche Beschilderung zu den wichtigen Zielorten wie Bahnhof, Einkauf, Freizeit, Schule etc. Korrekte Signalisation der Radwegverbindungen. Dabei ist auch zu prüfen, ob allfällige Fahrverbote oder Einbahnstrassen für den Radverkehr geöffnet werden können (vgl. Massnahme C6).</p> <p>Das 2018 erarbeitete Signalisationskonzept soll geprüft und allenfalls überarbeitet und angepasst werden, sodass die Bevölkerung einer Umsetzung zustimmen kann.</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	teilweise ausstehend (wichtige Ziele, wie z.B. das Sauriermuseum, sind bereits heute gut markiert)	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - C1: Schliessung von Netzlücken - E8: Anpassung des Strassenraums an die Folgen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität 	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick	
Umsetzungshorizont	kurzfristig	
Priorität	mittel	

Massnahme	C7	Ausbau Abstellanlagen
Kurzbeschreibung	<p>Gemäss Defizitplan sollen die existierenden Abstellanlagen ausgebaut und beschildert werden. Auch ist zu prüfen, ob weitere Abstellanlagen gebaut werden sollen. Die Veloabstellanlagen sollen gemäss Defizitplan anhand folgender Empfehlungen verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Vergrösserung und wenn möglich Überdachung der Abstellanlagen unter Berücksichtigung einer Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr. - Die Lage und die damit verbundene Distanz zu den Quellorten sind entscheidend für die Frequentierung. Anlagen für das kurzzeitige Parkieren sind ebenerdig zu erstellen. - Für eine sichere Nutzung und gute Auslastung der Velo-Abstellplätze sollte das Zu- und Wegfahren komfortabel und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden möglich sein. - Bei frei zugänglichen Anlagen sollten immer Systeme gewählt werden, die das Anschliessen der Velos ermöglichen. - Es sollte beachtet werden, dass Spezialvelos und -fahrzeuge häufig nicht in gängigen Parkiersysteme passen. <p>Gemäss § 2 Abs. 3 öVG kann sich der Kanton mit einem Beitrag von 30% bei B+R-Anlagen bei öV-Haltestellen beteiligen, wenn diese einen gewissen Standard erfüllen.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Ausreichend und gut signalisierte Veloabstellplätze an den Quell- und Zielorten sowie bei Umsteigepunkten des öV 	
Vorgehen	Die gemäss Defizitplan verbesserungswürdigen Velo-Abstellplätze sollen schrittweise erneuert und an die heutigen Standards angepasst werden.	
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	-	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, Kanton Aargau	
Umsetzungshorizont	laufend	
Priorität	hoch	

5.4 D: Mobilitätsmanagement

Massnahme	D1 Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität
Kurzbeschreibung	Es sollen verschiedene Sharing-Angebote für Verkehrsträger wie Mobility, Verleihsysteme, Elektrofahrzeuge, Cargovelo-Verleih, Elektrovelo-Ladestationen sowie Angebote für kombinierte Mobilität wie B+R Abstellplätze, P+R- Abstellplätze etc. an wichtigen Umsteigepunkten aber auch an dezentralen Standorten gefördert und ausgebaut werden. EnergieSchweiz bietet Gemeinden mit dem Programm <u>«MONAMO Gemeinden»</u> Unterstützung bei der Entwicklung von innovativen Ansätzen für eine nachhaltige Gemeinde-mobilität.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten für verschiedenen Arten von kombinierter Mobilität schaffen/ausbauen - Mit Angeboten des Mobilitätsmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen
Vorgehen	Prüfen, welche Massnahmen und Angebote für Frick in Frage kommen. Unterstützung bietet aargaumobil, die Energiestadtberaterin oder die Sektion Mobilität von Energie-Schweiz.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	D2: Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen D5: Elektromobilität fördern D6: Anreizsysteme für den Verzicht auf den MIV D7: Informationskampagnen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	kurz- bis mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	D2	Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen
Kurzbeschreibung	Die Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements für den sachgerechten Einsatz der Verkehrsmittel mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, der Aufbau einer regionalen, webbasierten Mobilitätsplattform, die Prüfung einer regionalen Vermittlungsstelle für Fahrgemeinschaften, Schaffung zielgruppenspezifischer Beratungsangebote insbesondere für Unternehmen für und mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen soll den Verkehr siedlungsverträglich gestalten. Nebst einer Verringerung der Verkehrsbelastung bringt ein Mobilitätsmanagement weitere Vorteile für Unternehmen wie die Minimierung der Kosten, das Erfüllen von Auflagen seitens der öffentlichen Hand (Parkierung) und ein modernes und umweltbewusstes Image. In Zusammenarbeit mit der Regionentwicklung Aarau Regio soll deshalb ein regionales Mobilitätsmanagement mit den arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen entwickelt werden.	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Mit Angeboten des Mobilitätsmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen - Reduktion der durch die Mobilität entstehenden CO₂-Emissionen 	
Vorgehen	Um die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, soll in der BNO eine Empfehlung auf freiwilliger Basis für bestehende mittelgrosse und grosse Betriebe sowie eine Erarbeitungspflicht bei einer Neuansiedlung eines entsprechenden Betriebs festgelegt werden.	
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	ausstehend	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - D3: Schrittweise Parkplatzreduktion, Förderung von autoarmem Wohnen (mittels BNO) - D1: Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität 	
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick	
Umsetzungshorizont	laufend	
Priorität	hoch	

Massnahme	D3 Schrittweise Parkplatzreduktion, Förderung von autoarmem Wohnen (mittels BNO)
Kurzbeschreibung	<p>Um das autoarme Wohnen mittels BNO zu fördern, soll die Realisierung von Sammelparkierungen geprüft werden. Dabei können z.B. eine Pflicht für unterirdisches Parkieren erlassen und die Quartiere durch gute Anordnungen der Parkierungen entlastet werden. Als Kompensation soll geprüft werden, welche oberirdischen Parkplätze im Ortszentrum aufgehoben werden können.</p> <p>Der Planungsverband Baden-Region hat im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Parkraumkonzepts Mustertexte für Vorschriften zur Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern in der BNO erarbeitet. Untenstehend die beiden Formulierungsvorschläge für die Regelung bezüglich autoarme resp. autofreien Nutzungen:</p> <p>Formulierungsvorschlag einfache Lösung</p> <p><i>Autoarme Nutzungen können von der Parkfelder-Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf an Parkfeldern über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von § XY minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. § XY abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</i></p> <p>Formulierungsvorschlag differenzierte Lösung</p> <p>§ XY Autoarme und autofreie Nutzungen</p> <p>¹ Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung sind zulässig. Das Parkfelder-Angebot ist gemäss Anhang II zu ermitteln.</p> <p>² Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme oder -freie Nutzungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs - ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu Handen der Bewilligungsbehörde - die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch. <p>³ Stellt der Gemeinderat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkfelderangebot gemäss Anhang II zu realisieren oder die entsprechenden Ersatzabgabe zu leisten.</p>
Ziele	- Mit Angeboten des Mobilitätsmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen
Vorgehen	<p>Konkret sind für folgende Entwicklungsgebiete Reduktionsfaktoren anzuwenden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof Nord <p>Regelungen und Massnahmen sollen im Rahmen der nächsten BNO-Revision in die BNO einfließen und entsprechende Artikel aufgenommen werden. Bei künftigen Planungen sind Reduktionsfaktoren zu prüfen. Ausserdem soll abgeklärt werden, ob in Gebieten mit besonders guter ÖV-Erschliessung Überschreitungen des Pflichtbedarfs an Parkfeldern mittels Bestimmung in der BNO generell untersagt werden sollen.</p>
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	BNO-Revision, Phase REL 2019 gestartet
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - B6: Zentrale Parkierung im Ortskern - B7: Parkplatzbewirtschaftung
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	kurzfristig
Priorität	hoch

Massnahme	D4 Fördern von Lösungsansätzen für die Verteilung von Gütern und Lieferdienste
Kurzbeschreibung	Mit fortschreitender Digitalisierung nimmt auch der Trend zum Online-Handel zu. Die Anzahl der auszuliefernden Pakete steigt Jahr für Jahr, die Anzahl Sendungen mit temperaturkritischer Ware ebenfalls. Gleichzeitig beobachtet man aber ebenso eine Reduktion der Volumina pro Sendung. Der induzierte Mehraufwand bei der Zustellung und die damit verbundenen Emissionen wie Abgase und Lärm auf der letzten Meile sind zunehmend unbefriedigend. Um die Feinverteilung von Gütern und Lieferdienstfahrten zu organisieren, sind innovative Lösungsansätze zu prüfen und zu fördern und eine gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen (Hubs) zu prüfen.
Ziele	- Reduktion der durch die Mobilität entstehenden CO ₂ -Emissionen
Vorgehen	Eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden sowie Fricktal Regio, der Post und anderen Lieferdiensten ist empfehlenswert. Es könnte beispielsweise im Rahmen einer Forschungsarbeit ein zeitlich begrenztes Pilotprojekt an Hochschulen ausgeschrieben und gefördert werden.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	---
Federführung / Beteiligte	Regionalplanungsverband Fricktal Region, Gemeinde Frick, ev. in Zusammenarbeit mit Hochschulen, Forschungsinstituten etc.
Umsetzungshorizont	mittelfristig
Priorität	mittel

Massnahme	D5	Elektromobilität fördern
Kurzbeschreibung	<p>Der Klima-Masterplan Schweiz sowie verschiedene Automobilhersteller, wie zum Beispiel VW gehen davon aus, dass bis 2030 50 % aller Kilometer im Personenverkehr mit Elektrofahrzeugen zurückgelegt werden. Der Bedarf für den Bau von Elektrotankstellen und anderen notwendigen Infrastrukturen ist folglich gegeben. Ein gutes Netz von Ladeinfrastruktur unterstützt die Entwicklung der Elektromobilität. Da Elektrizität leitungsgebunden ist, ist eine gute Evaluierung für mögliche Standorte notwendig und eine Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und dem AEW soll gefördert und sichergestellt werden. Regelmässig soll der Bedarf an Standorten für Elektrotankstellen eruiert werden, bestehende Infrastrukturen gepflegt und der Betrieb der Ladestation sichergestellt werden. Nebst allen Typen von E-Autos sollen auch Elektrovers und E-Roller aufgeladen werden können. In Kombination mit der Nutzung von Solarenergie macht die Gemeinde damit einen zukunftsweisenden Schritt mit Vorbildcharakter. In zweiter Priorität ist die Erarbeitung für weitere Konzepte zu Alternativ-Tankstellen wie Wasserstoff zu prüfen.</p>	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der durch die Mobilität entstehenden CO₂-Emissionen - Möglichkeiten für verschiedene Arten von kombinierter Mobilität schaffen/ausbauen 	
Vorgehen	<p>Erarbeitung eines Konzeptes für Elektrotankstellen auf dem Gemeindegebiet in Zusammenarbeit mit der Energieversorgerin</p>	
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	<p>In Zusammenarbeit mit der Energieversorgerin AEW werden nachfrageorientiert laufend neue Elektrotankstellen realisiert.</p>	
Abstimmung mit anderen Massnahmen	<p>-</p>	
Federführung / Beteiligte	<p>Gemeinde Frick und AEW</p>	
Umsetzungshorizont	<p>laufend</p>	
Priorität	<p>mittel</p>	

Massnahme	D6 Anreizsysteme für den Verzicht auf den MIV
Kurzbeschreibung	Um den freiwilligen Verzicht auf den privaten MIV zu fördern, sollen verschiedene Anreizsysteme eruiert werden. Beispiele dafür sind Bonusmodelle für klimaschonende Mobilität. Der Mobilitätsbonus ist eine Geldleistung, die der Bereitstellung von gebührenfreien oder vergünstigten Parkplätzen an Mitarbeitende, die mit dem Auto anreisen, gegenübergestellt werden kann. Arbeitnehmende, die ohne Auto anreisen, erhalten zum Beispiel einen Beitrag an ihr öV-Abonnement. Weitere Möglichkeiten, um die Mitarbeitenden dazu zu motivieren, auf die Anreise mit dem Auto zu verzichten sind spielerische Herangehensweisen wie «Mobility-Jackpot», «bike-to-work» oder das Bereitstellen von Verleihsysteme für Velos und Trottinette, welche die Mitarbeitenden für ihren Arbeitsweg nutzen können. aaraumobil unterstützt die Gemeinden und Schulen bei der Einrichtung von Anreizsystemen für eine klimaschonende Mobilität.
Ziele	- Freiwilliger Verzicht auf MIV
Vorgehen	Mit Unterstützung von aargaumobil prüfen, welche Anreizsysteme sich für die Gemeinde Frick eignen.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	D1: Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität D2: Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	hoch

Massnahme	D7 Informationskampagnen und Beratungsangebote
Kurzbeschreibung	Es sollen Informationskampagnen und Beratungsangebote zu verschiedenen Themen wie Eltern-Taxis, Schulsicherheit etc. eingeführt werden, um den Verkehr siedlungsverträglich und für alle Verkehrsteilnehmer sicher zu gestalten. Wichtig ist eine angemessene und niederschwellige Kommunikation mit der Bevölkerung, respektive den betroffenen Verkehrsteilnehmern. Die Gemeinde soll daher prüfen, wann und zu welchen Themen über welche Medien kommuniziert werden soll. Die Erarbeitung eines Kommunikationskonzepts mit Jahresplanung leistet dabei hilfreiche Dienste.
Ziele	- Mit Angeboten des Mobilitätsmanagements eine effiziente und ressourcenschonende Mobilitätsentwicklung sowie die Erreichung von Zielen in anderen Bereichen des KGV unterstützen
Vorgehen	In Zusammenarbeit mit aargaumobil und/oder der Energiestadtberaterin ein Kommunikationskonzept zum Thema Mobilität erarbeiten. Prüfen, zu welchen Themen weitergehende Beratungsangebote erstellt oder vermittelt werden sollen.
Koordinationsstand / Bearbeitungsstand	teilweise laufend, teilweise ausstehend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	Grundsätzlich soll zu allen Massnahmen in adäquatem Rahmen informiert und die Bevölkerung über deren Umsetzung auf dem Laufenden gehalten werden.
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	mittel

Massnahme	D8 Anpassung des Strassenraums an die Folgen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
Kurzbeschreibung	Mit zunehmender Verdichtung der Siedlungsgebiete besteht die Gefahr, dass Grünflächen verschwinden. Versiegelte Flächen sind eine der Hauptursachen für den städtischen Hitzeinseleffekt. Mit bestimmten Baumaterialien wie Rasengittersteinen oder bestimmten Strassenbelägen wie Schotter und Kies kann die Durchlässigkeit der Böden teilweise wiederhergestellt werden. Durch die Beschattung mit Bäumen lässt sich die Überhitzung von Strassen, Parkplätzen oder Wartebereichen von Bus- und Tramlinien besonders wirksam bekämpfen. Im Schatten von Bäumen kann es bis zu 7 Grad Celsius kühler sein als an der Sonne. Bei geringem Platzangebot können vertikale Begrünungssysteme wie Fassadenbegrünungen oder vertikale Parks eingesetzt werden. Auch Wasser wirkt sich positiv auf das Stadtklima aus. Die kühlende Wirkung ist bei bewegtem Wasser besonders gross. Die entsprechenden Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel erhöhen somit auch die Aufenthaltsqualität im Strassenraum und auf Plätzen. Auch kann die Aufenthaltsqualität im Strassenraum sowie die Sicherheit durch geeignete Elemente wie Sitzbänke und Brunnen erhöht werden.
Ziele	- Anpassung des Zentrumsgebiets an Klimawandel (Grünräume, Beschattung)
Vorgehen	Bauvorhaben bezüglich ihrer Wirkung auf die Anpassung an den Klimawandel prüfen und Bauherren entsprechend beraten. Auf kommunalen Flächen und im Strassenraum, wo die Gemeinde direkt Einfluss nehmen kann, mit konkreten Projekten (wie z.B. Einführung von Begegnungszonen) für eine Anpassung an den Klimawandel sorgen und Vorbildrolle wahrnehmen. Der Kanton Aargau unterstützt die Bestrebungen der Gemeinde und bietet Hilfestellungen, z. B. mit dem Klimawandel-Check für Gemeinden. ➔ Klimaanpassung Kanton Aargau
Koordinationsstand/ Bearbeitungsstand	teilweise laufend
Abstimmung mit anderen Massnahmen	- B5: Umsetzung BGK Hauptstrasse - B6: Zentrale Parkierung im Ortskern
Federführung / Beteiligte	Gemeinde Frick, in Zusammenarbeit Kanton Aargau und Privaten
Umsetzungshorizont	laufend
Priorität	hoch

6 Controlling

Die Wirkung des KGV ist periodisch zu überprüfen. Wenn nötig, ist der KGV an die veränderten Verhältnisse und Bedürfnisse anzupassen. Ein Konzept zur Wirkungskontrolle ist deshalb Bestandteil des KGV. Das Controlling umfasst eine Vollzugs- und eine Wirkungskontrolle.

Vollzugskontrolle

Im Zuge der vierjährigen Legislaturplanung sind folgende Überprüfungen durch die Bauverwaltung zuhanden des Gemeinderats durchzuführen:

- **Vollzugskontrolle:** Wurden die in der letzten Legislatur zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen realisiert?
- **Zielüberprüfung:** Entsprechen die Ziele den aktuellen Verhältnissen und Bedürfnissen? Ist die Übersichtstabelle mit Zielsetzung und Massnahmen allenfalls zu ergänzen?
- **Massnahmenplanung:** Für die kommende Legislatur sind die umzusetzenden Massnahmen gemäss ihrer Dringlichkeit auszuwählen und in die Budgetplanung aufzunehmen.

Der Gemeinderat hält zusammen mit der Verwaltung alle vier Jahre den Umsetzungsstand fest und bezieht die in der kommenden Legislatur fälligen Massnahmen in die Finanzplanung ein.

Wirkungskontrolle

Die Gemeinde Frick erhebt alle vier Jahre die Mobilitätsentwicklung der Gemeinde:

- **Wirkungskontrolle:** Zeigen die Massnahmen die gewünschte Wirkung? Sind allenfalls weitere flankierende Massnahmen nötig?

Mittels aussagekräftiger Indikatoren sollen jeweils Rückschlüsse auf die Wirkung der getroffenen Massnahmen ermöglicht werden. Folgende Daten werden erhoben:

- Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten
- Gesamtverkehrsaufkommen
- Entwicklung des Motorisierungsgrades
- Geschwindigkeitsmessungen an wichtigen und kritischen Stellen
- Auswertung des Sicherheitsempfindens an problematischen Strassenabschnitten / Knotenpunkten sowie nach Sanierungsarbeiten
- Konsultierung Unfallstatistik (wird jährlich durch das ASTRA erstellt)
- Auswertung der ÖV-Verbindungen (die Daten werden jährlich durch die Betreiber SBB erhoben und können bei ihr bezogen werden)
- Prüfen von Nachfrage / Angebot an Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten
- Situationsbedingt Verkehrszählungen auf definierten Strassenabschnitten vor und nach der Umsetzung von Massnahmen, sofern mit der Massnahme eine Reduktion des DTV angestrebt wird

Über die Wirkung der getroffenen Massnahmen anhand der erhobenen Daten wird dem Gemeinderat zusammen mit der Vollzugskontrolle alle vier Jahre in kleinem Rahmen Bericht erstattet.

7 Mitwirkung und Genehmigung

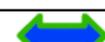
Öffentliche Mitwirkung	Nach der vorläufigen Beurteilung durch die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVUAVK) findet die öffentliche Mitwirkung für die Bevölkerung gemäss § 3 Abs. 1 BauV statt.
Stellungnahme Fricktal Regio und Nachbargemeinden	Der Regionalplanungsverband Fricktal Regio und die Nachbargemeinden werden parallel zur öffentlichen Mitwirkung zur Stellungnahme eingeladen.
Genehmigungsinhalt	<p>Der KGV Frick besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang, dem Defizitplan, den Teilplänen öV, MIV, Rad- und Fussverkehr sowie dem Massnahmenplan.</p> <p>Vom Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau sind die Ziele gemäss Kapitel 4 zu genehmigen. Mit der Genehmigung werden die Ziele für den Kanton behördenverbindlich, er verpflichtet sich damit, die Erreichung der Ziele zu unterstützen.</p>

Genehmigungsvermerk:

Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Anhänge

Verortete Defizite

Nr. / Darstellung	Defizit	ÖV	MIV/ Parkierung	RV	FV	MM
1	Gesamtsituation am Bahnhof unbefriedigend: enge Verhältnisse, ungenügende Personenlenkung, fehlende Überdachung und Einsteigekanten	X	X	X	X	X
2	Fehlende Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs	X	X	X	X	
3	Gesamtverkehrssituation Bahnhofstrasse - Bahnhofareal - Dammstrasse (Schwerverkehr, Tempo, enge und unübersichtliche Verhältnisse für Langsamverkehr)	X	X	X	X	X
4	Brücke SBB: Sicherheitsdefizit für Fussgänger (schmale Fahrbahnbreite für LKW, schmaler Gehweg)		X	X	X	
5	Gesamtverkehrssituation Geissgasse / Schulstrasse K292 unbefriedigend, keine Lösung im Projekt K292 IO		X	X	X	X
6	Schulstrasse: mangelhafte Querung, (hohe Frequenzen und Fahrgeschwindigkeiten, Schulweg)		X		X	
7	Elterntaxis		X		X	X
8	unzureichende Kapazität der Fahrradabstellplätze - Bahnhof (Bike+Ride) - Freizeitzentrum (im Sommer)	X		X		X
9	Überhöhte Geschwindigkeiten bei den Dorfeinfahrten (K292, K462, K488); insb. ausserhalb der HVZ		X			
10	Fahrzeugstau / Instabilität des Bus-Fahrplans zu den Hauptverkehrszeiten	X	X			
11	Einmündung A3-Center führt zu Wartezeiten		X			
12	Einmündung K462, zu den Hauptverkehrszeiten häufig Stau, schwierige Querbeziehungen		X			
13	Übergang Radweg-Hauptstrasse gefährlich (fehlende Querungshilfe Hauptstrasse)			X		
14	fehlende/ungenügende Radwegmarkierung - Gartenweg (Umfahrung Hauptstrasse; Gemeindegebiet Oeschgen) - Autobahnunterführung Gartenstrasse/Bachstrasse			X		
15	fehlende oder ungenügende Querungshilfe für Fussgänger + Radfahrer - Kaistenbergstrasse, Höhe Ackerstrasse - Kaistenbergstrasse, Höhe Widengasse - Hauptstrasse, Höhe A3-Center/Tamoil-Tankstelle - Schulstrasse, Abzweiger Dammstrasse (Schaffung einer Abzweighilfe (Velosack) für Linksabieger)		X	X	X	
16	ungenügende Übersichtlichkeit (Sichtweiten) und Platzverhältnisse insbesondere für Velos - Zwidellen - Juraweg		X	X		
17	Fehlende Randabschlüsse (Trottoir), enge Verhältnisse für den Fussverkehr				X	
	Mässige bis schlechte ÖV-Anbindung der Rand- und Aussenquartiere (Sonnhalde/Frickberg, Lammet, FIBL, Juraweg, Ob em Dorf)	X				
	Trennwirkung, verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung (Hauptstrasse und Schulstrasse)		X			
	Schleich- und Ausweichverkehr - Juraweg - ob em Dorf - Zeindlematt - Widengasse (als Umfahrung Dorfszentrum, zu Hauptverkehrszeiten hohe Belastung des Quartiers)		X			
	Fehlende resp. mangelhafte Langsamverkehrs- und Schulwegverbindungen: - Anbindung Lammet an Schule und Dorfszentrum - Zwidellen (teilweise nur einseitiges Trottoir) - Verbindung der Schulen - Dammstrasse - Blaien - Zwidellen - Kirchmattweg - Hauptstrasse via Baumgarten - Juraweg (Schleichverkehr, fehlender Gehweg, Sichtzonen eingeschränkt) - Anbindung Gebiet Im Leim/Rosenrain an den Bahnhof (Radverkehr) - Schützenweg (fehlendes Trottoir, enge Verhältnisse insb. im Begegnungsfall Schwerverkehr/landw. Verkehr und Fussgänger/Velofahrer)				X	
	Fehlende Fussgängerquerung - Schulstrasse (Verlängerung Theilerweg) - Dammstrasse (Höhe Magen Darm Fricktal) - Hauptstrasse (Höhe Schützenweg)				X	
	bestehende Fussquerungen mit fehlender Mittelinsel (Schulwege, gefährliche Situationen mit Schülern und allgemein vielen Fussgängern) - Bahnhofstrasse (bei Kreisel Hauptstrasse) - Bahnhofstrasse (bei Restaurant Kaschmir) - Schulstrasse (Haltestelle Ebnet) - Schulstrasse (2x Höhe Schule) - Schulstrasse (Jakob Müller Museum) - Widengasse (alle Querungen) - Kaistenbergstrasse (Höhe Widenweg) - Hauptstrasse (Höhe Gemeindehaus)		X		X	
	Querung für Fussgänger (Schulweg) schwierig, Aufwertung im Rahmen Projekt K292		X		X	

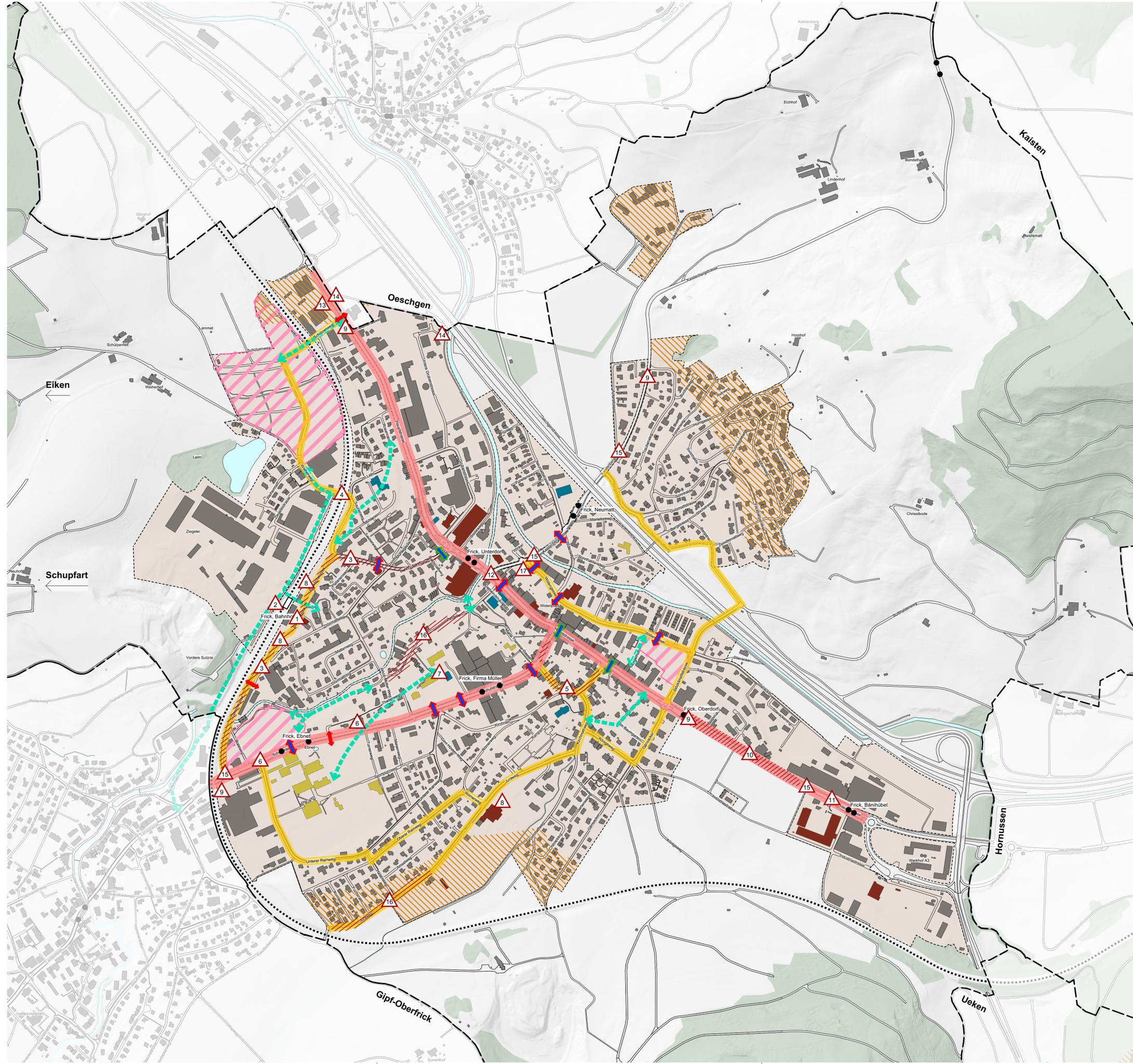
Weitere Defizite (nicht im Defizitplan verortet)

Lange ÖV-Fahrzeiten nach Aarau im Vergleich zum MIV
hohe Verkehrsbelastung im Zentrum (insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten) --> Auswirkungen: Instabilität Bus-Fahrplan, Verstärkung Trennwirkung
fehlende überregionale Lenkungsmaßnahmen für den Schwerverkehr
ca. die Hälfte des Wohngebiets noch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, darunter das Schulquartier (u.a. weil Kantonsstrasse)
Kennzeichnung der direkten «kurzen» Wegen im Dorf fehlt
einige Wohnquartiere mit über 15 min Fusswegdistanz bis ins Zentrum
Unbefriedigende Situationen für Velofahrer - Schulstrasse (kein abgetrennter Radweg, allg. enge Verhältnisse, schwierige Einmündungssituationen) - Hauptstrasse zwischen Stöcklimattkreisel und Langenfeld infolge parkierter Autos - Übergang bei Autobahnunterführung, kant. Radweg, Gartenstrasse/Bachstrasse (Absteigen erforderlich; Gemeindegebiet Oeschgen)
Geschäfte/Läden meist ohne befriedigende Veloabstellmöglichkeit
Durchgängigkeit für Lastenvelos und Anhänger nicht bei allen Radwegen gegeben
Ungenügende Strassenraum- und Platzgestaltung entlang Hauptachsen und beim Bahnhof
Fehlende Informationskampagnen und Beratungsangebote (Elterntaxis, Sharing-Angebote etc.)
Fehlende effiziente Lösung für die letzte Meile im Paketversand (Onlinehandel)

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV
Defizitplan

Originalmassstab 1 : 5'000

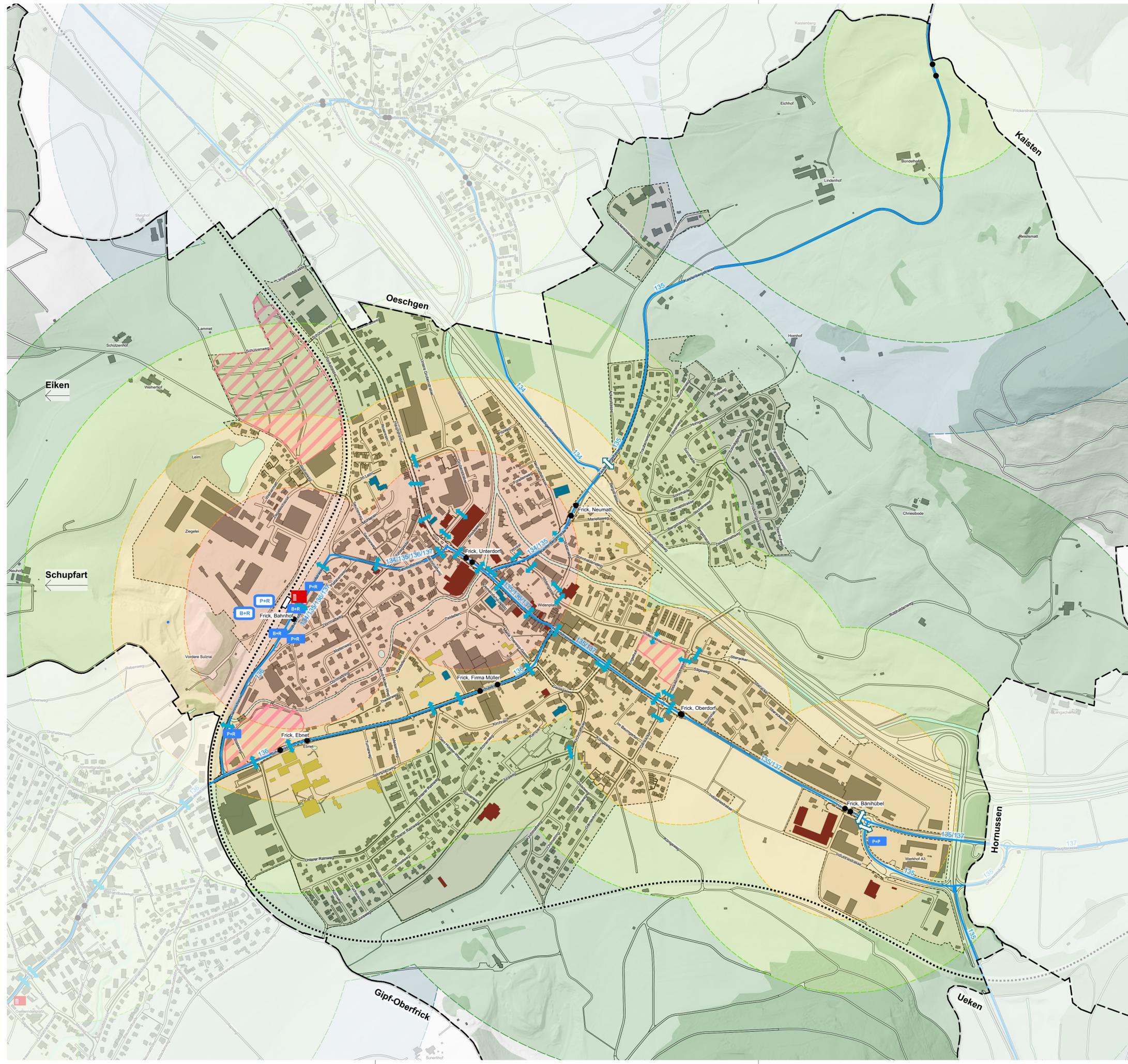
- bestehend**
- Punktuelles Defizit 
 - Flächiges Defizit 
 - Bestehende Fussquerungen mit fehlender Mittelinsel 
 - Fehlende Fussgängerquerung 
 - Querung für Fussgänger (Schulweg) schwierig 
 - Fehlende Fuss- und Velowegverbindung (Lage schematisch) 
 - Trennwirkung, verkehrsorientierte Strassenraumgestaltung 
 - Ausweichverkehr 
 - geringe ÖV-Anbindung 
-
- Öffentliche Bauten und Anlagen 
 - Publikumsorientierte Anlagen 
 - Schule / Kindergärten 
 - Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs 
 - Bahnlinie mit Haltestelle 
 - Gemeindegrenze 
 - Schlüsselgebiet Entwicklung 
 - Bauzonen 
 - Wald 



Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV
Teilplan öffentlicher Verkehr OeV

Originalmassstab 1 : 5'000

bestehend	geplant
Mobility Standort	
Park + Pool	
Park + Ride	
Bike + Ride	
Fussgängerstreifen	
Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel, ohne Fussgängerstreifen)	
Bahnlinie mit Haltestelle	
Buslinie mit Haltestelle (mit Nummer)	
ÖV-Güteklasse B	
ÖV-Güteklasse C	
ÖV-Güteklasse D	
ÖV-Güteklasse E	
ÖV-Güteklasse F	
Öffentliche Bauten und Anlagen	
Publikumsorientierte Anlagen	
Schule / Kindergärten	
Gemeindegrenze	
Schlüsselgebiet Entwicklung	
Bauzonen	
Wald	



Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV Teilplan motorisierter Individualverkehr MIV

Originalmassstab 1 : 5'000

bestehend	geplant

Öffentliche Bauten und Anlagen

Publikumsorientierte Anlagen

Schule / Kindergärten

Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs

Bahnlinie mit Haltestelle

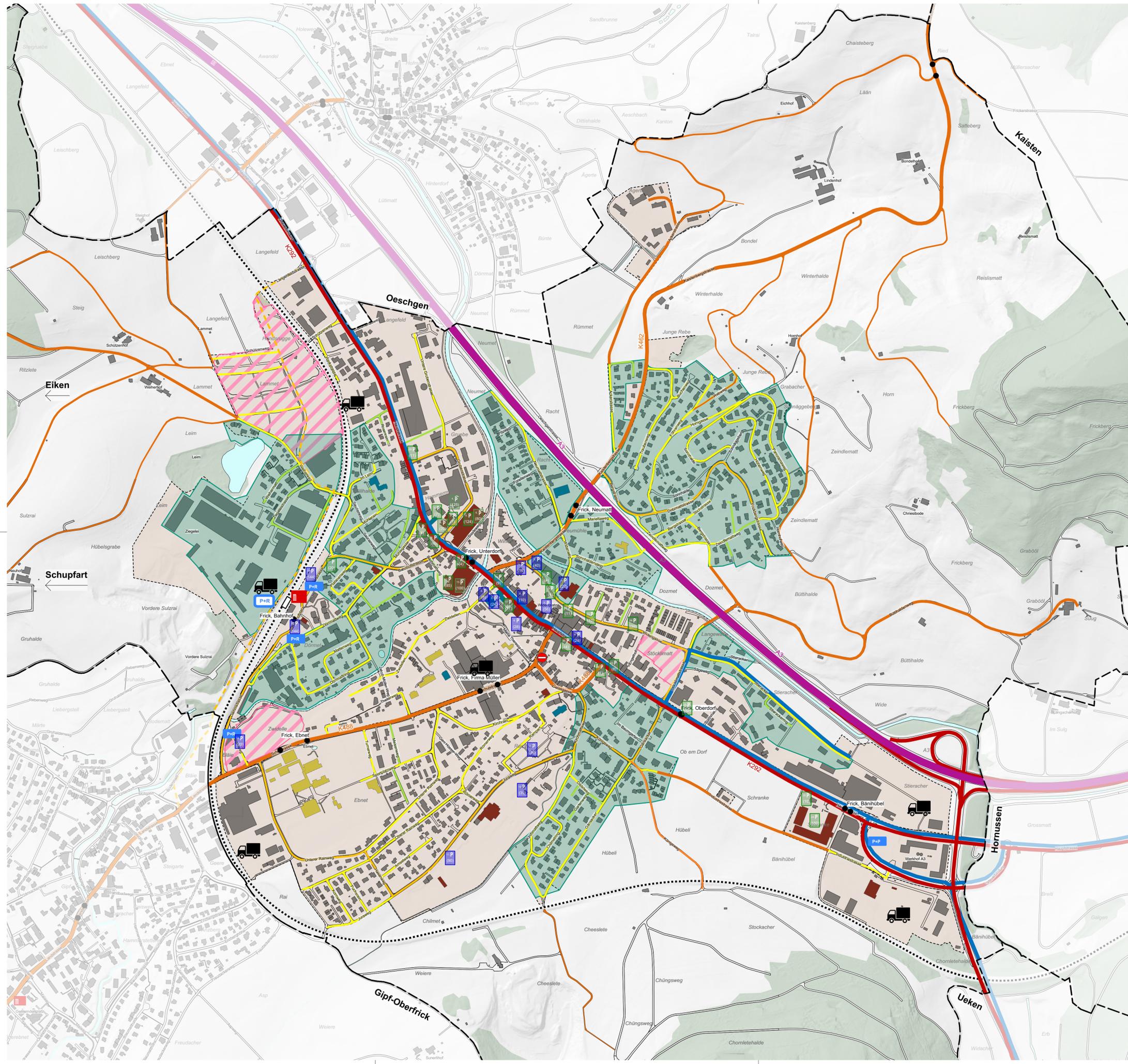
Gemeindegrenze

Schlüsselgebiet Entwicklung

Bauzonen

Wald

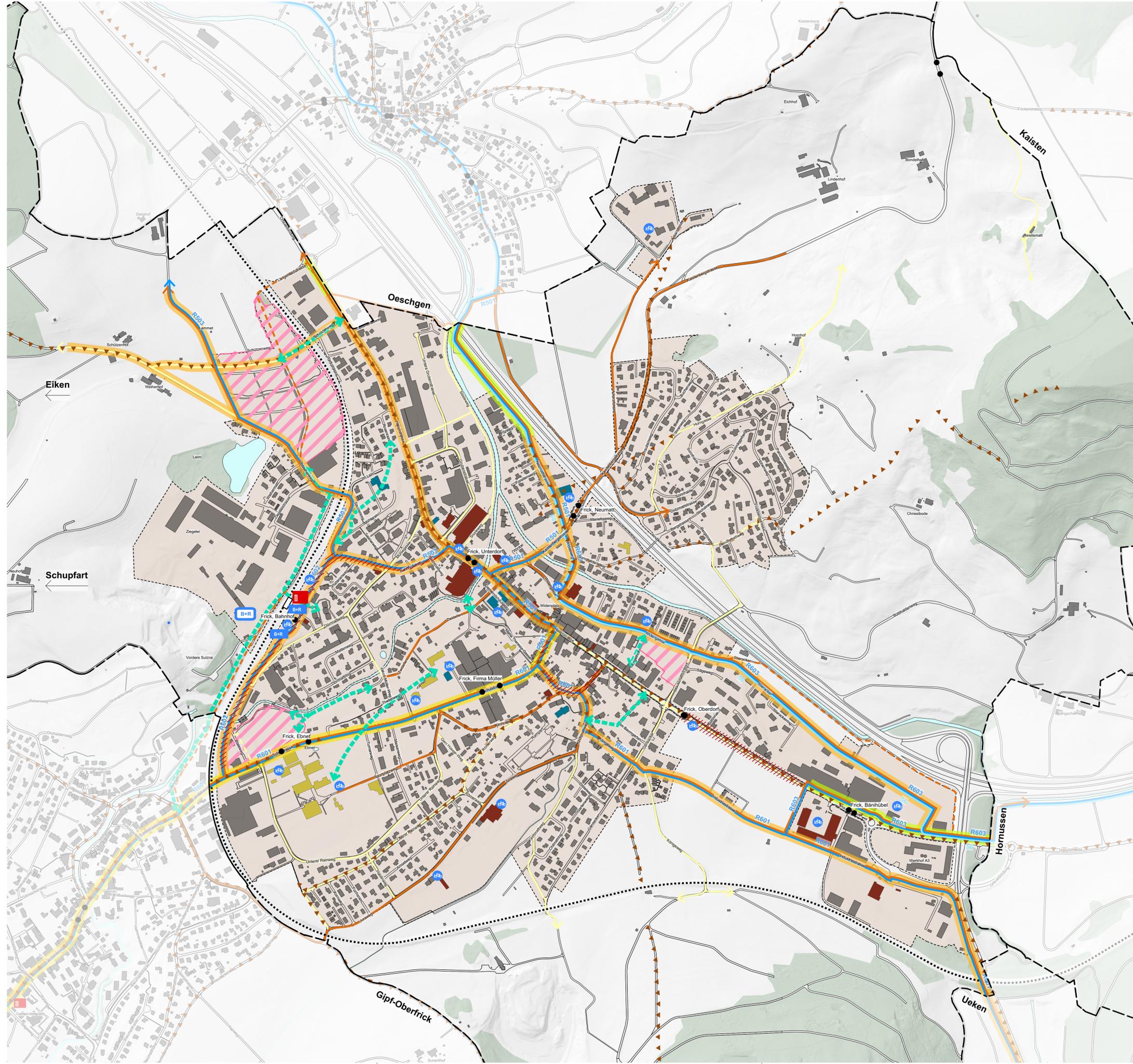
Lage schematisch



Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV
 Teilplan Radverkehr RV

Originalmassstab 1 : 5'000

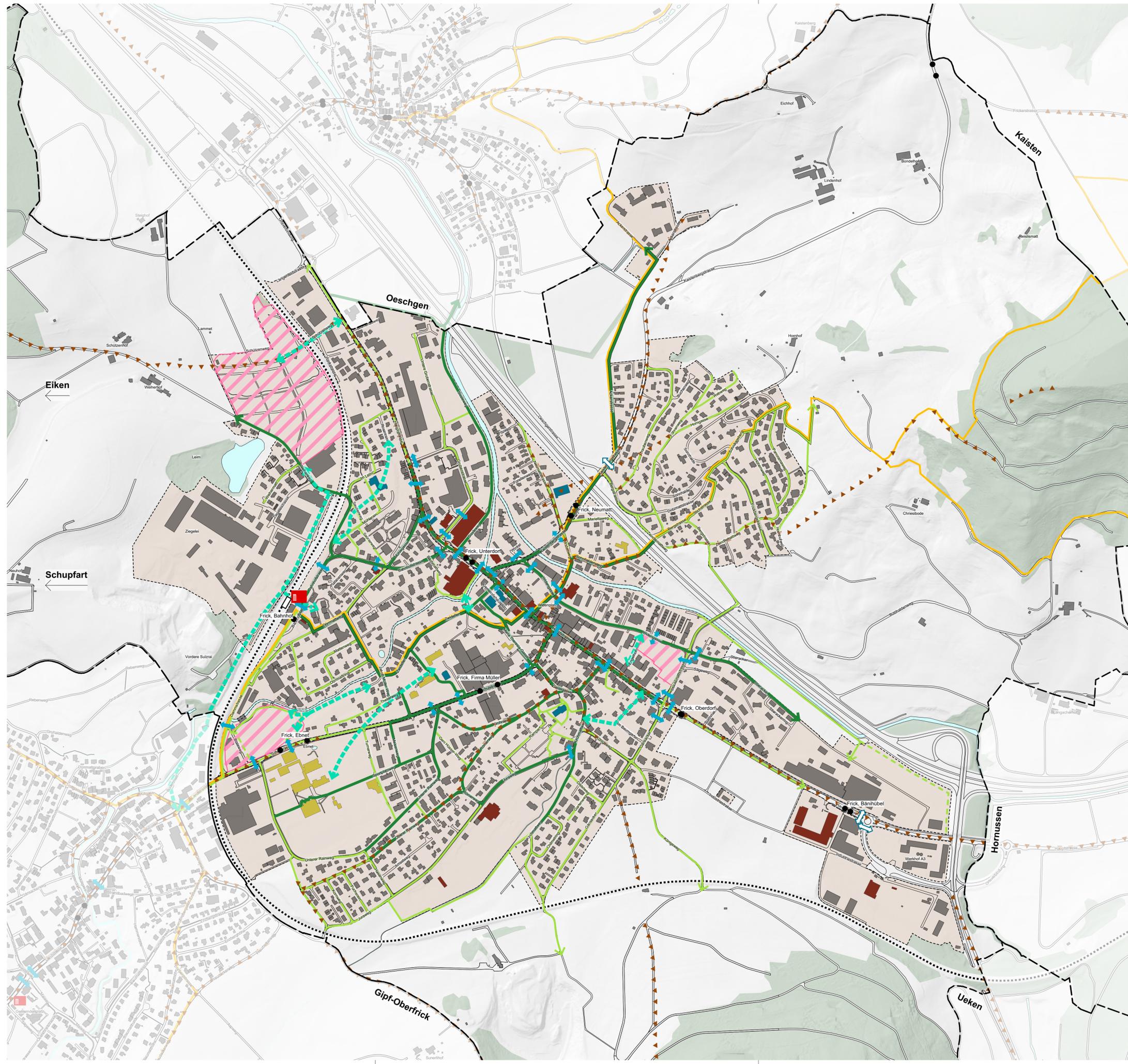
bestehend	geplant
Mobility Standort	
Bike + Ride	
Veloabstellplätze	
Kantonale Radrouten (mit Nummer)	
SchweizMobile Routen (mit Nummer)	
Kommunale Hauptroute	
Kommunale Nebenroute	
Fehlende Fuss- und Velowegverbindung (Lage schematisch)	
Abgetrennter Radweg	
Radstreifen	
Mischverkehr	
Ungenügende Übersichtlichkeit (Sichtweiten) und Platzverhältnisse	
Öffentliche Bauten und Anlagen	
Publikumsorientierte Anlagen	
Schule / Kindergärten	
Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs	
Historischer Verkehrsweg	
Bahnlinie mit Haltestelle	
Gemeindegrenze	
Schlüsselgebiet Entwicklung	
Bauzonen	
Wald	



Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV
 Teilplan Fussverkehr FV

Originalmassstab 1 : 5'000

bestehend	geplant
Mobility Standort	
Fussgängerstreifen	
Weitere Fussverkehrsquerung (mit Schutzinsel, ohne Fussgängerstreifen)	
Kommunale Hauptroute	
Kommunale Nebenroute	
Wanderweg	
Fehlende Fuss- und Velowegverbindung (Lage schematisch)	
Öffentliche Bauten und Anlagen	
Publikumsorientierte Anlagen	
Schule / Kindergärten	
Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs	
Historischer Verkehrsweg	
Bahnlinie mit Haltestelle	
Gemeindegrenze	
Schlüsselgebiet Entwicklung	
Bauzonen	
Wald	



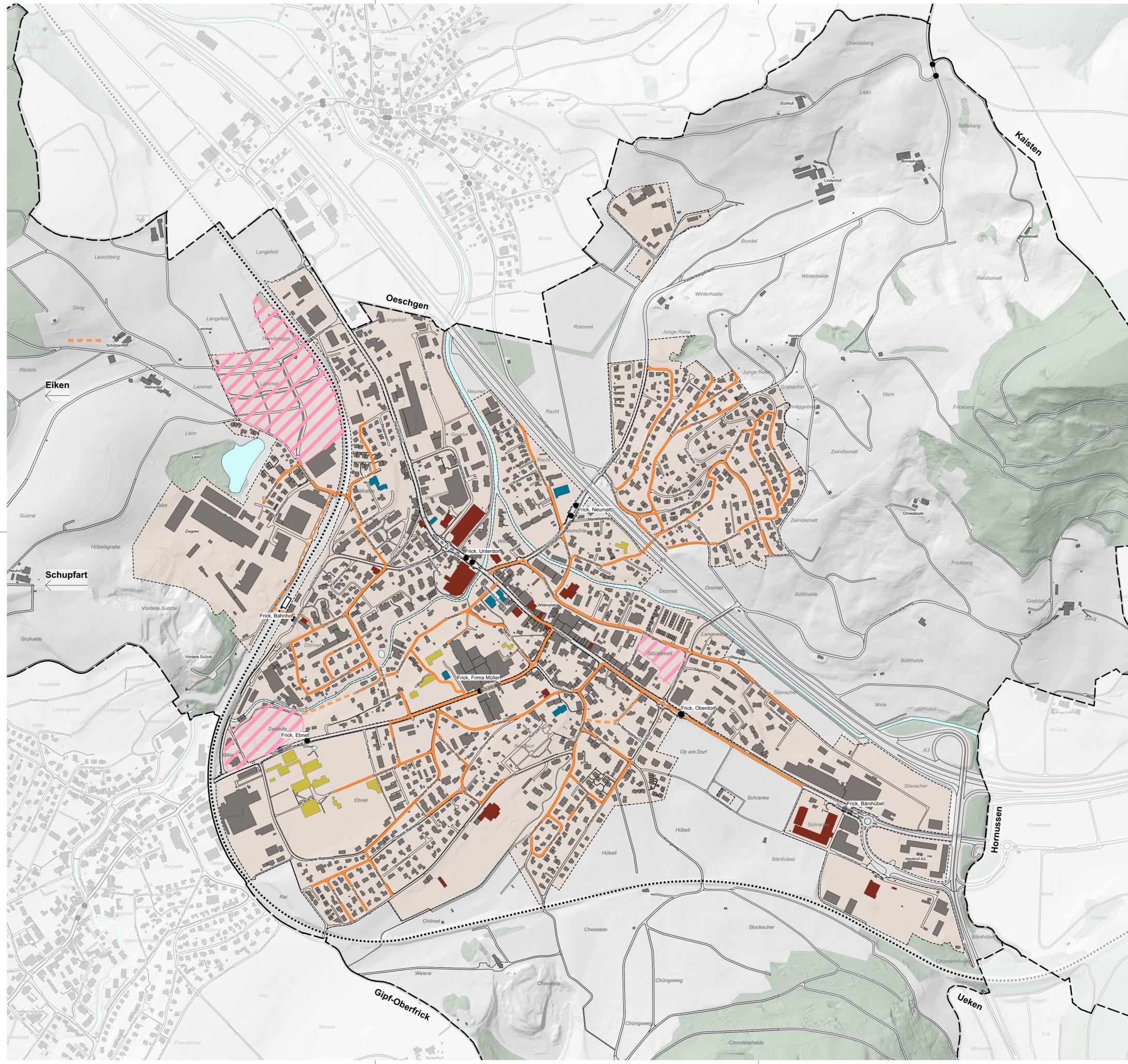
Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV
Schulwegrouten

Originalmassstab 1 : 5'000

- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| | bestehend | geplant |
| Schulwegrouten |  |  |
| Öffentliche Bauten und Anlagen |  | |
| Publikumsorientierte Anlagen |  | |
| Schule / Kindergärten |  | |
| Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs |  | |
| Bahnlinie mit Haltestelle |  | |
| Gemeindegrenze |  | |
| Schlüsselgebiet Entwicklung |  | |
| Bauzonen |  | |
| Wald |  | |



1:5'000



Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV Massnahmenplan

Originalmassstab 1 : 5'000

- Massnahmefeld A: Öffentlicher Verkehr
- Massnahmefeld B: MIV und Parkierung
- Massnahmefeld C: Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten (C2)
- Öffentliche Bauten und Anlagen
- Publikumsorientierte Anlagen
- Schule / Kindergärten
- Bahnlinie mit Haltestelle
- Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs
- Gemeindegrenze
- Schlüsselgebiet Entwicklung
- Bauzonen
- Wald



Verortete Massnahmen

- Massnahmefeld A: Öffentlicher Verkehr**
- A1: Anbindung der Rand- und Ausenquartiere ans Ortszentrum
 - A5: Stabilisierung des Bus-Fahrplans
 - A6: Neuer Bushof und Attraktivierung Bahnhof
 - A7: Rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs

- Massnahmefeld B: MIV und Parkierung**
- B1: Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bei den Ortseinfahrten
 - B5: Umsetzung BGK Hauptstrasse
 - B6: Zentrale Parkierung im Ortskern
 - B8: Norderschliessung
 - B9: Parkierungsanlage Bahnhof Nord

- Massnahmefeld C: Fuss- und Veloverkehr**
- C1: Schliessung von Netzlücken
 - C2: Entschärfung Konfliktstellen / Verbessem von Querungsmöglichkeiten
 - C4: Signalisation Schule
 - C5: Optimierung bestehendes Velowegnetz
 - C7: Ausbau Abstellanlagen

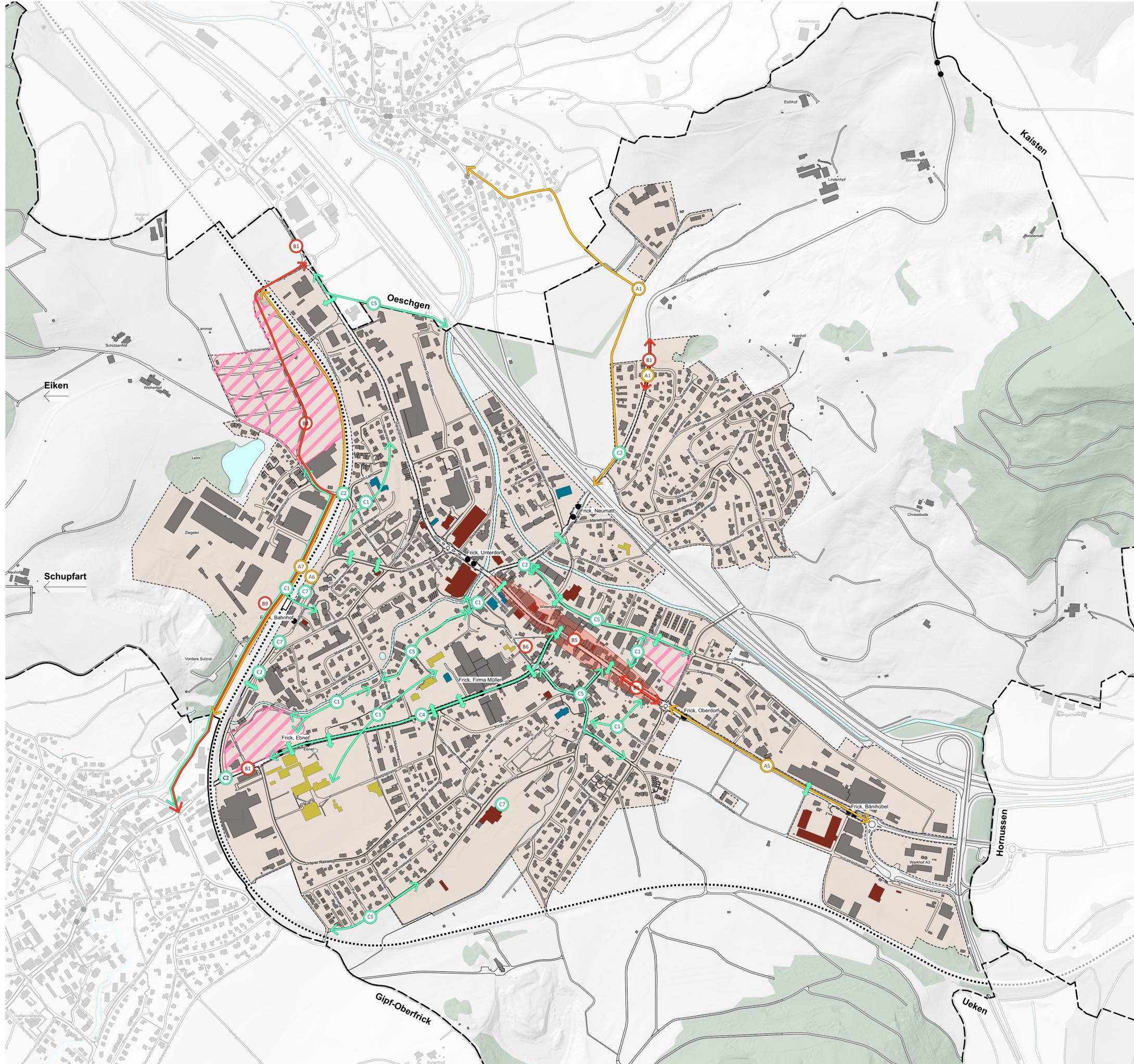
Nicht verortete Massnahmen

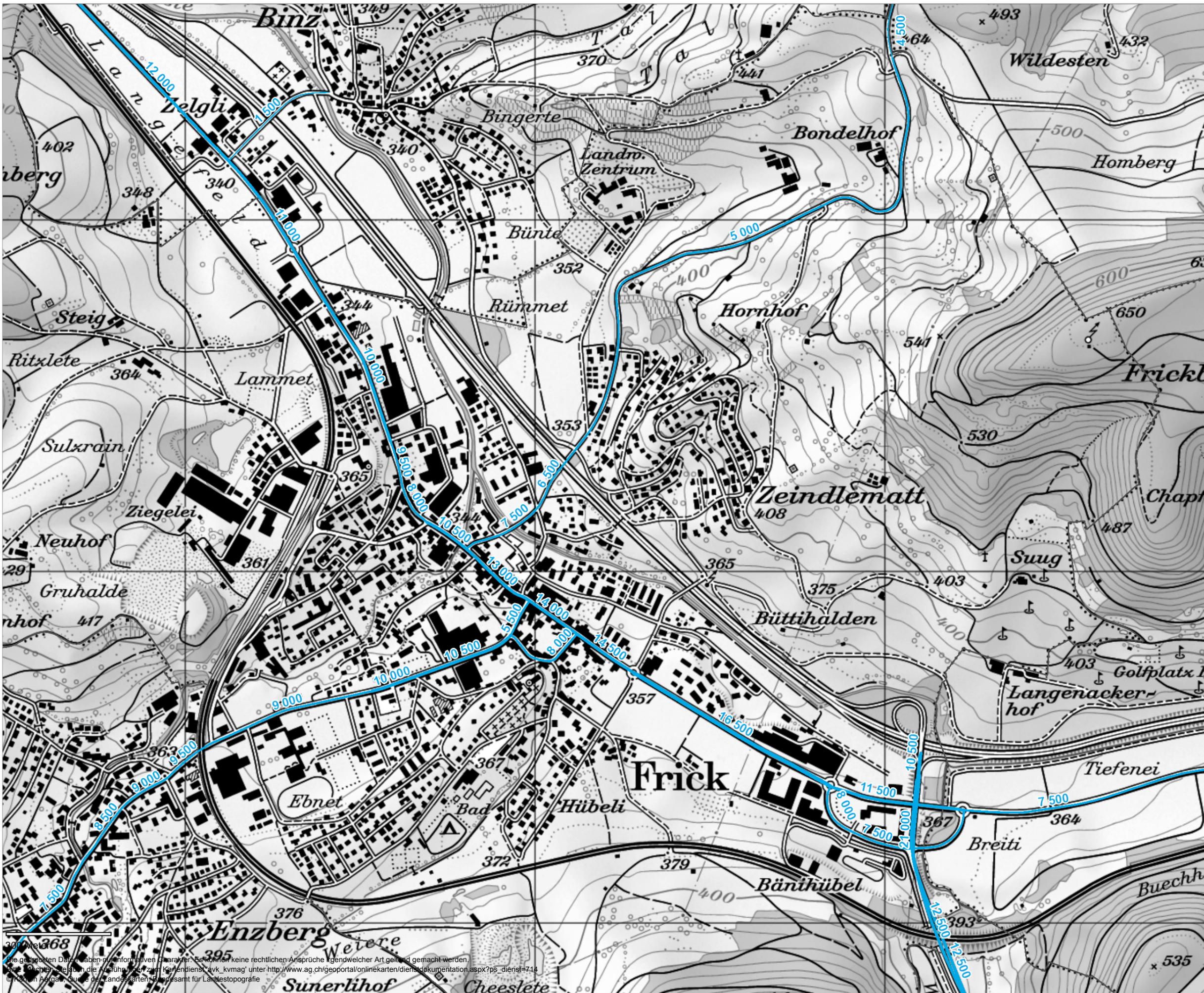
- Massnahmefeld A: Öffentlicher Verkehr**
- A2: Konzept für behindertengerechte Haltestellen
 - A3: Ausbau Bahn-Frequenzen
 - A4: Ausbau Bus-Frequenz

- Massnahmefeld B: MIV und Parkierung**
- B2: Erhöhung Verkehrssicherheit auf den Hauptachsen
 - B3: Umsetzung T30 in Wohnquartieren
 - B4: Unterbindung Schleich- und Ausweichverkehr
 - B7: Parkplatzbewirtschaftung
 - B10: Langfristige Entlastung des Siedlungsgebiets

- Massnahmefeld C: Fuss- und Veloverkehr**
- C3: Erhöhung Schulwegsicherheit und Unterbindung Elterntaxis
 - C6: Beschilderung Fuss- und Velowegverbindungen

- Massnahmefeld D: Mobilitätsmanagement**
- D1: Angebote für Sharing und kombinierte Mobilität
 - D2: Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit arbeitsplatz- und kundenintensiven Einrichtungen
 - D3: Schrittweise Parkplatzreduktion, Förderung von autoarmem Wohnen (mittels BNO)
 - D4: Fördern von Lösungsansätzen für die Verteilung von Gütern und Lieferdienste
 - D5: Elektromobilität fördern
 - D6: Anreizsysteme für den Verzicht auf den MIV
 - D7: Informationskampagnen und Beratungsangebote
 - D8: Anpassung des Strassenraums an die Folgen des Klimawandels und Erhöhung der Aufenthaltsqualität





Kantonales Verkehrsmodell (KVMAG)

Legende:

DTV 2015 (Querschnittswert)

- 0 - 4'500
- 5'000 - 9'500
- 10'000 - 14'500
- 15'000 - 19'500
- 20'000 - 38'500

Kantonsgrenze

□ Aargau

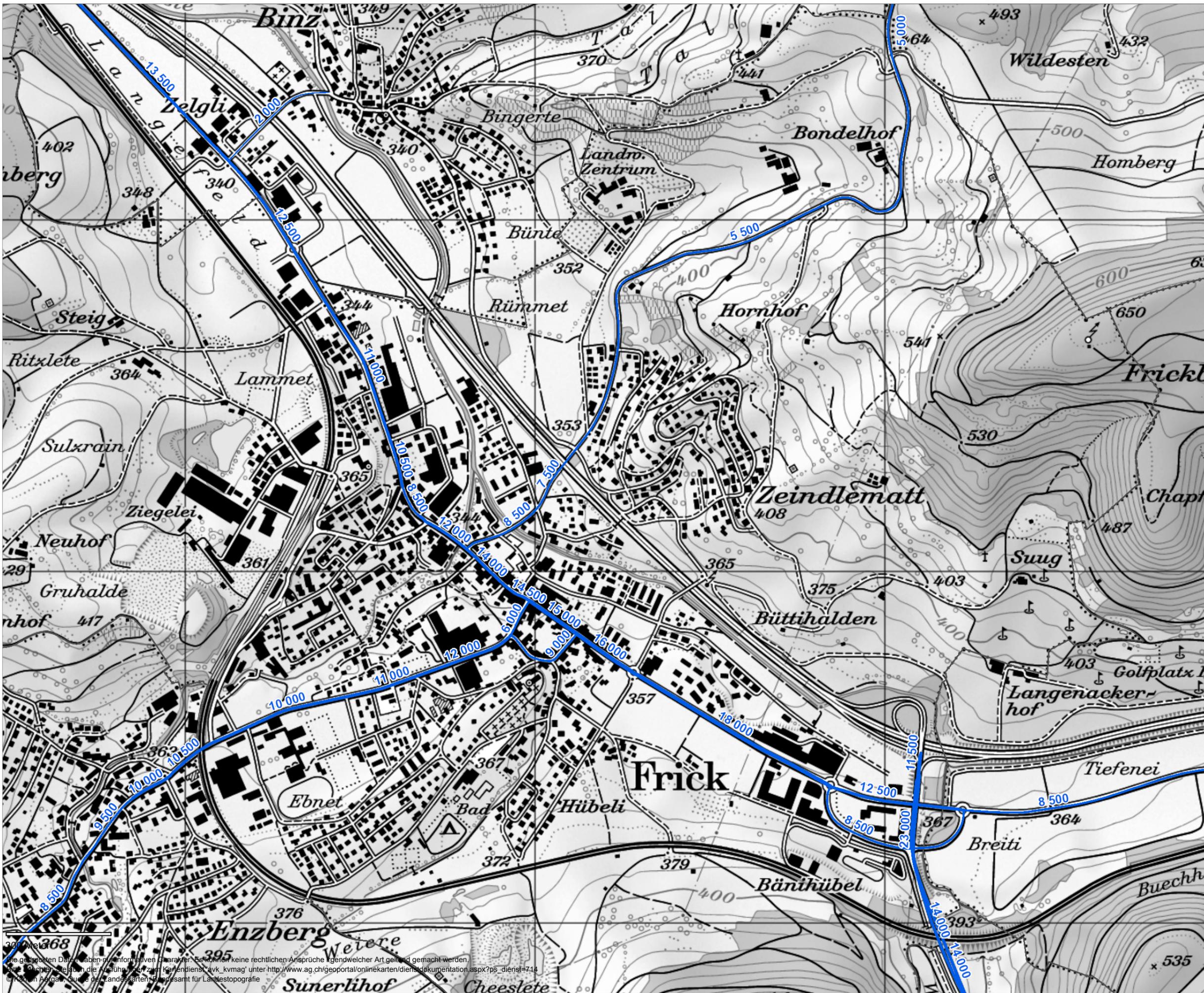
Gemeindegrenzen

□ Gemeinde

Kantonsschablonenfläche

3000 Meter

Die gezeigten Daten haben nur informativen Charakter. Es können keine rechtlichen Ansprüche irgendwelcher Art geltend gemacht werden.
 Bitte beachten Sie auch die Nutzungsregeln zum Kartendienst „avk_kvmap“ unter http://www.ag.ch/geoportal/onlinekarten/dienst/dokumentation.aspx?ps_dienst=714
 © Kantons Aargau, Quelle der Landeskarten: Bundesamt für Landestopografie



Kantonales Verkehrsmodell (KVMAG)

Legende:

DTV 2030 (Querschnittswert)

- 0 - 4'500
- 5'000 - 9'500
- 10'000 - 14'500
- 15'000 - 19'500
- 20'000 - 42'000

Kantonsgrenze

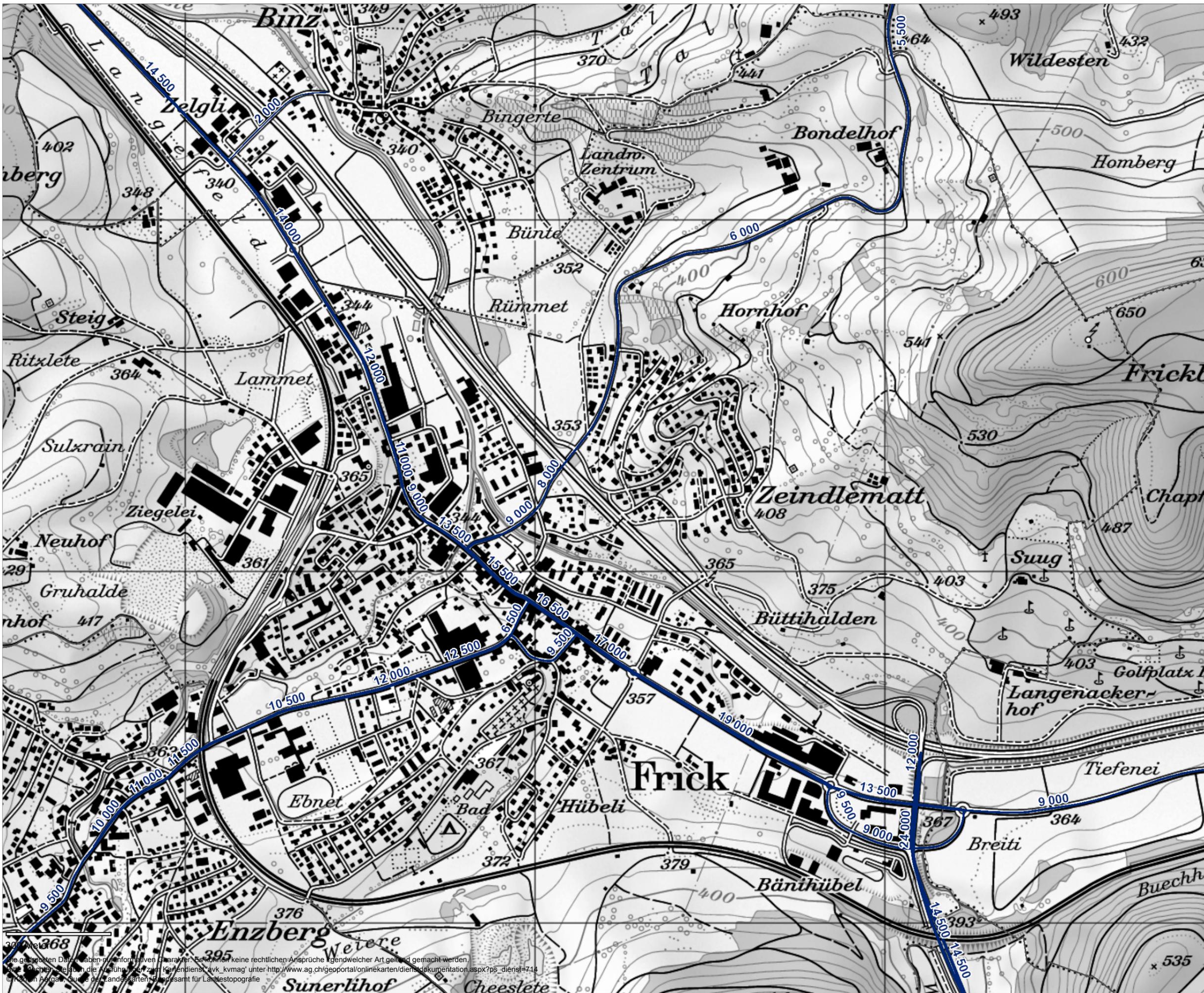
□ Aargau

Gemeindegrenzen

□ Gemeinde

Kantonsschablonenfläche

300 Meter
 Die gezeigten Daten haben nur informativen Charakter. Es können keine rechtlichen Ansprüche irgendwelcher Art geltend gemacht werden.
 Bitte beachten Sie auch die Nutzungsregeln zum Kartendienst „avk_kvmap“ unter http://www.ag.ch/geoportal/onlinekarten/dienst/dokumentation.aspx?ps_dienst=714
 © Kantons Aargau, Quelle der Landeskarten: Bundesamt für Landestopografie



Kantonales Verkehrsmodell (KVMAG)

Legende:

DTV 2040 (Querschnittswert)

- 0 - 4'500
- 5'000 - 9'500
- 10'000 - 14'500
- 15'000 - 19'500
- 20'000 - 44'500

Kantonsgrenze

□ Aargau

Gemeindegrenzen

□ Gemeinde

Kantonsschablonenfläche

300 Meter
 Die gezeigten Daten haben nur informativen Charakter. Es können keine rechtlichen Ansprüche irgendwelcher Art geltend gemacht werden.
 Bitte beachten Sie auch die Nutzungsregeln zum Kartendienst „avk_kvmap“ unter http://www.ag.ch/geoportal/onlinekarten/dienst/dokumentation.aspx?ps_dienst=714
 © Kantons Aargau, Quelle der Landeskarten: Bundesamt für Landestopografie