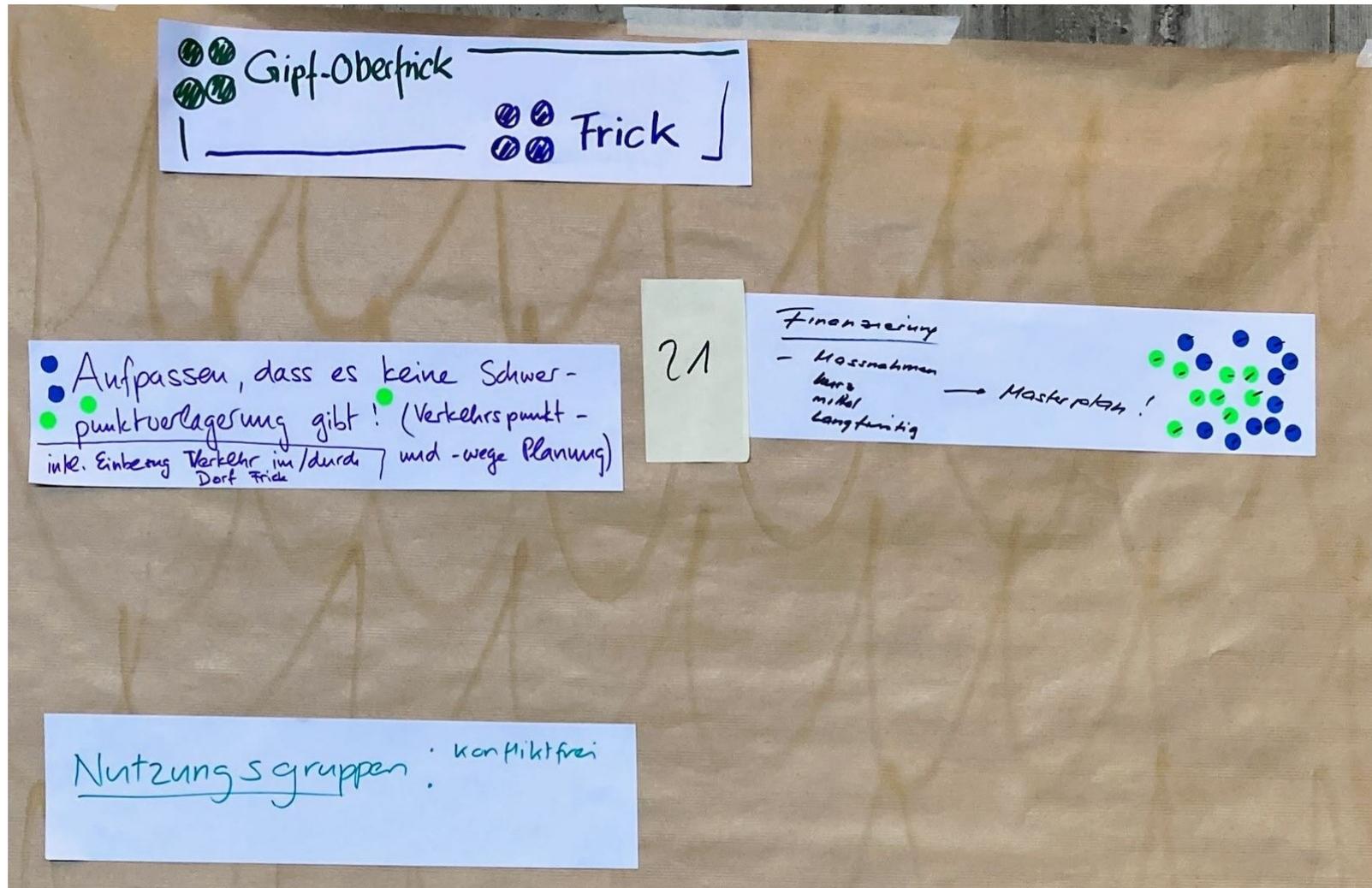


Weiterentwicklung Bahnhof Frick

# **Ein gemeinsames Zielbild entwickeln**

Protokoll der wichtigsten Empfehlungen und Tischdialoge vom Workshop in  
der Dreifachsporthalle Ebnet 7. Mai 2022,

# Die wichtigsten Empfehlungen



# Die wichtigsten Empfehlungen

28

Langfristige Sicherung + Planung von  
grossräumigen Umfahrungen

Mehr visionäre Ideen um sich zu tun  
keine Lösungen annehmen

Think big!  
Mit regionaler Trägerschaft inklusive SBB

34

ÖV-Angebot ausbauen  
Ortsbus / Rufbus  
Mehr Haltestellen  
=> Quartiere erschliessen (dadurch ÖV attraktiver gestalten)

ÖV attraktiv machen  
-> reduziert MIV

Ortsbusse in kurzen Zeitabständen  
inskünftig auch selbst fahrend

15

$\sum_{\text{zeitlich}} \text{Teillösungen} = \text{Gesamtlösung}$

2) Rasch realisierbare Lösung suchen!  
-> Zeithorizont 5 Jahre

34

Am Bahnhof möglichst wenig  
Durchgangsverkehr

Kein Durchgangsverkehr  
am Bahnhof

1) Durchgangsverkehr muss vom Bf weg,  
damit dieser sinnvoll entwickelt werden kann.  
↳ Ziel nicht 2. Punkt für SBB  
↳ zukunftsweisliche Entwicklung

Bedarfsanalyse Verkehr zum  
Bahnhof

# Die wichtigsten Empfehlungen

67

3. Gesamtverkehrs Konzept Frick / GDF  
z.B. Umfahrung entlang oder über  
den Bahnlinie

Gesamtverkehrsplanung als Basis für  
Bhf.gestaltung.

Frick vom M10 entlasten  
z.B. mit Osterschliessung

Trennung Ziel- / Durchgangs-  
verkehr

Kein Bbf ohne Gesamtverkehrs Konzept Frick / GDF

- funktionenverännd Verkehrsleistung  
für alle Verkehrsteilnehmer + Nutzer  
→ Verkehrsregeln / Sicherheit

2. Bahn umföhrung Langsamverkehr  
(Schnellere Zugang vom Bus zu Person,  
Kapazitäts erweiterung)

Verkehrsteilnehmer-Trennung  
Dammstrasse

Erweiterung als Dienstleistungszentrum  
nicht notwendig! is für Pendler

Osterweiterung am Bahngleis  
entlang

Rückwärtige Erschliessung Lammit und  
GO soll prioritär betrachtet werden  
+ Ortsbusangebot prüfen

# Die wichtigsten Empfehlungen

38

- 3D Denkweise bei der Bahnhofsanlage, Gewerbe + Wohnen
- In 3. Dimension betrachten in Grund und Überdeckung (Busbahnhof)
- Bahnhof auf mehreren Ebenen  
- Verkehr

35

- Bahnhof Attraktivität  
Position Gebäude  
Tourismus P+R
- Bahnhof attraktiv  
(Willkommensort/"Werbe"fläche)
- Grosszügige, zukunftsweisende Gestaltung des Bahnhofs (mehrere Ebenen, kurze Wege zum Perron) => 2. Unterführung
- Bahnhof entwickelt -> zeitnah  
Ankommen/Wegsehen/Aufenthalt
- Bahnhof - Visitenkarte  
- Dienstleistungen/Wohnen  
- Naturerbe / Verbindungen

M

- alle Massnahmen zur Förderung der Sicherheit Langsamverkehr prioritär
- Entflechtung MIV + Langsamverkehr  
per sofort max 5 Jahre Zeit

zeitliche Priorisierung!  
Kurz Langsamverkehr

- attraktive Verkehrsdekoration
- hohe Aufenthaltsqualität  
-> Steuerung -> Gestaltung  
Wahrnehmung 9'de

# Die wichtigsten Empfehlungen

Steigerung Attraktivität:  
Bahnknotenbündel-  
Gelände

44

Trennung Schnell + Langsamverkehr

Räumliche Entflechtung des Verkehrs  
(Trennung der Wege Verkehrsteilnehmer, optimale  
Ausnutzung der 3. Dimension (z.B. Busbahnhof über  
Galerie))

Schnell- und Langsamverkehr  
trennen/entflechten

Attraktivität BHS Nord steigern

21

Sicherheit verbessern - Fuß-/Kleerverkehr

3) Kreative Lösung für die Sicherheit  
des Langsamverkehrs suchen + realisieren!

BH soll zur "neutralen"  
Zone werden (überregional)  
= Zonenplan

# Tischtücher (Ausschnitte)

Neben: Was  
 ist Vorläufer  
 → Tunnel, Brücke  
 sind aufeinander  
 Haus und (Längs)  
 für Planung  
 Postkarte Bauwerke  
 → Camp Nijmegen  
 → auf Planung  
 → Seltener  
 → Wände

- Bahnhof am Ende Zone  
 (eingegrenzt GHD einbezogen)  
 (vom Bahnhof bis zum Bahnhof)

- Bahnhof über den Eisenweg  
 als neue Möglichkeit

"Vordarfstellung"  
 behälter, Lager, Laufplan

Neben Tisch - Tischplatte  
 (H. 2, (D. 2, 2))

Alles Bahnhof-  
 gebäude noch nötig?  
 Umnutzung?

Langsamverkehr  
 auf Seite Hinder  
 zum BfH (ehem. Studer,  
 Abstellgleis SBB)

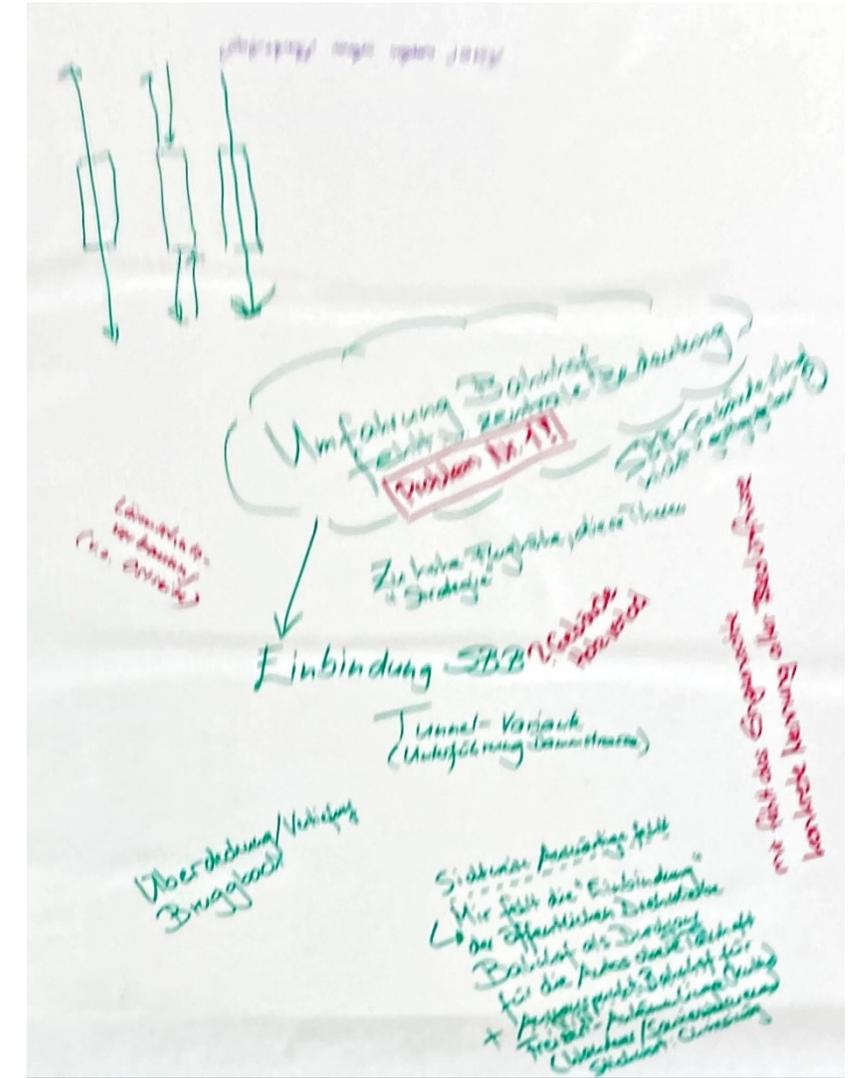
Zufahrt zum  
 Bahnhof: langsam-  
 verkehr + Auto/Postauto  
 trennen

Dauerschnelle für  
 Schnellverkehr

Parkhaus  
 mit Gebühren

Kolonnenplätze  
 verbessern

Strasse vom BfH dem  
 Gleise entlang Richt.  
 Fläusche Laumet, neues  
 Wohnquartier







# Tischdialoge

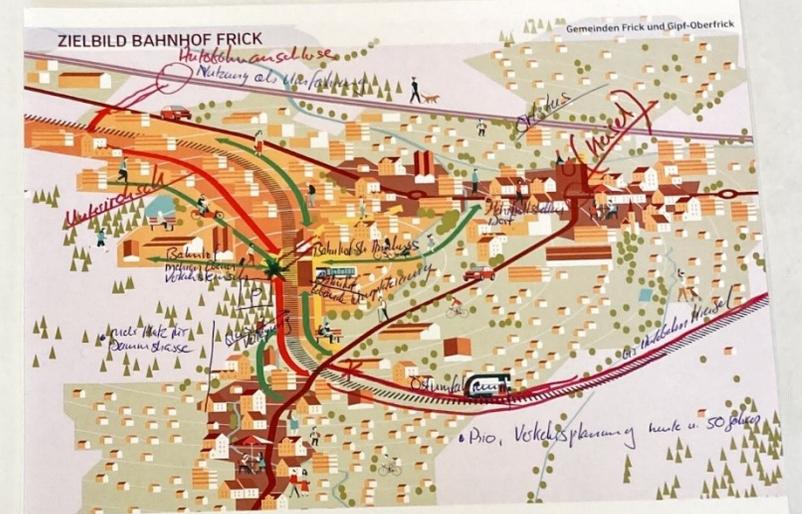
- Platz zum Verweilen (Bäume, Koffi...)
- "Einbahnsystem" - optimale Nutzung der Strasse (Unterführung) - Bsp Chur
- Erhöhung, Attraktivität ÖV
- Zubringersystem (Park & Ride)
- Velowege - und Parkierungsmöglichkeiten verbessern/ausbauen
- 2. Unterführung für Fussgänger bei ehem. Platzbahnhof - mit Anbindung an Busbahnhof
- Anwohner ~~WEIHERMATT/LAMMET~~ NICHT VERGESSEN
- offen für neue Technologien (Bsp. Selbstfahrende Zubringerdienste) sein.
- Entlastung Verkehr - TRANSIT VERKEHR UMLEITEN
- Durchgangsverkehr nicht wichtig
- Trennung mit Verkehr / Langsamverkehr Velo/Fussgänger
- Ortsbusystem <sup>E-Bike</sup> <sub>E-Trike</sub>  
FRICK-GIPF-OBERFRICK

2 - nicht unbedingt "räumlich begrenzt effizient funktional"

## Verkehrsteilnehmer - Trennung

### Denkweise 50 Jahre

- \* Mehrebenen/Bahnhof
- Verkehr langsamverkehr oben
- Transit unterirdisch
- \* Osterweiterung
- + Mehr Haltestellen durchs Dorf
- + Ortsbus (Quartier z.B. Frickberg)
- + Bahnhof Attraktivität



5 THESEN ZUM HANDLUNGSBEDARF

- Hier trifft sich das obere Fricktal. Der Bahnhof stärkt als zentrales Schamier die Wirtschafts- und Wohnregion oberes Fricktal und den regionalen Schauplatz Frick.
- Der Bahnhof als multimodalen Drehscheibe für Alle. Das Potenzial ist heute noch (zu) wenig genutzt. Handlungsbedarf besteht in der Nutzungsstärke, der Aufenthaltsqualität, den Umtriebsbeziehungen, der Frequenzen und Verbindungen und der Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

5 THESEN ZU STÄDTEBAU UND NÜTZUNG

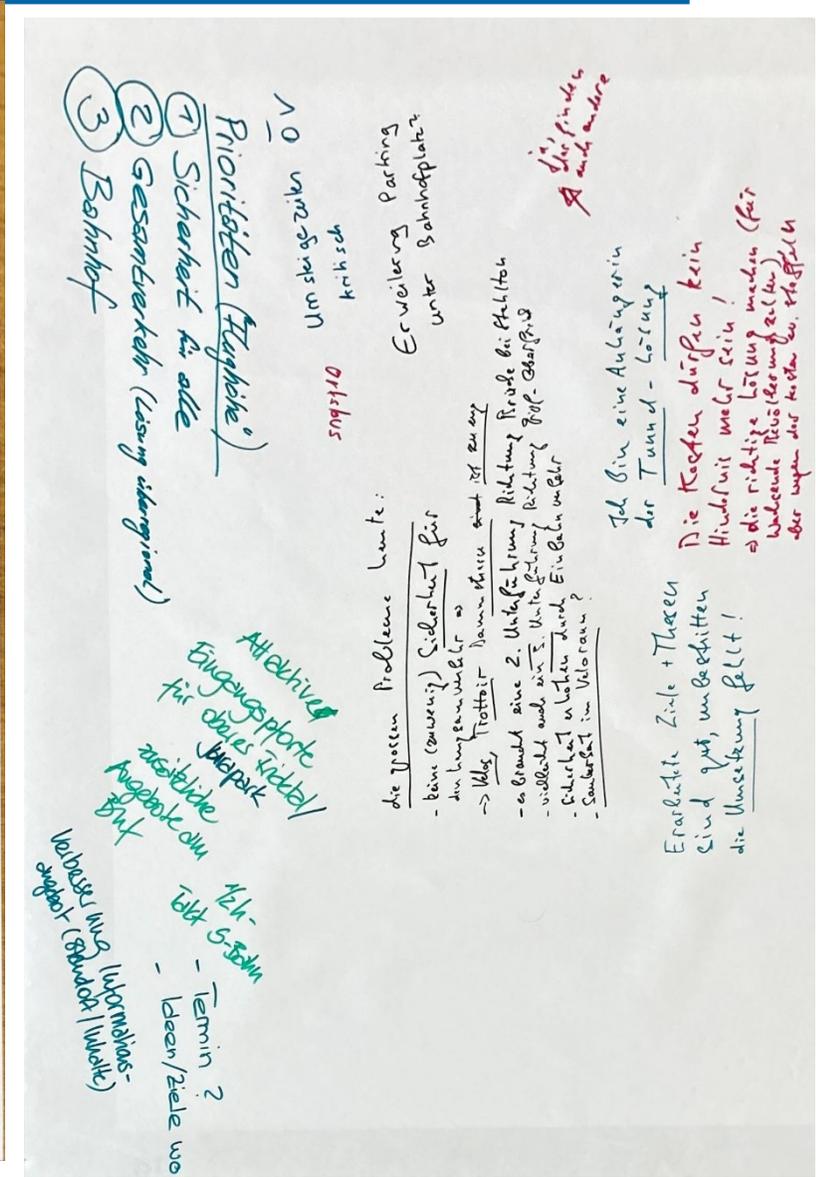
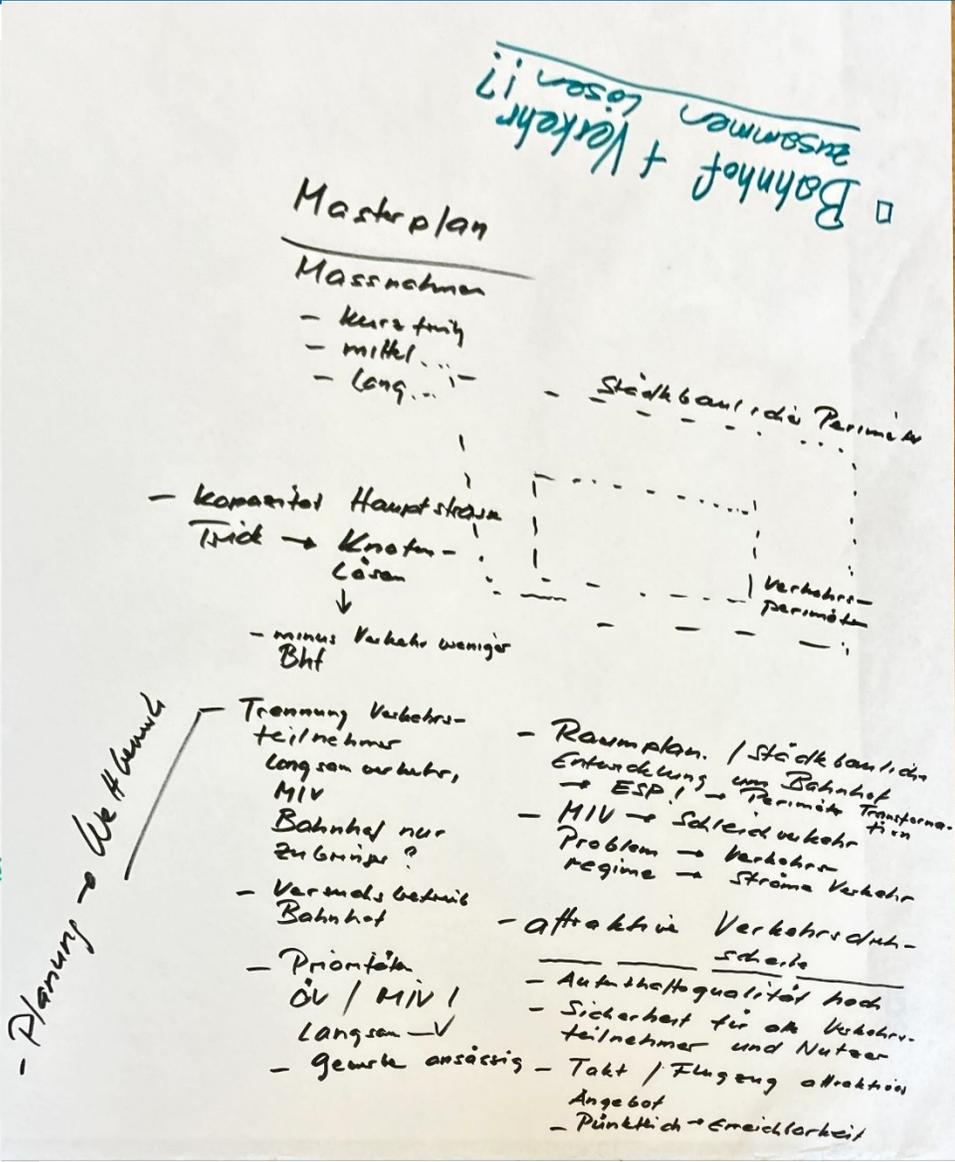
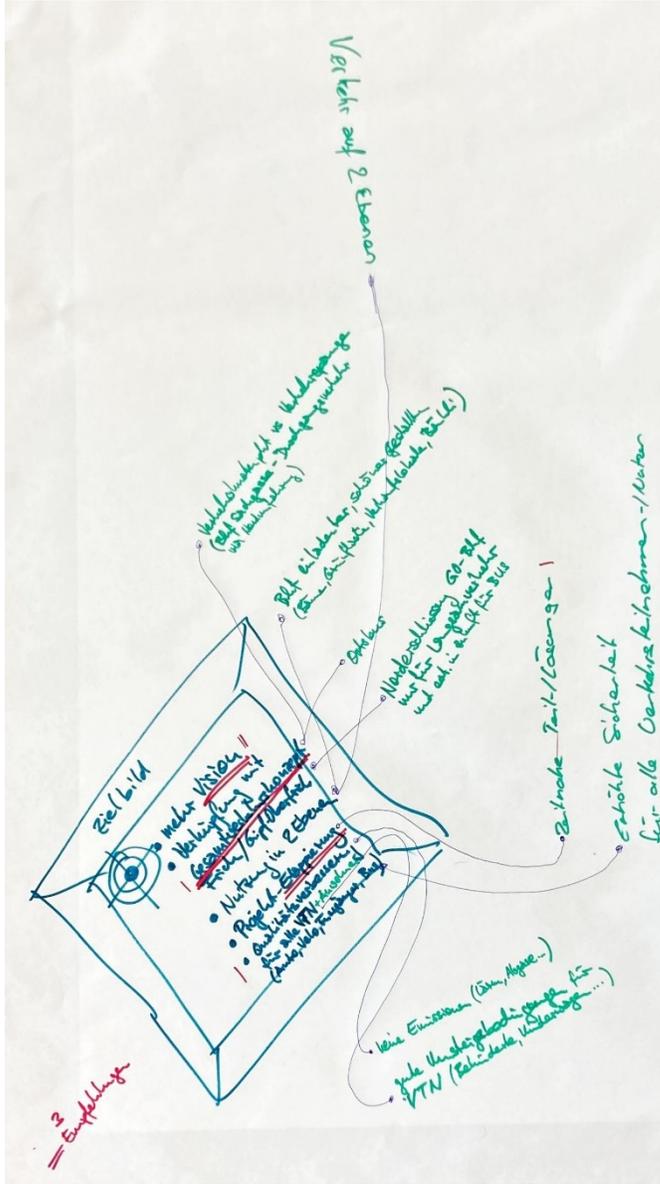
- Der Bahnhof ist die Visitenkarte der Region oberes Fricktal. Er bildet für Passagiere des ÖV die primäre Anknüpfadresse in der Region und ist somit ein wichtiges Element für die Wohn- und Wirtschaftsregion und regionaler Schauplatz. Ausserdem ist er der zentrale Anknüpfungsort für Tourismus und Freizeinnutzungen (Landschaftspark).
- Am und um den Bahnhof Frick entsteht ein neuer Siedlungsschwerpunkt.

5 THESEN ZU MOBILITÄT UND VERKEHR

- Wir fördern eine nachhaltige Mobilität. Wir unterstützen unsere Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Arbeitnehmenden, ihre Wege ressourcenschonend zurückzulegen: zu Fuss, mit Velo oder ÖV. Der Bahnhof Frick als multimodale Drehscheibe leistet dazu einen wichtigen Beitrag.
- Der öffentliche Verkehr ist das Kernstück des Bahnhofs. Weibag ist die behinderungsfreie Zufahrt der Busse, ein zeitgemässer und attraktiver Bushof sowie die gute Zugänglichkeit der Perrons und kurze Umsteigewege.



# Tischdialoge





# Tischdialoge

**Ziel**

- Trennung Klotz und Auto
- ÖV Zugänge attraktiv gestalten (takt) praktisch/effizient
- Mehr ungeschützte Veloparkplätze

**Übergeordnet**

3 Dimensionen bei der Erschließung mit Betrachter

Prüfung Ortsbus (Reduktion Eltern-taxi?)

Erweiterung als Dienstleistungszentrum nicht notwendig

1. Prio

Lammert und Giff Oberfrick  
Langsamverkehr rüchwärts  
(Trennung von PKW)

Entlastung Darmstrasse von Langsamverkehr

Arbeitsstrassen müssen blickbar sein, so grün wie möglich

**Einhahnsystem?**

Recht passen, frif gestaltet:

- Arch./Bauweisen
- für ÖV/Busse
- Freizeitanlagen
- Velo
- wie wird Anwohner

Arbeiten  
Wesseln  
Durchfahren/Verfahren

Arbeits  
Wesseln

Unterstützt zukünftiges Wachstum!  
macht ÖV attraktiver

Ordnung  
Anforderung

- MVV auch als Zubringer (Cura Abfahr)

attraktive Zug-Busverbindungen

Nahe habe Gestaltung  
→ Aufenthaltsgüte

**ZIELBILD BAHNHOF FRICK**

Gemeinden Frick und Giff-Oberfrick

**5 THESEN ZUM HANDLUNGSBEDARF**

- 1 Hier trifft sich das obere Fricktal  
Der Bahnhof wirkt als zentrales Schmelz- der Wirtschafts- und Wohnregion oberes Fricktal und als wichtiges Element der Schiene.
- 2 Der Bahnhof als multimodales Drehscheibe für alle  
Das Potenzial im Stadt- noch ist wenig genutzt. Handlungsbedarf besteht in der Nutzung der Aufnahmefähigkeit, der Umgebungsbedingungen, der Freizeitanlagen und des Einheitsbauens für den Fuß- und Veloverkehr.
- 3 Neue Flächenbedürfnisse, knappe Ressource Platz  
Neue Flächenbedürfnisse konkurrieren teilweise bestehende Nutzungen (z.B. verpendeltes Bauen).
- 4 Ein neues, lebendiges Quartier der Wohnerschließung in Bahnhofnähe  
Überbauung bzw. heute noch industriell genutzte Areale haben großes Entwicklungspotenzial. Sie können über eine neue Straße westlich der Bahnhofs-erschließung werden.  
Grundzüge: Beide Gemeinden engagieren sich - beide Gemeinden profitieren.
- 5 Strassennetz mit neuen Netzelementen  
Zu verbessern ist vor allem die Erschließung des Bahnhofsbereichs sowie der umliegenden Quartiere. AnwohnerInnen sollen betriebliche Abfahrwege des bestehenden Verkehrsnetzes entlastet werden.

**5 THESEN ZU STÄDTBAU UND NUTZUNG**

- 1 Der Bahnhof ist die Visitenkarte der Region oberes Fricktal.  
Er bildet für Passagiere das die primäre Anknüpfungspunkt in der Region und ist somit ein wichtiger Element für die Wohn- und Wirtschaftsregion und wichtiger Schmelzpunkt. Ausdrücklich ist er die zentrale Anlaufstelle für Tourismus und Freizeitnutzungen (Landschaft).
- 2 Am und um den Bahnhof Frick entsteht ein neuer Siedlungszentrum.  
Das neue städtische Siedlungsquartier überträgt durch eine hohe städtebauliche Qualität, attraktive Freizeitanlagen und eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach oben.
- 3 Wir stärken die Identität und das Image der Gemeinden.  
Die Entwicklung liefert das Gebiet rund um den Bahnhof und gibt Impulse für Gewerbe- und Dienstleistungswirtschaft. Die bestehenden Nutzungen werden weiterentwickelt und ergänzt.
- 4 Siedlungsentwicklung und Nutzungsverteilung reagieren auf die Gegebenheiten.  
Gewerbe und Dienstleistung sind im Siedlungszentrum konzentriert. Die Siedlungsentwicklung reagiert auf die bestehenden Gegebenheiten und ergänzt die bestehenden Nutzungen. Die Entwicklung ist durch den und gezielten, attraktiven und ergänzenden Dienstleistungs für Tourismus und Freizeitnutzungen.
- 5 Das Siedlungszentrum um den Bahnhof ist durch den Bahnhof attraktiv.  
Die Attraktivität des Zentrums wird durch attraktive und attraktive Freizeitanlagen, attraktive Freizeitanlagen und attraktive Freizeitanlagen.

**5 THESEN ZU MOBILITÄT UND VERKEHR**

- 1 Wir fördern eine nachhaltige Mobilität.  
Wir unterstützen unsere EinwohnerInnen und GästeInnen sowie die Arbeitsbeschäftigten, die Wege zwischen den verschiedenen Anlaufstellen zu Fuß, mit Velo oder öffentlichen Verkehrsmitteln zu machen. Die Attraktivität des Bahnhof Frick als multimodales Drehscheibe wirkt dazu einen wichtigen Beitrag.
- 2 Der öffentliche Verkehr ist das Kernstück des Bahnhof.  
Wichtig ist die Beförderungsfähigkeit der Busse, die gute Anbindung und attraktive Bahnhof sowie die gute Zugänglichkeit der Person und Karte (Anbindung).
- 3 Der Bahnhof Frick ist zu Fuß und mit dem Velo gut erreichbar.  
Dazu gehört die Attraktivität und komfortable Erschließung für Fuß- und Veloverkehr und ein attraktives Angebot an Verkehrsstationen.
- 4 Die Erreichbarkeit des Bahnhof für den Autoverkehr ist gewährleistet.  
Der Betrieb und die Gestaltung der Siedlung erfolgt unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel.
- 5 Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur dient der Erschließung des Bahnhof und der umliegenden Quartiere.  
Das umliegende Quartier dient primär der Erschließung des Bahnhof und der umliegenden Quartiere. Neue Verkehrsinfrastrukturen werden die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ergänzen und fördern eine regionale Attraktivität.