

# Kommunaler Gesamtplan Verkehr Gipf-Oberfrick

Schlussbericht

Gemeinde Gipf-Oberfrick

Beschlossen durch den Gemeinderat am  
19. März 2018





**Bearbeitung**

Denise Belloli  
 MSc in Geografie  
 Conrad Naef  
 MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme  
 Ladina Binkert  
 Praktikantin  
 Annkatrin Kümmerli  
 Zeichnerin EFZ in Raumplanung, 3. Lehrjahr

## Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2  
 Postfach  
 5201 Brugg  
 T 056 460 91 11  
 info@metron.ch  
 www.metron.ch

**Begleitung**

## Steuerungsausschuss

Georg Schmid	Vizeammann
Regine Leutwyler	Gemeindeammann
Jos Bovens	Gemeinderat
Stefan Keller	Bauverwalter

## Begleitgruppe

Georg Schmid	Vizeammann
Regine Leutwyler	Gemeindeammann
Jos Bovens	Gemeinderat
Stefan Keller	Bauverwalter
Angela Deiss	Mitglied Begleitgruppe
Monika Ettlin	Mitglied Begleitgruppe
Judith Hermes	Mitglied Begleitgruppe
Daniel John	Mitglied Begleitgruppe
Werner Meng	Mitglied Begleitgruppe
Andrea Neff	Mitglied Begleitgruppe
Peter Rickenbach	Mitglied Begleitgruppe
Mike Schmid	Mitglied Begleitgruppe
Viktor Schwaller	Mitglied Begleitgruppe
Patrick Schwarb	Mitglied Begleitgruppe



# Inhaltsverzeichnis

	Das wichtigste in Kürze	7
1	Einleitung	9
	1.1 Ausgangslage	9
	1.2 Schwerpunkte setzen, Gesamtschau erhalten	9
	1.3 Abstimmung	9
	1.4 Grundlagenverzeichnis	10
2	Rahmenbedingungen	11
	2.1 Kommunale Planungen	11
	2.2 Kantonale Planungen	12
	2.3 Regionale Planungen	14
3	Analyse	16
	3.1 Strukturdaten / Siedlung	16
	3.2 Mobilitätsverhalten	18
	3.3 Öffentlicher Verkehr	20
	3.4 Fuss- und Veloverkehr	22
	3.5 Motorisierter Individualverkehr	23
	3.6 Parkierung	24
	3.7 Schulwege	24
	3.8 Unfälle	25
	3.9 Strassenlärm	26
	3.10 Fazit Analyse	27
4	Ziele	29
	4.1 Übergeordnete Stossrichtungen	29
	4.2 Handlungsfelder	29
5	Handlungsfelder	31
	5.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung	32
	5.2 Landstrasse	33
	5.3 Norderschliessung	35
	5.4 Umfahrung Ost	39
	5.5 Verkehrsberuhigung / Verkehrssicherheit	44
	5.6 Gerenbrücke	49
	5.7 Parkierung	51
	5.8 Mobilitätsmanagement	52
	5.9 Fussverkehr	53
	5.10 Veloverkehr	54
	5.11 Öffentlicher Verkehr	54
	5.12 Regionale Anliegen der Gemeinde Gipf-Oberfrick	55
6	Massnahmen	57
	6.1 Übersicht Massnahmen	57
	6.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV	58
	6.3 Massnahmengruppe B: Parkierung MIV und Mobilitätsmanagement	66
	6.4 Massnahmengruppe C: Fuss- und Veloverkehr	70
	6.5 Massnahmengruppe D: Öffentlicher Verkehr	77
7	Controlling	78
	7.1 Umsetzungskontrolle	78
	7.2 Wirkungskontrolle	78

8	Genehmigungsblatt Kanton	79
	<b>Anhang</b>	<b>81</b>
	Anhang 1: Dimensionierungsrichtlinien Gemeindestrassen	81
	Anhang 2: Abschnittsbildung Landstrasse	83
	Anhang 3: Übersicht Koordination Norderschliessung	84
	Anhang 4: Pläne	87

# Das wichtigste in Kürze

## **Attraktiver Wohnstandort und gute ÖV-Erschliessung**

Gipf-Oberfrick ist ein attraktiver Wohnstandort mit schnellen ÖV-Verbindungen in die Zentren (Basel, Aarau, Zürich). Dank einer guten Infrastruktur und der guten Grundversorgung bestehen innerhalb des Dorfes und in die Nachbargemeinden kurze Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Durch das klar strukturierte Strassennetz, welches den Verkehr auf der Landstrasse bündelt, sind die Quartiere mehrheitlich verkehrsarm. Punktuell bestehen Sicherheitsdefizite auf dem Gemeindestrassennetz. Netzlücken im Fusswegnetz von den Hanglagen zur Landstrasse führen zu Umwegen.

## **Engpässe im übergeordneten Strassennetz**

Der Strassenverkehr verläuft auf dem Gemeindegebiet in der Regel störungsfrei, allerdings beeinflussen übergeordnete Regimes den Verkehr in Gipf-Oberfrick:

- Die Dammstrasse als einziger Zugang zum Bahnhof Frick weist aufgrund der hohen Belastungen Sicherheitsdefizite auf.
- Kapazitätsengpässe bestehen auf dem Kantonsstrassennetz in Frick im Bereich Hauptstrasse / Geissgasse. Dadurch wird auf der Achse Gerenbrücke – Schwimmbad – Gänsacker Schleichverkehr begünstigt. Zurzeit befindet sich ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) für die Hauptstrasse in Arbeit, welches neben Gestaltungsmaßnahmen Optimierungen an Knoten vorsieht. Dadurch kann der Verkehrsfluss leicht verbessert werden. Das heutige Verkehrsregime bleibt aber bestehen, der Verkehr wird auf den bestehenden Kantonsstrassen abgewickelt.

## **Verkehr vermeiden und Verträglichkeit erhöhen**

Mit dem vorliegenden KGV schafft die Gemeinde ein behördenverbindliches Planungsinstrument, welches die strategischen Absichten für die Verkehrsentwicklung der Gemeinde aufzeigt. Die langfristigen Ziele sind:

- a) Verkehr vermeiden und verlagern
- b) Verkehr lenken
- c) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen
- d) Öffentlichen (Verkehrs-) Raum gestalten

## **Handlungsfelder und Massnahmen**

Vor dem Hintergrund dieser Ziele definiert der KGV verschiedene Handlungsfelder und formuliert konkrete Massnahmen mit unterschiedlichem Umsetzungshorizont und Konkretisierungsgrad. Folgende Schlüsselthemen sind darunter auszumachen:

### Landstrasse

Die Landstrasse ist die Ortsdurchfahrt und die wichtigste Verkehrsachse der Gemeinde Gipf-Oberfrick. Im Zentrumsbereich besteht Potenzial, die Strasse als Teil des Zentrums in dessen Entwicklung miteinzubeziehen. Dabei steht der Ansatz einer durchgängigen Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade im Vordergrund. Ausserdem sind für die Umsetzung eines belebten Zentrums mehr Querungsstellen wünschenswert. Im Jahr 2016/17 wurde mit der Vision «Entwicklungskonzept Dorfmitte» eine Grundlage für die weitere Entwicklung des Dorfzentrums (Bereich Gemeindehaus / Volg) geschaffen.

Da die Sanierung der Landstrasse noch nicht ansteht, ist zu prüfen, ob punktuelle Optimierungen (z.B. Querungsstellen / Einmündungen) vorgezogen werden können.

Im Zuge der nächsten Sanierung kann die Gemeinde bei der Planung ihre Anliegen einbringen (Eigentümer Kanton).

#### Norderschliessung

Mit einer Norderschliessung verfolgt die Gemeinde Gipf-Oberfrick primär das Ziel einer verbesserten Erschliessung des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr. Die Planung der Norderschliessung ist als Teil eines gemeindeübergreifenden Projekts zu sehen, zu welchem auch die Weiterführung auf dem Gemeindegebiet von Frick über das Entwicklungsgebiet Lammet bis zur Hauptstrasse Richtung Oeschgen / Eiken zu sehen ist. Neben den Vorhaben im Bereich Strassenbau sind weitere Teilprojekte wie die Verlängerung der Unterführung am Bahnhof Frick und die Optimierung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr auf dem bestehenden Strassennetz zu berücksichtigen und voranzutreiben. Die Planung erfolgt in Abstimmung mit der Nachbargemeinde Frick

#### Verkehrsberuhigung

In Wohnquartieren und Zentrumsgebieten mit einem hohen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs können, durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten beim MIV mittels Zonensignalisation (Tempo 30 oder Begegnungszonen), das Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. In Gipf-Oberfrick haben Verkehrsmessungen gezeigt, dass die signalisierte Geschwindigkeit auf Gemeindestrassen (Tempo 50) in der Regel nicht überschritten wird, aber zum Teil deutlich über 30 km/h liegt. Meist handelt es sich bei den Messstellen um Orte, an denen bereits Sicherheitsdefizite ausgemacht wurden. Die gemessenen Geschwindigkeiten lassen vermuten, dass einige kritische Orte durch die Reduktion der Geschwindigkeiten ganz oder teilweise entschärft werden könnten.

Grundsätzlich können tiefere Geschwindigkeiten vielerorts im Siedlungsgebiet auch ohne die Signalisation, sondern nur durch bauliche Massnahmen und Gestaltung erreicht werden. Allerdings können in diesem Fall Geschwindigkeiten bis Tempo 50 nicht gebüsst werden und die Dimensionierung von Ein- und Ausfahrten und Einmündungen muss auf die signalisierte Geschwindigkeit (Tempo 50) erfolgen.

In Gipf-Oberfrick können die meisten Quartierserschliessungsstrassen ohne weitere bauliche Massnahmen in Tempo 30 Zonen integriert werden. Auf einigen Quartiersammelstrassen dürften punktuelle bauliche Massnahmen notwendig sein. An den Ortseingängen könnten die Geschwindigkeiten mit ausgeprägten Zoneneingängen (Toren) gesenkt werden.

---

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Gipf-Oberfrick steht in den Vorarbeiten der Gesamtrevision der Nutzungsplanung. Im Zuge dieser Vorarbeiten hat sie bereits ein Kommunales Entwicklungsleitbild und ein Räumliches Gesamtkonzept (RGK) erarbeitet. Im Entwicklungsleitbild wird die angestrebte zukünftige Situation in der Gemeinde beschrieben. Es bildet einen langfristigen Zeithorizont ab. Im RGK wird der im Entwicklungsleitbild aufgezeigte Zustand zu einem Zukunftsbild konkretisiert. Es werden Ziele festgelegt und Handlungsanweisungen für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr formuliert.

Die Gemeinde Gipf-Oberfrick entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten zu einem beliebten Wohnstandort. Auch in Zukunft wird von einem moderaten weiteren Bevölkerungswachstum ausgegangen. Mit dem Bevölkerungswachstum einher geht auch eine Entwicklung des Verkehrs.

Damit die zukünftige Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und die hohe Qualität des Wohnstandorts gewährleistet bleibt, werden in der Erarbeitung des KGV die wichtigsten Themen der Verkehrsentwicklung angegangen und im Sinne einer Gesamtschau koordiniert und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Der KGV stellt einen weiteren Teilschritt in den Vorarbeiten zur Gesamtrevision der Nutzungsplanung dar, in dem die Themen und die konzeptionell formulierten Handlungsanweisungen aus dem RGK aufgenommen und zu konkreten Massnahmen und Vorschriften umgesetzt werden.

## 1.2 Schwerpunkte setzen, Gesamtschau erhalten

Der KGV in Gipf-Oberfrick soll die Gemeinde bei der Behandlung der wichtigsten gegenwärtigen und zukünftigen Themen aus dem Verkehr unterstützen. Um den KGV schlank und anwendungsorientiert zu halten, soll sich dieser auf diejenigen Themenbereiche beschränken, die in der Gemeinde von Relevanz sind. Gleichzeitig stellt der KGV auch ein Koordinationsinstrument dar, das eine Gesamtschau über die unterschiedlichen Verkehrsthemen liefern soll. In diesem Spannungsfeld werden die Ziele, Strategien und Massnahmen der für die Gemeinde wichtigen Themenbereiche erarbeitet.

## 1.3 Abstimmung

Der KGV beruht auf den bestehenden kommunalen Planungen, namentlich dem RGK und dem kommunalen Entwicklungsleitbild. Die Erarbeitung des KGV erfolgte unter Berücksichtigung der regionalen und kantonalen Planungsinstrumente.

Durch die enge wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtung, weisen die Gemeinden Gipf-Oberfrick und Frick diverse gegenseitige Abhängigkeiten auf. Dem wurde auch im KGV Rechnung getragen. Betroffen sind insbesondere die Handlungsfelder Norderschliessung (Kapitel 5.3), Gerenbrücke (Kapitel 5.6), Fussverkehr (Kapitel 5.9) und Veloverkehr (Kapitel 5.10).

In zwei Sitzungen mit dem Steuerungsausschuss des KGV und Vertretern der Gemeinde Frick wurden die Inhalte die beide Gemeinden betreffen, gemeindeübergreifend abgestimmt.

## 1.4 Grundlagenverzeichnis

### Nationale, kantonale und regionale Grundlagen

- mobilitätAARGAU - Strategie Kanton Aargau. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, 13.12.2016.
- Kantonaler Richtplan, Karte und Richtplantext, Stand April 2016
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, März 2013.
- Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse (IPVS-AG). Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Ernst Basler + Partner, März 2011.
- Regionales Entwicklungskonzept - Fricktal Charta. Fricktal Region Planungsverband, asa AG, 2008.
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen des Kantons Aargau 2011
- Ortsdurchfahrten - Anleitung zu attraktiven Kantonsstrassen im Siedlungsgebiet. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Mai 2009.
- Diverse Geodaten, bezogen via AGIS (2016)

### Kommunale Grundlagen

- Kommunales Entwicklungsleitbild Gipf-Oberfrick 2035. Gemeinderat Gipf-Oberfrick, März 2015.
  - Räumliches Gesamtkonzept. Gemeinde Gipf-Oberfrick, Metron, 15.2.2016
  - Entwicklungskonzept Dorfmitte. Gemeinde Gipf-Oberfrick, Team Cornus, September 2016.
  - Strassenrichtplan der Gemeinde Gipf-Oberfrick, 17.10.2011.
  - Seitenradarmessungen Gipf-Oberfrick 23. - 29. Juni 2016 - Dokumentation und Messwerte. Gemeinde Gipf-Oberfrick, Roland Müller Küssnacht AG, 25.7.2016.
  - Kritische Orte Fussgänger, Velo, Motorfahrzeuge. Verkehrskommission Gipf-Oberfrick.
  - Norderschliessung Bahnhof Frick - Verkehrs- und Planungsstudie. Gemeinde Gipf-Oberfrick, Belloli Raum- und Verkehrsplanung, 4.4.2013.
  - Variantendarstellung für die Norderschliessung des Bahnhofs und des nördlichen Gemeindegebiets Gipf-Oberfrick. Jos Bovens, Januar 2016.
  - Argumentarium 'Norderschliessung Gipf-Oberfrick' - Interessen, Vorstellungen und Überlegungen der Gemeinde. Gemeinderat Gipf-Oberfrick.
  - Anschluss Norderschliessung Bahnhof Frick an die Kantonsstrasse K 488 - Variante Mitte mit neuem Übergang Bruggbach. Gemeinde Gipf-Oberfrick, Koch Partner, 15.1.2016.
  - Masterplan Bahnhofsgelände Frick. Gemeinde Frick, Metron, 29.4.2014.
  - Fuss- und Velowegnetz Gipf-Oberfrick. DAS Öffentliches Gemeinwesen Bauverwalter. Fabian Stohler, Gemeinde Gipf-Oberfrick, September 2016.
  - Verkehrssicherheit auf Gemeindestrassen in Gipf-Oberfrick. Diplomarbeit FHBB. F. Schmied, 13.10.2004.
  - Resultate Umfrage 2014. Gemeinde Gipf-Oberfrick, 2014.
-

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Kommunale Planungen

#### **Kommunales Entwicklungsleitbild**

Das Kommunale Entwicklungsleitbild aus dem Jahr 2015 beinhaltet die Grundzüge der Entwicklung von Gipf-Oberfrick im Zeithorizont bis ca. 2035. Inhaltlich geht das Leitbild über rein räumliche Fragestellungen hinaus. Es enthält neben Aussagen zur Siedlung und zur Landschaft auch solche zum Bevölkerungswachstum, zu Sozialem und Bildung, Gewerbe und Infrastruktur, Finanzen und Steuern sowie Verkehr und Mobilität.

Ziel des Kommunalen Entwicklungsleitbilds ist es, Gipf-Oberfrick als vitales, ländliches Dorf mit vielen Qualitäten und rund 4'500 Einwohnern zu positionieren.

#### **Räumliches Gesamtkonzept**

Das Räumliche Gesamtkonzept (RGK) aus dem Jahr 2016 baut auf dem Entwicklungsleitbild auf und konkretisiert die räumliche Entwicklung bis 2035. Es ist ein behördenverbindliches Instrument, welches der Gemeinde hilft, die diversen Vorhaben der öffentlichen Hand und der Privaten zu koordinieren und auf die gewählten Entwicklungsstrategien auszurichten. Das Konzept verfolgt eine langfristige Entwicklungsperspektive, welche über die üblichen Legislaturperioden bzw. Planungszyklen hinausreicht.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des Konzepts liegen im Siedlungsbereich und beim Verkehr: In den nächsten Jahren soll das Gebiet rund um das Gemeindehaus zu einem modernen Zentrum weiterentwickelt werden. Die vorhandenen Baulandreserven sollen qualitativ überbaut, die bestehenden Wohnquartiere erneuert werden. Mit diversen Strategien wird eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung verfolgt. So ist u.a. ein Ausbau des Fuss- und Velonetzes vorgesehen. Von der Verschiebung einer Bushaltestelle verspricht man sich eine bessere Abdeckung des Siedlungsgebiets durch den öffentlichen Verkehr. Aber auch der Landschaft als wichtigem Standortfaktor trägt das Konzept Rechnung, indem es Aussagen zu Begegnungs- und Erholungsräumen, Vernetzungsachsen, typischen Landschaftselementen und zur Landwirtschaft bzw. dem Wald enthält.

Im KGV werden das im RGK aufgezeigte Zukunftsbild und die Konzeptinhalte aufgenommen und in den Handlungsfeldern und den Massnahmen konkretisiert.

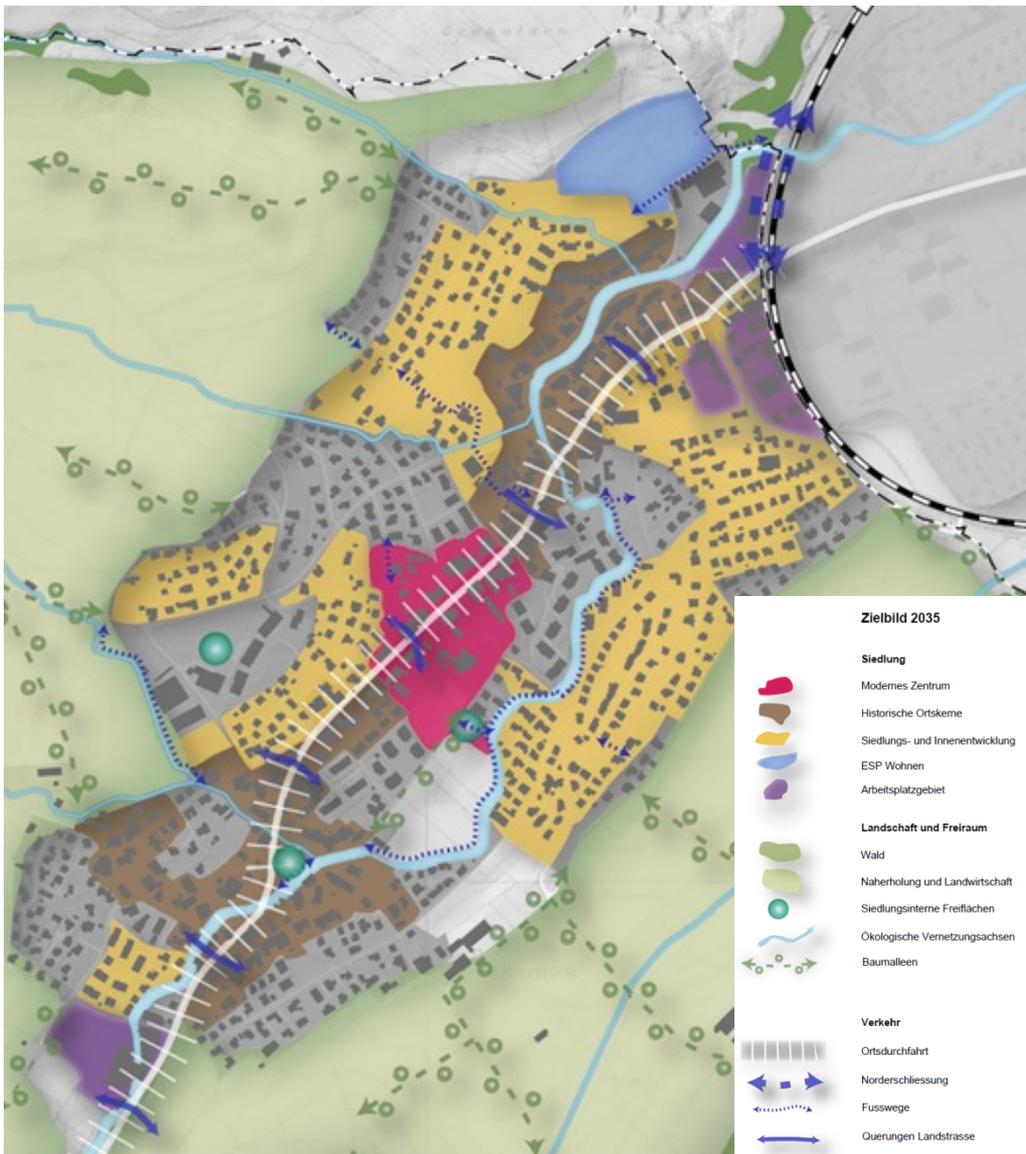


Abbildung 1:  
Zukunftsbild RGK

## 2.2 Kantonale Planungen

### Gesamtverkehrsstrategie Mobilität AARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons Aargau aus dem Jahr 2006 legt die Strategie der kantonalen Verkehrspolitik fest. Dabei verfolgt sie drei Hauptossrichtungen:

- Koordinieren: Die Entwicklungen im Verkehr werden mit denjenigen der Siedlung der Umwelt und der Wirtschaft unter Einhaltung der Grundsätze der Nachhaltigkeit koordiniert
- Vernetzen: Die Angebote des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen, des Fuss und des Veloverkehrs werden kombiniert entwickelt.
- Steuern und Lenken: Durch lenkende und steuernde Massnahmen und Mobilitätsdienstleistungen werden die Verkehrsinfrastrukturen optimal genutzt und die Nachfrage besser auf die verschiedenen Verkehrsträger verteilt.

Die Gesamtverkehrsstrategie bildet die Grundlage für die Erarbeitung von Konzepten und Massnahmen. Massnahmen zur Umsetzung der Hauptstossrichtungen sind in nachgelagerten Planungen aufzuzeigen.

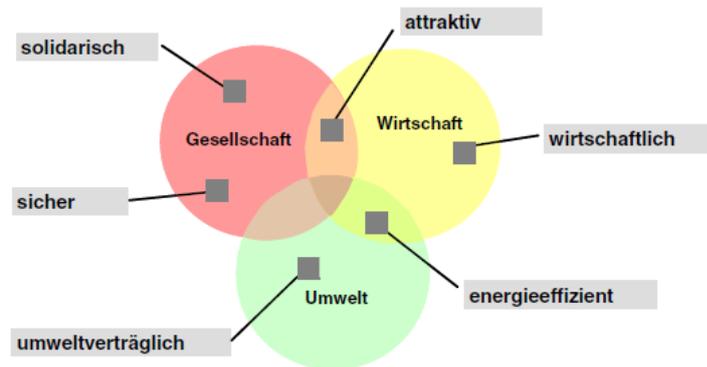


Abbildung 2:  
Zielsystem mobilitätAARGAU  
(Quelle: mobilitätAARGAU)

### Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse des Kantons Aargau

Die Infrastrukturplanung Verkehr Schwerpunkt Strasse des Kantons Aargau aus dem Jahr 2011 (IPVS-AG) dient als strategische Grundlage, wie sich das Verkehrssystem weiterentwickeln soll. Sie stellt somit ein übergeordnetes mittel- bis langfristiges kantonales Führungsinstrument dar, als Basis für die nachgelagerten Konzepte, Programme und Planungsinstrumente.

In der IPVS-AG werden für das Kantonsstrassennetz die bestehenden wichtigsten Probleme identifiziert, Ziele formuliert und Massnahmen erarbeitet. Entsprechend sind die Ergebnisse in einer Problemkarte, einer Zielkarte und einer Massnahmenkarte aufgeführt.

Für Gipf-Oberfrick wird als einziges Problem die lange ÖV-Reisezeit nach Aarau ausgewiesen. Als Ziel wird eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split genannt. Massnahmen werden keine aufgeführt.

### Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan zeigt den Stand der Planungen auf und hält die Grundzüge der angestrebten räumlichen Entwicklung fest.

Gipf-Oberfrick ist gemäss dem kantonalen Richtplan eine Gemeinde in einer ländlichen Entwicklungsachse. Die bauliche Entwicklung soll sich bei diesen Gemeinden entlang der gut erschlossenen Talachsen konzentrieren. Mittelfristig ist anzustreben, die im kantonalen Richtplan festgelegten Einwohnerdichten (50 E/ha in den überbauten und 70 E/ha in den noch unüberbauten Bereichen) zu erreichen. Aus Sicht des Richtplans ist hier ein Schwerpunkt bei der geplanten Revision der Nutzungsplanung zu legen. Auch der KGV, als der Nutzungsplanung vorgelagertes Instrument, berücksichtigt die Auswirkungen der erwarteten höheren Einwohnerdichten auf den Verkehr.

Auf dem Gemeindegebiet von Gipf-Oberfrick gibt es keine direkt den Verkehr betreffenden Einträge. Der Richtplan macht jedoch verschiedene Aussagen zu Frick, von denen auch Gipf-Oberfrick betroffen ist, insbesondere die Zielsetzung des Bahnangebots am Bahnhof Frick und die Festlegung eines Wohnschwerpunkts um den Bahnhof Frick.

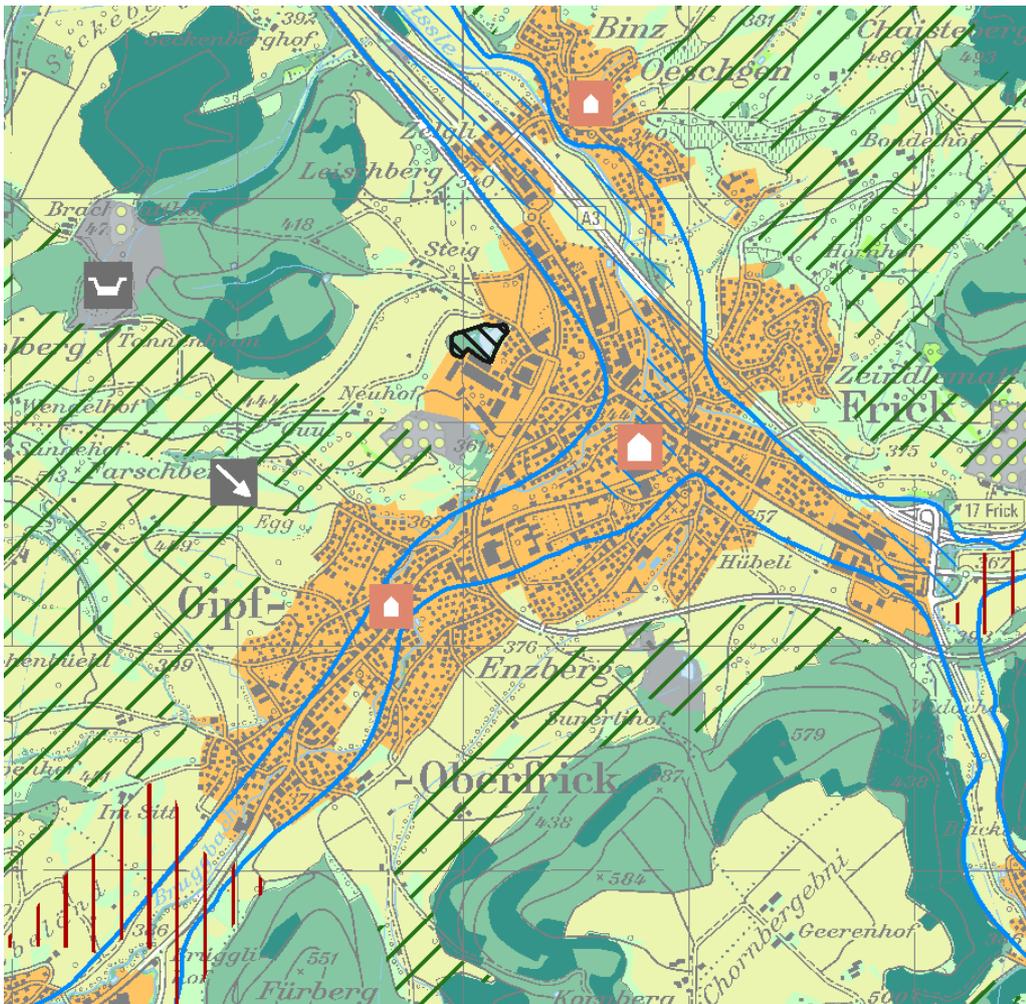


Abbildung 3:  
Ausschnitt Richtplankarte  
(Quelle: Kanton Aargau)

### Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr (MJP) aus dem Jahr 2013 stellt eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr für einen Zeitraum von ca. 10 Jahren dar. Es basiert auf dem kantonalen Richtplan und auf der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU.

Kern des MJP bildet der Ausbau der S-Bahn Aargau, deren Angebot schrittweise erweitert werden soll. Das Busangebot soll auf das veränderte Bahnangebot abgestimmt werden.

Die Angebotsgrundsätze werden für die verschiedenen ÖV-Achsen des Kantons festgelegt. Daraus abgeleitet werden die Infrastrukturmassnahmen aufgezeigt.

Für das obere Fricktal wird der 30-Min.-Takt der S1 angestrebt. Aufgrund der fehlenden Streckenkapazitäten ist der Umsetzungszeitpunkt nicht absehbar. Für den Busverkehr sind, ausser dem verbesserten Nachtangebot, keine Angebotsänderungen vorgesehen.

### 2.3 Regionale Planungen

Als Basis für die regionale Entwicklung liegt ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) aus dem Jahr 2008 vor. Dieses umfasst neben der Fricktal-Vision, die Fricktal-Strategie (vgl. Abbildung 3) und 20 Projekte, mit denen die Strategie umgesetzt werden soll.

Das Regionale Entwicklungskonzept hat zum Ziel, das Fricktal als eine international wettbewerbsfähige Region zu positionieren, welche einerseits die stärkeren und schwächeren Gemeinden integriert, und andererseits die Bedürfnisse der heutigen und diejenigen der zukünftigen Generation berücksichtigt.

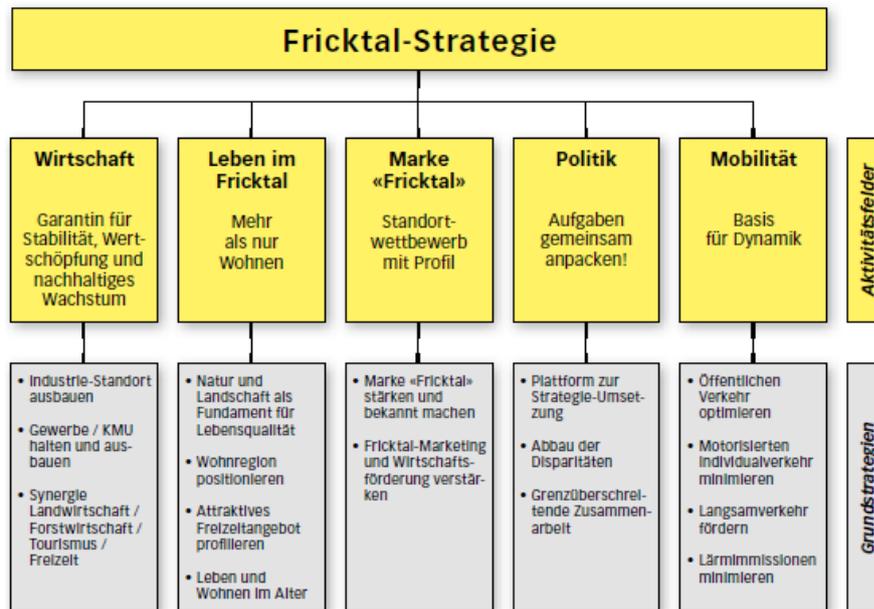


Abbildung 4:  
 Auszug Strategie Regionales Entwicklungskonzept Fricktal  
 (Quelle: Fricktal Regio)

Das Regionale Entwicklungskonzept enthält keine konkreten Handlungsanweisungen für die Gemeinden. Wichtig ist jedoch, dass die kommunalen Planungen nicht im Widerspruch zum regionalen Konzept stehen.

Die im REK aufgezeigten Grundsätze im Bereich Mobilität bestehen aus

- Optimieren des öffentlichen Verkehrs
- Minimieren des motorisierten Individualverkehrs
- Fördern des Langsamverkehrs
- Minimieren der Lärmimmissionen

## 3 Analyse

### 3.1 Strukturdaten / Siedlung

Die Gemeinde zählte Ende 2014 3'551 Einwohner. Die Einwohnerzahl hat sich somit in den letzten 35 Jahren mehr als verdoppelt (1980: 1'523 Einwohner). Ein starkes Wachstum fand vor allem in den 1980er- und 1990er-Jahren statt. Ab 2000 verlangsamte sich das Wachstum. In den letzten Jahren ist wieder eine stärkere Bevölkerungszunahme zu beobachten, was sich auch in der Bautätigkeit widerspiegelt.

Bis ins Jahr 2030 wird ein weiteres Bevölkerungswachstum erwartet. Statistik Aargau geht für das Fricktal zwischen 2015 und 2030 von einem Bevölkerungswachstum von ca. 17% aus.

Die Entwicklung der Altersklassen erlaubt Rückschlüsse auf die Nachfrage nach sozialen Dienstleistungen und öffentlicher Infrastruktur. Die Altersklasse der 40- bis 64-Jährigen ist stark vertreten. Angesichts ihres hohen Anteils an der Gesamtbevölkerung ist in Zukunft damit zu rechnen, dass die Nachfrage nach altersspezifischen Dienstleistungen wie z. B. Alterswohnen, Spitex, Pflegeeinrichtungen etc. stark zunehmen könnte.

Trotz des starken Wachstums ist die Zahl der 0- bis 39-Jährigen in den letzten Jahren konstant geblieben. Es stellt sich die Frage, wie die Gemeinde den Anteil dieser Gruppe erhöhen kann. Denkbar wäre die Förderung von preisgünstigem Wohnraum für junge Familien im Zentrum oder Massnahmen zur besseren Durchmischung der Einfamilienhausquartiere.

Die Pendlerströme zeigen, dass die Gemeinde hauptsächlich ein Wohnstandort ist. Nur ein Fünftel der 1'540 in der Gemeinde wohnenden Erwerbstätigen arbeitet am Wohnort, die übrigen pendeln. Die Anzahl der ortsansässigen Erwerbstätigen hat zwischen 1990 und 2000 um einen Drittel von 477 auf 307 abgenommen. Dieser Verlust konnte durch eine Zunahme der Zupendler etwas gemildert werden.

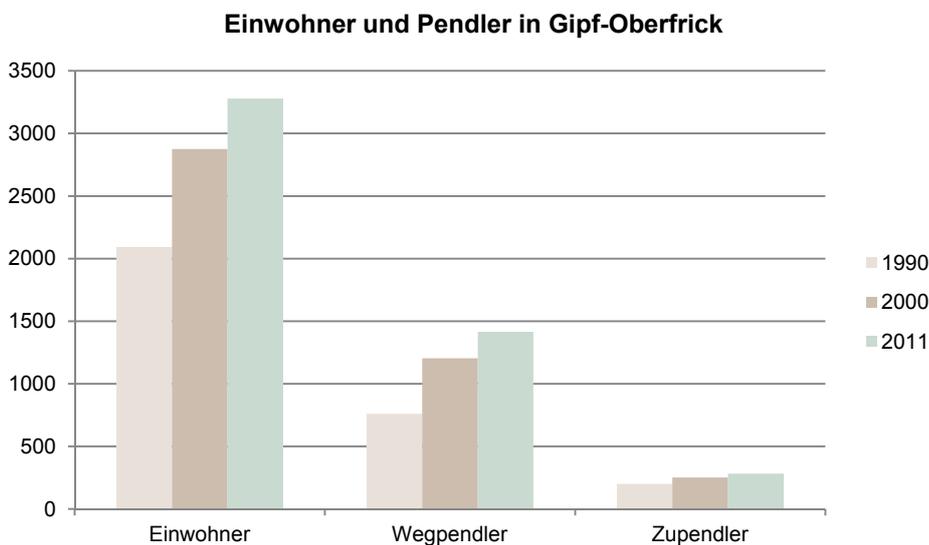


Abbildung 5:  
Erwerbstätige und Pendler  
(Quelle: Statistik Aargau, BfS Pendlermatrix)

Im Ortsteil Gipf befinden sich die ältesten Bauten der Gemeinde. Von dort aus entwickelte sich der Ort zuerst entlang des Bruggbachs und später entlang der Landstrasse Richtung Westen. Ein zweiter Siedlungsschwerpunkt entstand in Oberfrick. Die Landstrasse

erhielt im 19. Jahrhundert ihren heutigen Verlauf. Entlang der Ortsdurchfahrt wuchsen die ehemals getrennten Ortsteile zusammen (vgl. Abbildung 6 und Abbildung 7).



Abbildung 6:  
Luftbild 1950



Abbildung 7:  
Luftbild 2012

Die geänderten planerischen Rahmenbedingungen führen dazu, dass sich das Siedlungsgebiet nicht mehr weiter ausdehnen kann. Dies muss jedoch zu keiner Einschränkung der Siedlungstätigkeit in der Gemeinde führen. Wie aus Abbildung 8 ersichtlich wird, verfügt die Gemeinde noch über zahlreiche unbebaute Grundstücke und Areale innerhalb der bestehenden Bauzonen.

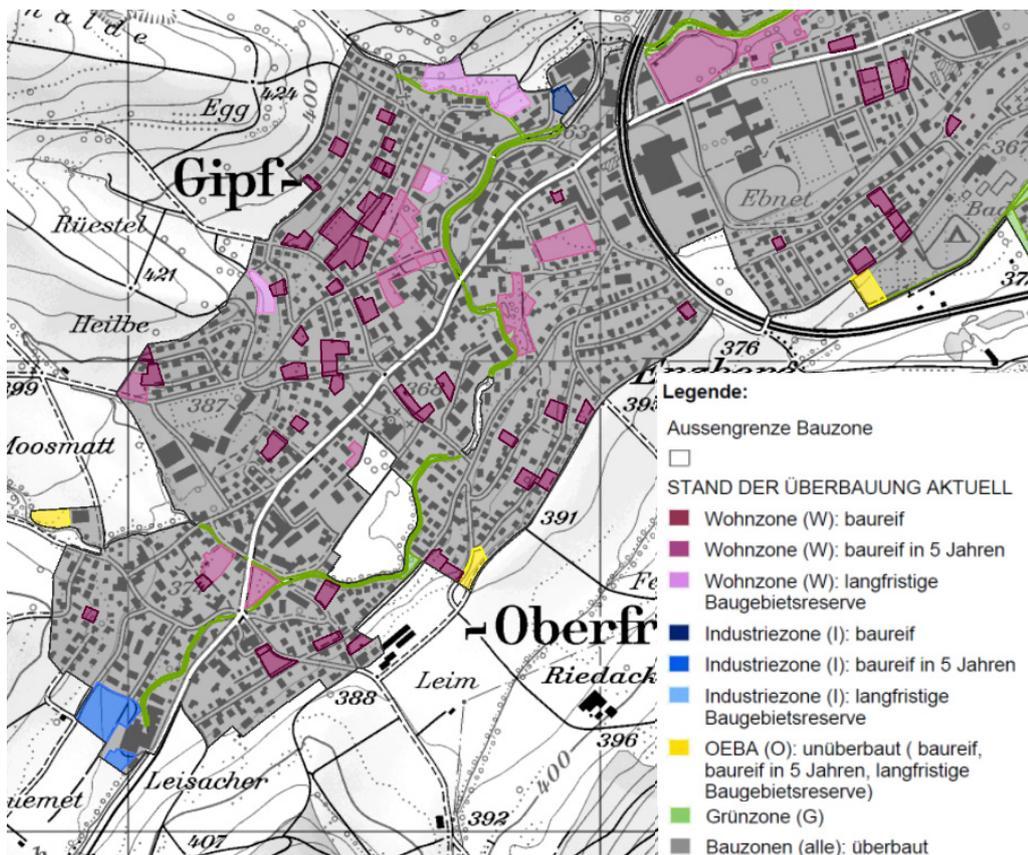


Abbildung 8:  
Baulandreserven nach Lage und Art  
(Stand: 16.1.2018, Quelle: Kanton Aargau)

Bei den Baulandreserven handelt es sich zum grössten Teil um Wohnzonen. Die unbebauten Wohnzonen verfügen je nach Wohnflächenbedarf über eine Kapazität von 800 bis 1'000 Einwohnern<sup>1</sup>. Zusammen mit der baulichen Verdichtung dürfte die theoretische Einwohnerkapazität noch höher ausfallen. Die Zahlen zeigen, dass die bestehenden Siedlungsflächen in der Lage sind, ein weiteres Bevölkerungswachstum aufzunehmen.

Die grossen Baulandreserven ermöglichen Gipf-Oberfrick eine differenzierte Innenentwicklungsstrategie, bei denen das Ortszentrum und die vorhandenen Baulandreserven im Vordergrund stehen. In den historischen Ortskernen besteht ebenfalls ein Verdichtungspotenzial. Dieses ist jedoch im Einklang mit dem Ortsbild zu nutzen und planerisch zu begleiten.

### 3.2 Mobilitätsverhalten

Eine Auswertung des nationalen Personenverkehrsmodells 2005 zeigt, dass der überwiegende Teil der Fahrten<sup>2</sup> mit dem öffentlichen oder dem motorisierten Individualverkehr in Richtung Frick, in andere Gemeinden des gleichen Bezirks oder in Richtung Rheinfelden/Basel erfolgt. Weiter bestehen wichtige Verkehrsbeziehungen mit den Räumen Aarau/Olten und Brugg/Baden.

<sup>1</sup> Rechenbeispiel:  $114'000 \text{ m}^2 \times 0.9$  (Abzug für Erschliessung)  $\times 0.4$  (Annahme AZ) /  $50 \text{ m}^2$  pro Einwohner = 820

<sup>2</sup> ohne Binnenverkehr, nur Hinweg

**Total Personenfahrten von Gipf-Oberfrick**

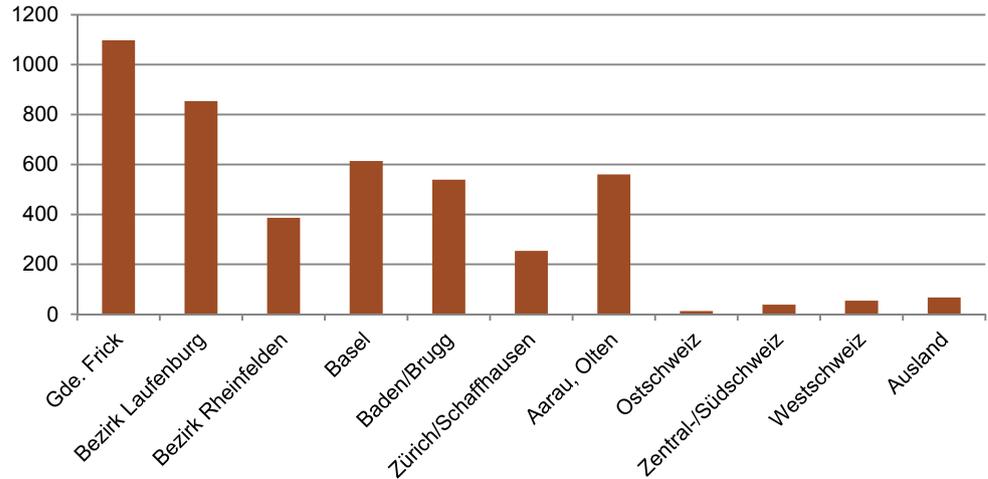


Abbildung 9:  
 Personenfahrten öffentlicher Verkehr /  
 motorisierter Individualverkehr  
 und Zieldestinationen  
 (Quelle: Nationales Personenverkehrsmodell  
 2005)

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist je nach Zieldestination unterschiedlich (vgl. Abbildung 9). Basel, Aarau/Olten sowie die Ost- bzw. Westschweiz weisen Anteile von über 30% auf. Daneben sind die Anteile Richtung Brugg/Baden bzw. Zürich eher unterdurchschnittlich. Der hohe Anteil des öffentlichen Verkehrs Richtung Basel ist u.a. auf das seit 1984 bestehende Umweltabo zurückzuführen.

**ÖV-Anteil von Gipf-Oberfrick, NPVM 2005**

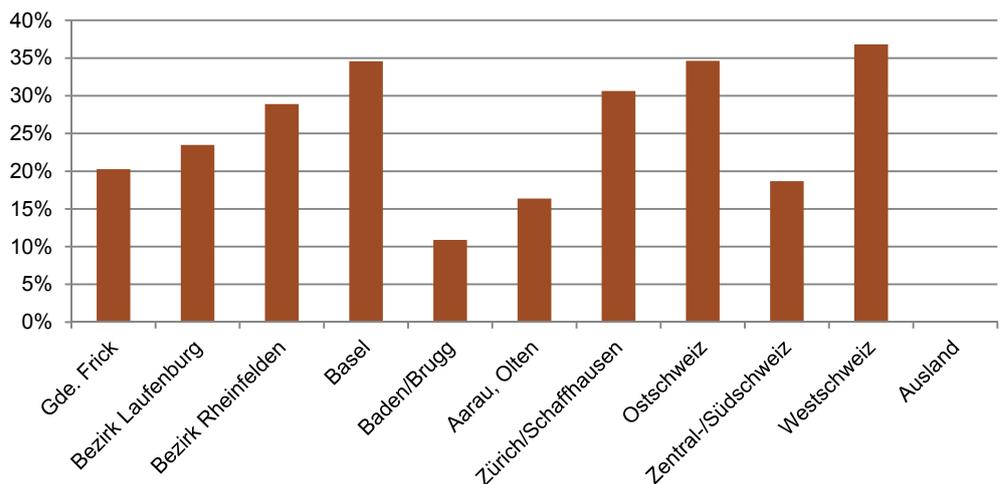


Abbildung 10:  
 Anteil öffentlicher Verkehr nach  
 Zieldestinationen  
 (Quelle: Nationales Personenverkehrsmodell  
 2005)

Die Zahlen aus dem nationalen Personenverkehrsmodell sind nicht mehr ganz aktuell, es ist mit kleineren Verschiebungen zu rechnen. Da aber keine grösseren Infrastrukturausbauten erfolgt sind, kann davon ausgegangen werden, dass die Verhältnisse in ihrer Grössenordnung noch sehr ähnlich sind.

Täglich wird die grösste Distanz für Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Mit 17.5 km beträgt sie 40% der Tagesdistanz. An zweiter Stelle folgt der Arbeitsweg mit 8.1 km.

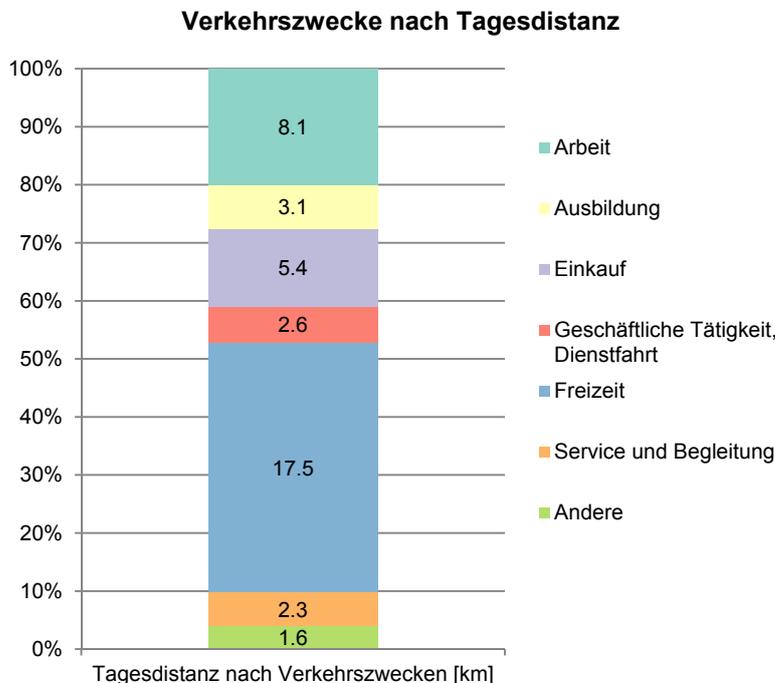


Abbildung 11:  
Verkehrswege nach Tagesdistanz für den Gemeindetyp «Periphere Gemeinde»  
(Quelle: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2010)

### 3.3 Öffentlicher Verkehr

Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr wird in der Gemeinde mittels der Postautolinie 136 sichergestellt. Die Busse verkehren im 20- bis 40-Minutentakt zwischen Frick und Aarau und bedienen drei Haltestellen in der Gemeinde. Der Einzugsbereich der Haltestellen deckt das ganze Siedlungsgebiet ab, wobei Teile des Siedlungsgebiets in den Güteklassen E und F und somit ausserhalb des Radius von 300 m liegen (vgl. Abbildung 12).

In der Nebenverkehrszeit verkehren 2 Kurspaare pro Stunde (ca. 20-40-Min.-Takt), in der Hauptverkehrszeit sind es 3 Kurspaare pro Stunde (ca. 20-Min.-Takt). Ein Kurs pro Stunde (bzw. 2 in der HVZ) führt bis Aarau, die anderen Kurse enden in Oberhof oder Wittnau.

Die Abfahrtszeiten am Bahnhof Frick sind auf die Anschlüsse an die IR-Züge Richtung Basel abgestimmt. In der Hauptverkehrszeit besteht zusätzlich Anschluss an den IR Richtung Zürich.

Für Gipf-Oberfrick weist die Buslinie vor allem 3 Funktionen auf:

- Zubringer zum Bahnhof Frick
- Verbindung nach Aarau
- Beförderung der Schüler aus den Talgemeinden nach Gipf-Oberfrick

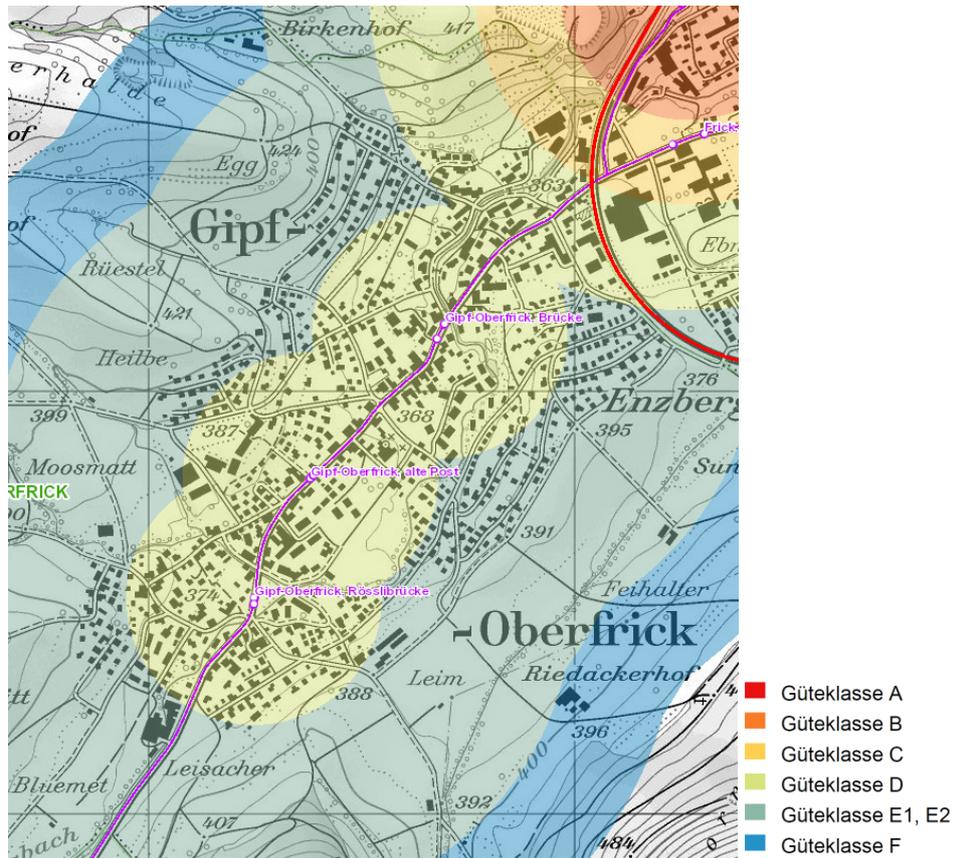


Abbildung 12: Übersicht Güteklassen öffentlicher Verkehr und Einzugsbereich Haltestellen (Quelle: Kanton Aargau)



Abbildung 13: Übersicht Postautolinien (Quelle: Postauto)

Gemäss Abbildung 12 verfügt die Gemeinde beim öffentlichen Verkehr nur über ein Grundangebot (Güteklassen D bis F). Umso wichtiger sind die Verbindungen und Anschlüsse zum und beim Bahnhof Frick. Hier besteht Verbesserungspotenzial, ebenso bei den Fusswegverbindungen aus den Quartieren zur Landstrasse, an der sich die drei Haltestellen befinden.

Die Fahrgastfrequenzen der Postautolinie 136 sind in Abbildung 14 dargestellt. Es zeigt sich, dass alle drei Haltestellen ungefähr ähnlich gut frequentiert sind.

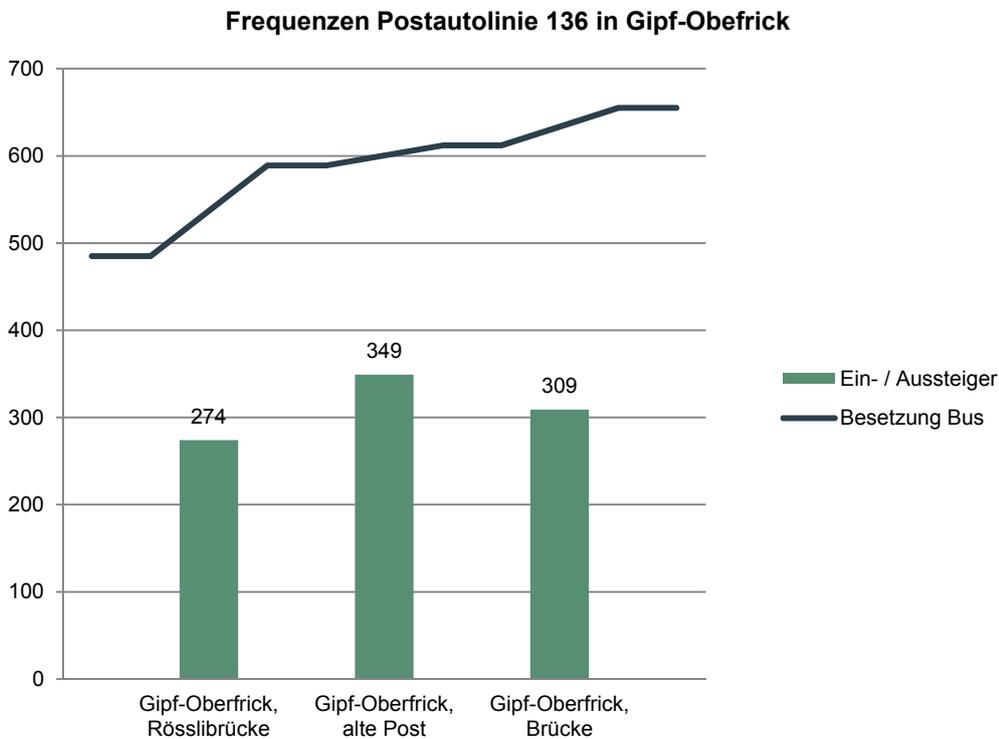


Abbildung 14:  
Fahrgastfrequenzen der Postautolinie 136  
in Gipf-Oberfrick (Durchschnittlicher  
Werktagsverkehr)  
(Quelle: Topsets Postauto)

### 3.4 Fuss- und Veloverkehr

Viele Wege / Strassen für den Fussverkehr laufen parallel zur Landstrasse. Verbindungen, die zur Landstrasse führen, gibt es nur wenige. Die öffentlichen Fusswege sind signalisiert. Zudem gibt es im Gebiet Gipf-Oberfrick diverse Nordic-Walking / Jogging Routen und Wandermöglichkeiten. In den Quartieren mit hangparallelen Strassenzügen besteht Potenzial für neue Fusswegverbindungen, besonders in den Bereichen, die noch nicht überbaut sind.

Entlang der Landstrasse wird das Gemeindegebiet von der kantonalen Radroute R602 durchquert. Ausserorts gibt es einen Veloweg, innerorts sind teilweise Velostreifen vorhanden. Gemäss einer Umfrage herrscht eine subjektive Unsicherheit der Radfahrer auf der Landstrasse.

Im Nordwesten der Gemeinde, im Bereich des Tiersteinberges verläuft die nationale Mountainbikeroute 955.

### 3.5 Motorisierter Individualverkehr

Das Verkehrsnetz der Gemeinde basiert auf der Kantonsstrasse K488 (Landstrasse), die die Ortsdurchfahrt bildet, die beiden Dorfteile Oberfrick und Gipf miteinander verbindet und nach Frick bzw. via Oberhof nach Aarau führt. Diese zentrale Achse wird ergänzt durch sternförmig bzw. parallel verlaufende Sammel- und Erschliessungsstrassen, die u.a. Gipf-Oberfrick mit Herznach und Schupfart verbinden.

Im Juni 2016 liess die Gemeinde Gipf-Oberfrick während einer Woche Verkehrszählungen durchführen. In Abbildung 15 ist eine Übersicht über die Resultate der Zählungen dargestellt.

Auf der Landstrasse wurde bei den Ortseingängen Richtung Wittnau und Frick gezählt. Dabei zeigt sich, dass die Gemeindegrenze zu Frick fast von doppelt so vielen Fahrzeugen passiert wird (10'898), wie der Ortseingang Richtung Wittnau (5'792). Ein Grossteil des Verkehrs auf der Landstrasse dürfte somit Start oder Ziel in Gipf-Oberfrick haben.

Die weiteren Zählstellen befinden sich an Sammelstrassen. Diese weisen mehrheitlich unter 1'000 Fahrten pro Tag auf und haben somit wenig Verkehr.

Die Verkehrsmengen des Gerenwegs unterscheiden sich stark zwischen innerorts (im Bereich der Landi) und ausserorts (zwischen Gerenbrücke und Ortseingang). Die Mehrheit der Fahrten innerorts gemessenen Fahrten hat somit Quelle oder Ziel im Quartier. Bei knapp 1/3 der Fahrten dürfte es sich jedoch um Durchgangsverkehr Richtung Frick handeln.

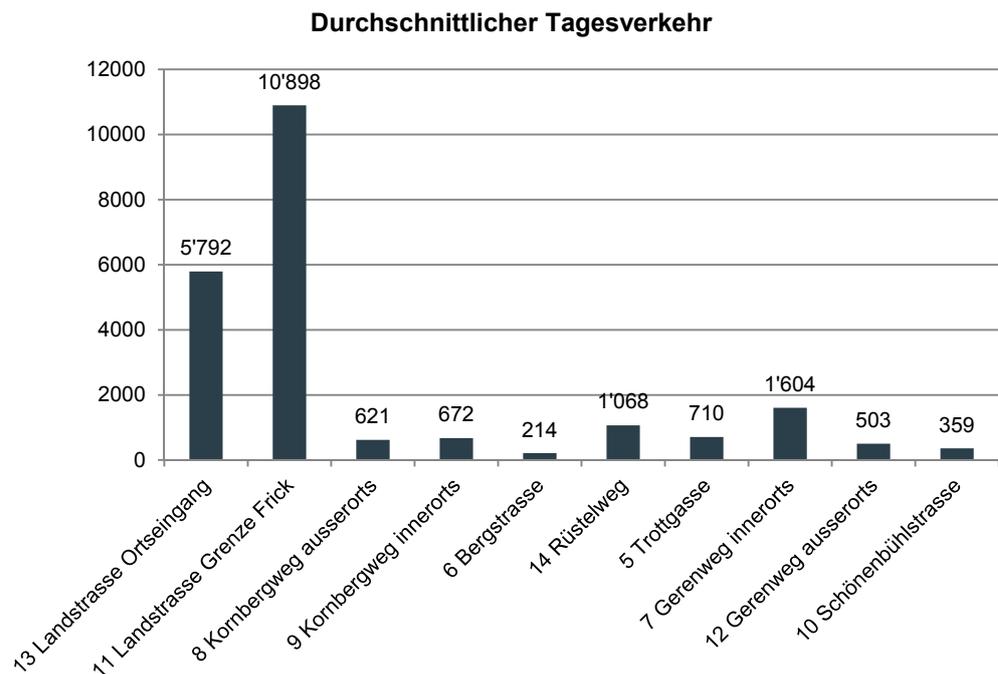


Abbildung 15:  
Durchschnittlicher Tagesverkehr  
in Gipf-Oberfrick  
(Seitenradarmessungen 23.-29.6.2016,  
Roland Müller Küsnacht AG)

Der Strassenverkehr verläuft auf dem Gemeindegebiet in der Regel störungsfrei. Kapazitätsengpässe bestehen auf dem Kantonsstrassennetz in Frick im Bereich Hauptstrasse / Geissgasse. Dadurch wird auf der Achse Gerenbrücke – Schwimmbad – Gäsacker Schleichverkehr begünstigt. Zurzeit befindet sich ein BGK für die Hauptstrasse in Ar-

beit. Das Konzept sieht neben Gestaltungsmaßnahmen Optimierungen an Knoten vor. Dadurch kann der Verkehrsfluss leicht verbessert werden (z.B. Mittelzone auf der Hauptstrasse erleichtert das Linksabbiegen von der Geissgasse her). Das heutige Verkehrsregime bleibt aber bestehen, der Verkehr wird auf den bestehenden Kantonsstrassen abgewickelt.

### 3.6 Parkierung

Die Gemeinde verfügt über öffentliche Parkplätze:

- Gemeindehaus (ca. 15 im Normalbetrieb, bei optimierter Belegung sind deutlich mehr möglich)
- Volg (ca. 45)
- Schule / Sportanlagen (ca. 35)
- Beim Jugendtreff (Naturena Sinnespfad) (ca. 20)

Die Parkplätze sind weder zeitlich beschränkt noch gebührenpflichtig. Die Parkplätze werden genützt, es besteht – vor allem in Kombination mit den privaten Kundenparkplätzen vor den Geschäften entlang der Landstrasse – aber ein genügendes Angebot.

### 3.7 Schulwege

Die Primarschulkinder der Gemeinde Gipf-Oberfrick gehen in der Regel zu Fuss zur Schule. Die Kinder aus den Talgemeinden, die in Gipf-Oberfrick zur Schule gehen, nutzen mehrheitlich den Bus bis zur Haltestelle «alte Post», von wo sie zur Schule laufen.

Teilweise werden Schüler auch von den Eltern zur Schule gefahren. Dies kann im Bereich der Schule zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und somit punktuell zu gefährlichen Situationen führen. Derzeit sind die Elterntaxis in Gipf-Oberfrick ein Randphänomen. Die Situation wird von den Verantwortlichen nicht als akutes Problem eingeschätzt.

Zur Sicherung der Schulwege besteht am Knoten Landstrasse - Maiweg ein Lotsenservice, der die Schulkinder bei der Querung der Landstrasse unterstützt.

---

### 3.8 Unfälle

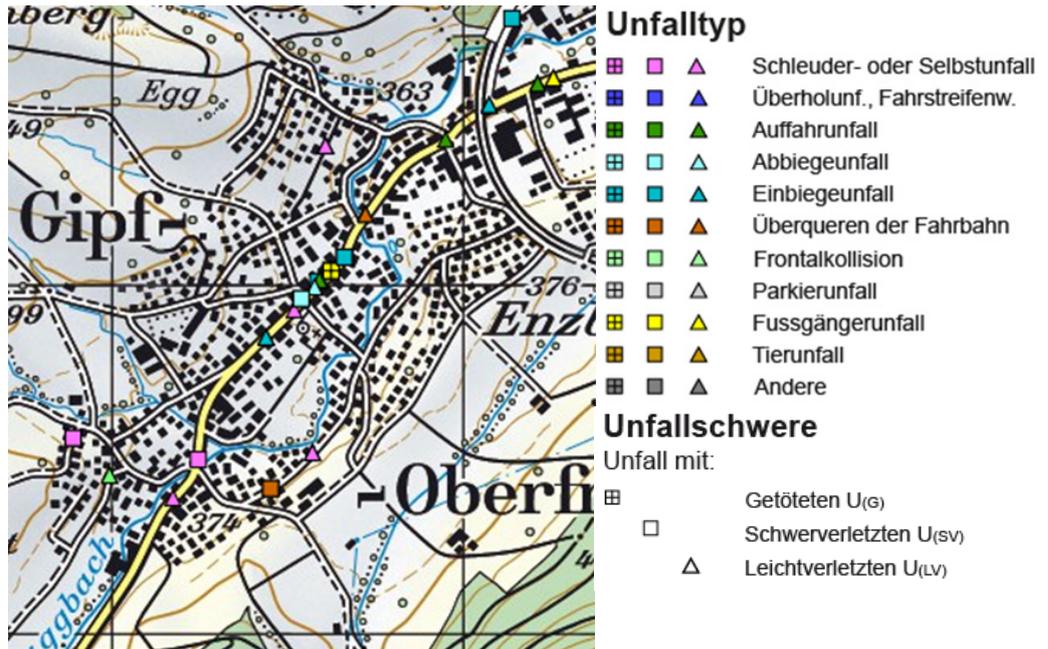


Abbildung 16:  
Unfälle 2011-2015  
Quelle: ASTRA, swisstopo (JA130142)

Wie aus Abbildung 16 zu entnehmen ist, kam es in den letzten fünf Jahren hauptsächlich auf der Landstrasse zu Unfällen, einer davon (Fussgängerunfall) endete tödlich.

Die Häufung der Unfälle an der Landstrasse ist zu erwarten, da dort das Verkehrsaufkommen am grössten ist. Es zeigt sich keine weitere Häufung der Unfälle weder örtlich noch bezüglich des Unfalltyps. Die Unfallstatistik lässt somit keinen Rückschluss auf sicherheitskritische Orte zu.

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit darf nicht nur aufgrund der Unfallstatistik beurteilt werden. Es müssen auch die Infrastruktur und das subjektive Empfinden berücksichtigt werden.

### 3.9 Strassenlärm

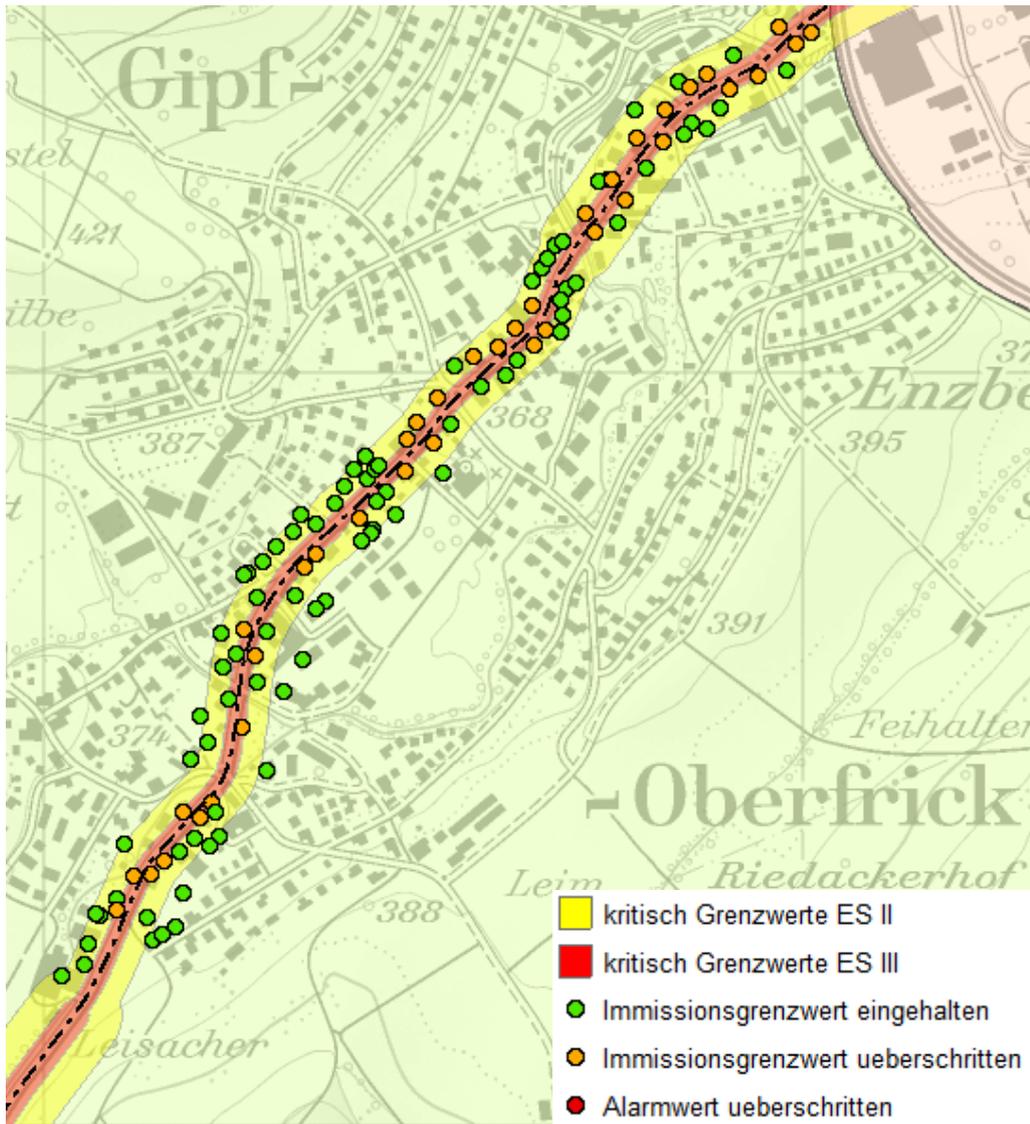


Abbildung 17:  
Strassenlärmbelastung 2008  
Quelle: AGIS

Die Strassenlärmbelastung entlang der Landstrasse erreicht die kritischen Grenzwerte der Empfindlichkeitsstufen II (Wohnzonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen) und III (Wohn- und Gewerbebezonen sowie Landwirtschaftszonen). Der Immissionsgrenzwert wird jedoch grösstenteils eingehalten, der Alarmwert wird nirgends überschritten. Die Lärmsanierung wurde durch den Kanton durchgeführt und ist abgeschlossen.

### 3.10 Fazit Analyse

#### Stärken

- Attraktiver Wohnstandort
- Schnelle Verbindungen in die Zentren Basel, Aarau, Zürich
- Gutes ÖV-Angebot ab Bahnhof Frick
- Mehrheitlich gute Fussverkehrsinfrastruktur vorhanden, signalisierte Fusswege
- Die Quartierstrassen sind als solche erkennbar und grundsätzlich auf tiefe Geschwindigkeiten ausgelegt.
- Grundsätzliche Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Verkehrssystem

#### Schwächen

- Zugang zum Bahnhof Frick über Dammstrasse für Fuss- und Veloverkehr unattraktiv
- Netzlücken im Fusswegnetz (insb. in den Hanglagen), führen zu Umwegen
- Aufgrund der Anzahl und Lage der Bushaltestellen entstehen zum Teil lange Zugangswege aus den Quartieren
- Punktuell Gefahrenstellen an den Siedlungsrändern
- subjektive Unsicherheit für Velofahrer entlang der Landstrasse
- Punktuell breite Quartierstrassen, die hohe Geschwindigkeiten ermöglichen (z.B. Enzbergstrasse, Bleumattstrasse)
- Teilweise unerwünschter Schleichverkehr durch die Quartiere (z.B. Gerenweg – Frick)

#### Chancen

- Die Nähe zu den Zentren kombiniert mit der ruhigen Wohnlage führt zum gewünschten moderatem Wachstum
- Eine Norderschliessung ermöglicht die Entwicklung eines optimal mit dem ÖV erschlossenen Quartiers nahe beim Bahnhof Frick
- Eine Norderschliessung verbessert die Zugangswege zum Bahnhof und somit die ÖV-Erschliessung der ganzen Gemeinde
- Die Bündelung des Verkehrs auf der Landstrasse führt zu weniger Verkehr in den Quartieren
- Dank einer guten Infrastruktur und der guten Grundversorgung bestehen kurze Wege, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können.
- Die Arbeitsplätze im Dorf und in den angrenzenden Gemeinden können einfach mit dem Velo erreicht werden. Für längere Pendlerstrecken besteht ein attraktiver ÖV. So führt das Bevölkerungswachstum zu wenig Verkehrswachstum auf der Strasse

## Risiken

- Die Norderschliessung verzögert sich oder kann nicht realisiert werden
- Ein Grossteil des Verkehrs ist auf die Unterführung unter dem Bahndamm angewiesen
- Zunahme des Schleichverkehrs auf Quartierstrassen, aufgrund von Engpässen in Frick
- Der MIV-Anteil nimmt auch auf kurzen Wegen zu, wegen Lücken in der Fuss- und Veloinfrastruktur.
- «Schlafdorf»: Fast alle Anwohner sind Pendler, das Dorfleben in der Gemeinde flaut stark ab.
- Die Bevölkerung wandelt sich / wird älter und die Infrastruktur und das Verkehrssystem werden dem nicht oder nur ungenügend angepasst
- Aufgrund der relativ tiefen Bodenpreise findet zu schnell ein zu starkes Wachstum statt. Die Infrastrukturen sind nicht auf das daraus resultierende Verkehrswachstum ausgelegt.

## Schlussfolgerungen

Ziel muss das gemeinsame Eintreten mehrerer Chancen, bei gleichzeitigem Ausbleiben der Risiken sein. Zum Beispiel:

Aufgrund der guten lokalen Angebote finden viele Wege innerhalb des Dorfes statt. Diese werden dank der guten Infrastruktur zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dank der guten ÖV-Erschliessung (auch dank einer Norderschliessung), nutzen Pendler zu einem grossen Teil den ÖV. Somit nimmt das Verkehrsaufkommen trotz einem moderaten Bevölkerungswachstum kaum zu.

Auf der anderen Seite kann das gemeinsame Eintreten verschiedener Risiken deren Wirkung verstärken und die Wirkung der Stärken abmindern. Zum Beispiel:

Das Bevölkerungswachstum ist so stark, dass der hierfür benötigte Infrastrukturausbau nicht Schritt halten kann. Ein abflauendes Dorfleben und das Verschwinden von Läden und Gastronomie im Dorf führt zu mehr Fahrten. In Kombination mit der Verzögerung der Norderschliessung und damit der ausbleibenden Verbesserung des ÖV findet ein starkes Verkehrswachstum auf der Lanstrasse und den Quartierstrassen statt.

Verschiedene Risiken könne durch das Treffen geeigneter Massnahmen in deren Wirkung abgeschwächt werden. Zum Beispiel können die negativen Auswirkungen des Verkehrswachstums durch geeignete Infrastrukturmassnahmen vermindert werden.

Die Gemeinde hat das Potenzial, auch in Zukunft ein attraktiver Standort zu bleiben bzw. die Attraktivität noch weiter zu steigern. Hierfür ist es wichtig, dass sie weiterhin aktiv an der Optimierung des Verkehrssystems arbeitet und die Mobilität der Bevölkerung positiv beeinflusst.

## 4 Ziele

### 4.1 Übergeordnete Stossrichtungen

Das Verkehrssystem der Gemeinde soll einerseits die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ermöglichen und andererseits eine attraktive Siedlungsstruktur fördern. Zur Erreichung dieses Oberziels verfolgt der Gemeinderat die folgenden Hauptstossrichtungen. Sie stellen die Grundsätze dar, auf denen der KGV aufbaut. Die getroffenen Massnahmen müssen im Einklang mit diesen Grundsätzen stehen.

#### 1) Verkehr vermeiden und verlagern

Durch die Stärkung des Fuss- und Radverkehrs und des Mobilitätsmanagements, sowie der Förderung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität wird motorisierter Individualverkehr möglichst vermieden, respektive auf andere Verkehrsträger verlagert. Eine gute Grundversorgung in der Gemeinde machen Fuss- und Veloverkehr attraktiv.

#### 2) Verkehr lenken

Der motorisierte Individualverkehr wird möglichst direkt auf die Landstrasse gelenkt. Schleichverkehr und quartierfremder Verkehr sollen vermieden werden. Die Gestaltung der Quartierstrassen soll sicheres und langsames Fahren fördern.

#### 3) Sicherheit und Verträglichkeit erhöhen

Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer, ist gewährleistet. Es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verträglichkeit (Koexistenzprinzip).

#### 4) Öffentlicher (Verkehrs-) Raum gestalten

Der siedlungsverträglichen Gestaltung der Strassen (Landstrasse und Quartierstrassen) kommt hohe Bedeutung zu. Das Strassennetz und die Siedlung sind aufeinander abgestimmt.

### 4.2 Handlungsfelder

Die übergeordneten Stossrichtungen werden zu Zielsetzungen für die einzelnen Handlungsfelder konkretisiert:

Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen

Die Gemeinde verfügt über Strassenräume, die nach dem Koexistenzprinzip gestaltet sind und sowohl die lokalen als auch die verkehrlichen Nutzungsansprüche berücksichtigen.

Landstrasse

Die Landstrasse verfügt über einen der Siedlungsstruktur angemessene Gestaltung, insbesondere im Zentrumsbereich. Der Durchgangsverkehr wird siedlungsverträglich und auf einem der angrenzenden Nutzung angemessenen Geschwindigkeitsniveau abgewickelt.

Norderschliessung	Die Gemeinde Gipf-Oberfrick verfügt über eine attraktive und direkte Verbindung zum Bahnhof.
Umfahrung Ost	Minimierung der Belastung der Gemeinde durch den Durchgangsverkehr. Lösungsansätze müssen ein gutes Kosten-Nutzen Verhältnis aufweisen.
Verkehrsberuhigung	Alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer verfügen über ein hohes Wohl- und Sicherheitsempfinden auf dem Strassennetz von Gipf-Oberfrick. Dadurch wird auch eine hohe Wohnqualität erreicht.
Gerenbrücke	Über die Gerenbrücke fliesst wenig Durchgangsverkehr. Für den Quell-Ziel-Verkehr der Gemeinde bleibt die Gerenbrücke befahrbar. Der nicht vermeidbare Durchgangsverkehr wird auf einem tiefen Geschwindigkeitsniveau abgewickelt.
Parkierung	Der ruhende Verkehr wird unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Siedlungsentwicklung organisiert.
Mobilitätsmanagement	Die Bewohner und Beschäftigten der Gemeinde Gipf-Oberfrick verfügen über ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten.
Fuss- und Veloverkehr	Die Gemeinde verfügt sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr über ein dichtes Netz an sicheren und direkten Alltags- und Freizeitrouten.
Öffentlicher Verkehr	Das Gemeindegebiet und das Dorfzentrum sind gut durch die Bushaltestellen und den nahen Bahnhof erschlossen.

---

## 5 Handlungsfelder

Ausgehend von der Analyse werden verschiedene Handlungsfelder abgeleitet. Die Handlungsfelder werden nach Themenbereichen beschrieben und gruppiert:

- A: Strassennetz / MIV
- B: Mobilitätsmanagement und Parkierung
- C: Fuss- und Veloverkehr
- D: Öffentlicher Verkehr

Die Handlungsfelder verweisen ihrerseits auf konkrete Massnahmen, welche in Massnahmenblättern ausformuliert sind:

- Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV
  - A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen
  - A.2 Aufwertung Landstrasse
  - A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)
  - A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz
  - A.5 Verkehrsberuhigung
- Massnahmengruppe B: Parkierung und Mobilitätsmanagement
  - B.1 Parkierung Zentrum
  - B.2 Parkierung im Strassenraum
  - B.3 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht
  - B.4 Mobilitätsmanagement
- Massnahmengruppe C: Fuss- und Veloverkehr
  - C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr
  - C.2 Fusswegnetz
  - C.3 Velowegnetz
  - C.4 Querungen Landstrasse
  - C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung
  - C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord
- Massnahmengruppe D: Öffentlicher Verkehr
  - D.1 Bushaltestellen

Die Absichten und Massnahmen werden – sofern sie sich verorten lassen – in Teilplänen abgebildet:

- Teilplan MIV
- Teilplan ÖV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Veloverkehr

## 5.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen / Strassenklassierung

Je nach Lage und Bedeutung übernimmt das Strassennetz unterschiedliche Funktionen. Neben den Hochleistungsstrassen (Bund) Hauptverkehrsstrassen (Kanton) und Verbindungsstrassen (Kanton) wird das Strassennetz der Gemeinde in weitere Kategorien unterteilt:

Strassenkategorie	Funktion
<b>Innerhalb des Siedlungsgebiets</b>	
Sammelstrasse (SS)	Sammeln und erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Haupt- und Quartiersammelstrassen
Erschliessungsstrasse (ES)	Erschliessen innerhalb des Siedlungsgebiets; unterschieden wird zwischen Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen
<b>Ausserhalb des Siedlungsgebiets</b>	
Lokalverbindungsstrasse	Verbindungen zwischen kleineren Ortschaften, mit geringen Verkehrsmengen, die nur gelegentlichen von schweren Lastfahrzeugen befahren werden
Verbindungsweg	Erschliessung von Weilern und einzelnen Gebäuden ausserhalb geschlossener Ortschaften

Die Zuweisung der Strassen zu einer bestimmten Kategorie gibt Hinweise auf bestehende und gewünschte Belastung, sowie Dimensionierung und Gestaltung der Strasse. Ebenso hängen die Erschliessungsbeiträge der Anstösser von der Klassierung ab. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzergruppen und die angrenzende Bebauung zu berücksichtigen. Innerhalb gewachsener Strukturen ist eine klare Trennung der verkehrlichen Funktionen einer Strasse nicht immer möglich.

Die Strassen, Wege und Plätze sind so zu gestalten, dass sie selbsterklärend sind. Die Verkehrsteilnehmenden sollen möglichst ohne Signalisation die Strassenhierarchie (Hauptverkehrsstrasse, Quartiersammelstrasse, Quartiererschliessungsstrasse) und das geltende Verkehrsregime (Tempo 50, Tempo 30, Begegnungs- oder Fussgängerzone) erkennen und sich entsprechend verhalten.

Die Strassenräume werden nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Auf allen Strassen innerhalb des Siedlungsgebietes müssen die verschiedenen Nutzungsansprüche (unter anderem Fuss- und Veloverkehr, Busverkehr, Anwohner, Gewerbe) berücksichtigt werden. Die lokalen Nutzungsansprüche werden den Verkehrsfunktionen (durchleiten, sammeln, erschliessen) überlagert.

Das Strassennetz in Gipf-Oberfrick wird gemäss Teilplan MIV den verschiedenen Strassenkategorien zugeteilt. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS Normen und den oben genannten Grundsätzen. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Normen und Grundsätzen befindet sich im Anhang. Das Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen wird angepasst.

### Massnahmen / Pläne

- A1 Betrieb- und Gestaltung von Gemeindestrassen
- A2 Aufwertung Landstrasse
- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Veloverkehr
- Anhang 1: Dimensionierungsrichtlinien Gemeindestrassen
-

## 5.2 Landstrasse

Die Landstrasse ist die Ortsdurchfahrt und die wichtigste Verkehrsachse der Gemeinde Gipf-Oberfrick. Auf ihr wird ein Grossteil des gemeindeeigenen Verkehrs, wie auch des Durchgangsverkehr aus den talaufwärts liegenden Gemeinden Wittnau, Wölflinswil und Oberhof in Richtung Frick / A3 abgewickelt. Die Buslinie Frick – Aarau via Benkerjoch verkehrt ebenfalls über die Landstrasse. Für den Fuss- und Veloverkehr ist die Landstrasse für viele Wege eine direkte und schnelle Verbindung. Entlang der Landstrasse sind die meisten öffentlichen Nutzungen angelegt. Somit bildet sie ein wichtiges Element im Ortsbild und Teil des Lebens- und Wirtschaftsraumes von Gipf-Oberfrick.

Die Strasse ist heute grösstenteils als Kernfahrbahn mit beidseitigem Trottoir und Velostreifen ausgestattet. Der Velostreifen ist jedoch aufgrund des eingeschränkten Strassenquerschnitts stellenweise unterbrochen. Das Trottoir ist ebenfalls an einigen Stellen einseitig unterbrochen. Die Querung der Landstrasse wird mit verschiedenen Fussgängerstreifen ermöglicht.



Abbildung 18:  
Blick von Nordosten Richtung Zentrum



Abbildung 19:  
Blick vom Volg auf das Gemeindehaus



Abbildung 20:  
Verdeutlichung der Velostreifen durch rote Markierung beim Knoten Müligass / Gerenweg



Abbildung 21:  
Engstelle im Bereich Gipf

Im Zentrumsbereich nimmt die Strasse wenig Bezug zur Siedlung. Hier besteht Potenzial, die Strasse als Teil des Zentrums in dessen Entwicklung miteinzubeziehen. Dabei steht der Ansatz einer durchgängigen Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade im Vordergrund. Ausserdem ist für die Umsetzung eines belebten Zentrums ein durchgehender Querungsbereich wünschenswert.

Bei der Gestaltung der Landstrasse sind die Interessen der Verkehrs- und der Siedlungsplanung abzuwägen. Insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses sind einzubeziehen.

Die Landstrasse ist im Eigentum des Kantons und als Verbindungsstrasse gemäss Norm SN 640 043 klassiert. Gemäss den Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2016 verkehren auf der Landstrasse zwischen rund 5'800 Fz/Tag (Dorfeingang von / nach Wölflinswil / Wittnau, beide Richtungen) und knapp 11'000 Fz / Tag (Dorfeingang von / nach Frick, beide Richtungen). In der Anleitung Ortsdurchfahrten des BVU (2009) wird dazu folgendes hervorgehoben: «Der Charakter einer Ortsdurchfahrt in den unterschiedlichen Abschnitten bestimmt deren Gestaltung, wobei verkehrliche und städtebauliche Kriterien zu berücksichtigen sind. Netzfunktion und Verkehrsbelastung sind wichtige Merkmale, aber nicht allein massgebend. Vielmehr sollen lokal gute Lösungen gefunden werden unter Berücksichtigung und Abwägung aller Nutzungsansprüche.»

Die Landstrasse wurde zwischen 2006 und 2007 vollständig saniert. Für eine vorzeitige (kurzfristige) und vollständige Neugestaltung dürfte der Handlungsbedarf nicht gross genug sein. Im Sinne einer laufenden Weiterentwicklung ist aber folgendes Vorgehen denkbar:

- Überprüfen und optimieren der Querungen
- Überprüfen und optimieren weiterer kritischer Stellen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse mit Fokus auf den Zentrumsbereich
- Aufwertung der Landstrasse im Zentrumsbereich, evtl. punktuelle Aufwertungs-massnahmen ausserhalb Zentrum
- Schrittweise Umsetzung des gesamtem Betriebs- und Gestaltungskonzept im Rahmen der laufenden Instandhaltung

In den Jahren 2016/2017 wurde mit dem «Entwicklungskonzept Dorfmitte» eine Grundlage für die weitere Entwicklung des Dorfcentrums (Bereich Gemeindehaus / Volg) geschaffen. Die Entwicklung des Zentrums und die Optimierung der Landstrasse erfolgen parallel und sind laufend aufeinander abzustimmen. Zusätzlich werden punktuell weitere Abschnitte aufgewertet (Knoten Müliggass, Rössliplatz).

#### **Massnahmen / Pläne**

- A.2 Aufwertung Landstrasse
  - C.4 Querungen Landstrasse
  - D.1 Bushaltestellen
  - Teilplan MIV
  - Teilplan öffentlicher Verkehr
-

### 5.3 Norderschliessung

Das nördliche Gemeindegebiet in Gipf-Oberfrick ist zum Teil noch nicht (Bauzone «Dörrmattraï» unterhalb der «Gruhalde»), oder ungenügend erschlossen (Gewerbezone «Bodenmatt» beidseits des Bruggbachs). Ausserdem ist der Bahnhof Frick derzeit nur von Süden her zugänglich. Für die Gemeinde Gipf-Oberfrick bedeutet dies einerseits, dass der Zugang zum Bahnhof mit einem Umweg verbunden ist. Andererseits führt der Zugang über die Dammstrasse, die für die Fussgänger und Velofahrer eine relativ unattraktive Route mit gewissen Sicherheitsdefiziten darstellt. Um die Zugangswege insbesondere für den Langsamverkehr zu verkürzen und bezüglich Sicherheit und Attraktivität aufzuwerten, aber auch um das nördliche Gemeindegebiet zu erschliessen, beabsichtigt die Gemeinde Gipf-Oberfrick die geplante Norderschliessung auf Fricker Gemeindegebiet vom Bahnhof Richtung Gipf-Oberfrick weiterzuziehen.

Bisher wurden verschiedene Linienführungsvarianten einer Norderschliessung untersucht. Darunter befinden sich Varianten mit einer Unterführung und Anschluss an die Dammstrasse sowie Varianten mit einem Anschluss an die Landstrasse Gipf-Oberfrick und die Müliggass.

Die neue Erschliessung ist für die Gemeinde Gipf-Oberfrick aus verschiedenen Gründen interessant:

- **Verbindung zum Bahnhof für den MIV:** Die geplante Erschliessung verkürzt die Zugangswege aus dem Gemeindegebiet Gipf-Oberfrick an den Bahnhof für den MIV und entschärft – je nach Linienführung – das Nadelöhr «Bahndamm / Dammstrasse» wesentlich.
- **Verbindung zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr:** Die Norderschliessung soll als zusätzliche Langsamverkehrsachse den Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr besser erschliessen. Mit einigen weiteren Massnahmen könnte das bestehende Fuss- und Velowegnetz zudem ergänzt und optimiert werden (z.B. Anschluss ans «Grüne Netz» in Frick / Aufwertung Knoten Dammstrasse – Schulstrasse).
- **Erschliessungen:** Im Bereich der Linienführung der Norderschliessung befinden sich verschiedene nicht oder ungenügend erschlossene Gebiete, deren mögliche Erschliessung durch die Norderschliessung sichergestellt werden könnte.
- Durch eine Norderschliessung können – ja nach Linienführung – weitere Konflikte entschärft werden und Synergien genutzt werden (z.B. Knoten Landstrasse – Müliggass, Trottgassbrücke / Hochwasserschutz)

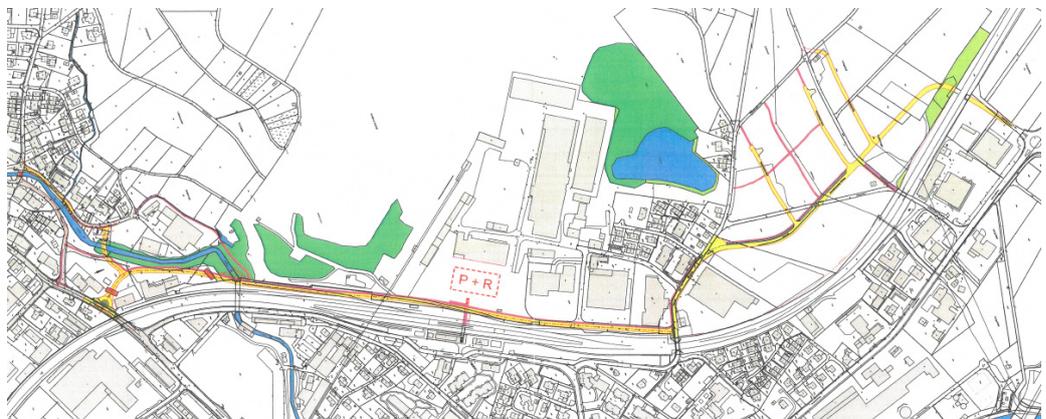


Abbildung 22:  
Geplante Linienführung der  
Norderschliessung

### Auswirkungen auf den Verkehrsablauf

Die Planung einer Norderschliessung erfolgt in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Frick. Die Auswirkungen der Norderschliessung auf den Verkehrsablauf müssen in Zusammenhang mit den Planungen auf dem Gemeindegebiet von Frick betrachtet werden.

Die Gemeinde Frick plant im Bereich des Bahnhofs die folgenden Massnahmen:

- Die Dammstrasse und der Bahnhofplatz sollen verkehrsberuhigt werden und in eine Begegnungs- oder Tempo 30 Zone überführt werden. Eine Sperrung der Damm- oder Bahnhofstrasse für den Autoverkehr ist nicht geplant.
- Die Ziegeleibrücke soll bestehen und für den MIV befahrbar bleiben.

Die Norderschliessung soll etappiert umgesetzt werden.

1. Abschnitt Lammet: Ziegeleibrücke bis Schützenweg
2. Abschnitt Bahnhof: Ziegeleibrücke bis Landstrasse Gipf-Oberfrick
3. Schützenweg bis Bölli-Kreisel

Mit der Realisierung der Norderschliessung werden die folgenden Auswirkungen erwartet:

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs des Bahnhofplatzes auf die Norderschliessung. Die Verlagerung dürfte ca. 50% des heutigen Verkehrs des Bahnhofplatzes betreffen, was ca. 3'000 Fahrzeugen pro Tag entspricht (gem. Masterplan Bahnhofsgelände Frick).
- Die schnellste Route von Gipf-Oberfrick Richtung Eiken verläuft neu über die Norderschliessung.
- Die schnellste Route von Gipf-Oberfrick zur Migros Frick führt neu über die Norderschliessung und die Ziegeleibrücke.
- Die schnellste Route für den Fuss- und Veloverkehr ins Zentrum Frick führt über den von Frick geplanten neuen Fuss- und Veloweg entlang des Bruggbachs.
- Die Unterführung der Landstrasse und der Knoten Dammstrasse – Schulstrasse in Frick werden entlastet

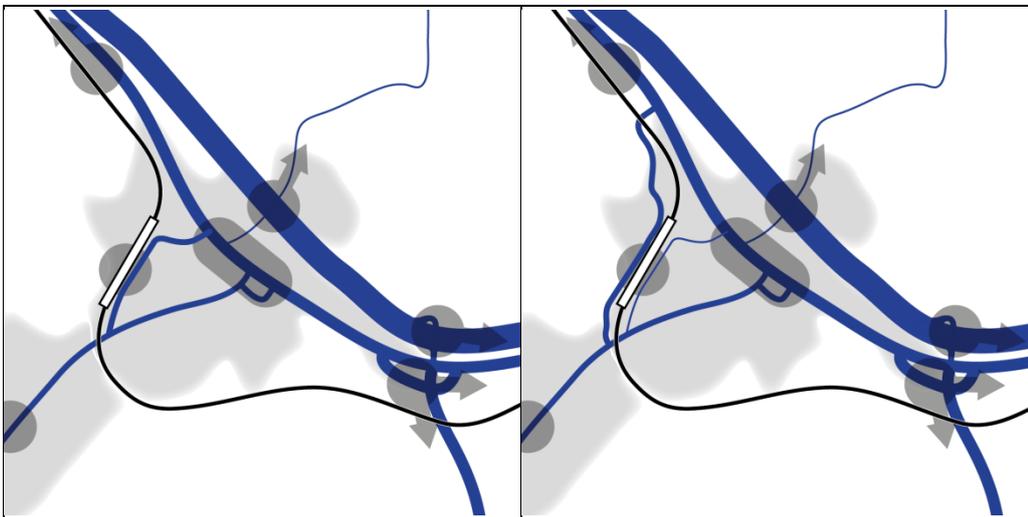


Abbildung 23:  
Verkehrsflüsse ohne Norderschliessung  
(links) und erwartete Verkehrsflüsse mit  
Norderschliessung (rechts)

## Grundlagen

Zur Norderschliessung bestehen folgende Grundlagen:

- **Masterplan Bahnhofsgelände Frick**  
(Gemeinde Frick, 19. April 2014, erarbeitet durch Metron Verkehrsplanung AG)  
Der Masterplan ist behördenverbindlich und dient als massgebende Grundlage für die weitere Planung und bei der Ausarbeitung und Anpassung von künftigen Planungsinstrumenten. Der Masterplan behandelt primär die künftige Entwicklung auf Fricker Gemeindegebiet. Die Inhalte sind aber für die weiteren Planungen in Gipf-Oberfrick relevant. Gemäss Netzstrategie (Kapitel 4) ist vorgesehen, die Dammstrasse mit dem Bau der Etappe Süd (Anschluss an die K488) zu einer Erschliessungsstrasse abzuklassieren. In einer ersten groben Abschätzung wird davon ausgegangen, dass ca 50% des Durchgangsverkehrs auf die Norderschliessung verlagert wird.
- **Verkehrs- und Planungsstudie Norderschliessung Bahnhof Frick**  
(Gemeinde Gipf-Oberfrick 4. April 2013, erarbeitet durch Belloli Raum- und Verkehrsplanung)  
Die Studie beurteilt die bisherigen Varianten der Norderschliessung auf Gipf-Oberfricker Gemeindegebiet und zeigt mögliche Ergänzungen und Optimierungen des Fuss- und Velowegnetzes auf. Als Bestvariante wird die Variante «Müligass» (Anschluss beim bestehenden Knoten) mit dem Bachübergang am bestehenden Ort evaluiert. Zur Norderschliessung wird ein zusätzlicher Dammdurchstich für den Fuss- und Veloverkehr sowie eine zusätzliche durchgängige Fuss- und Veloverbindung von den Wohngebieten Märte / Dörrmattrai ohne Niveauunterschiede zum Bahnhof empfohlen. In Form eines Masterplans mit verschiedenen Massnahmen werden die notwendigen weiteren Schritte sowie die Abhängigkeiten aufgezeigt.
- **Variantendarstellung für die Norderschliessung und des nördlichen Gemeindegebiets Gipf-Oberfrick, Stand Ende 2015**  
(Gemeinde Gipf-Oberfrick, Januar 2016, erarbeitet durch Jos Bovens)  
Die Variantendarstellung umfasst alle bisher untersuchten Varianten und zeigt Vor- und Nachteile auf. Gegenüber der Studie vom 4. April 2013 wird die Variante «Mitte» nicht über die Müligass geführt sondern mit einem neuen Bachübergang im Bereich des bestehenden Regenbeckens.
- **Anschluss Norderschliessung Bahnhof Frick an die Kantonsstrasse K488 – Variante Mitte mit neuem Übergang Bruggbach**  
(Gemeinde Gipf-Oberfrick, 15. Januar 2016, erarbeitet durch Koch + Partner)  
Der Bericht beschreibt die Variante «Mitte» mit neuem Bachübergang detailliert inkl. einer groben Kostenschätzung.

Mit einer Norderschliessung verfolgt die Gemeinde Gipf-Oberfrick primär das Ziel einer verbesserten Erschliessung des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr. Der Entscheid, welche Variante detaillierter untersucht und weitergezogen wird, ist noch ausstehend. Die Gemeinde führt entsprechende Abklärungen durch. Die Norderschliessung wird als Netzergänzung im KGV aufgenommen, ohne dass die genaue Linienführung bereits festgelegt wird. Der in der «Verkehrs- und Planungsstudie Norderschliessung Bahnhof Frick» enthaltene Masterplan resp. die formulierten Massnahmen und Abhängigkeiten haben unabhängig von der Linienführung grösstenteils noch immer Gültigkeit, einzelne Massnahmen sind gegebenenfalls anzupassen. Dies erfolgt im vorliegenden KGV. Massnahmen, welche das Fricker Gemeindegebiet betreffen, werden als Informationsinhalt aufgeführt.

### **Massnahmen / Pläne**

#### Massnahmen Gipf-Oberfrick

- A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)
- A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz
- C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung
- C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord
- Teilplan MIV
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Veloverkehr

#### Massnahmen Frick gemäss Masterplan Bahnhofsgebiet Frick vom 29. April 2016 (informativ)

- Bahnhofstrasse / Dammstrasse
  - Verlängerung Personenunterführung
-

### 5.4 Umfahrung Ost

In Gipf-Oberfrick besteht die Idee, die Landstrasse mittels einer Umfahrung vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Umfahrung soll von Wölflinswil, Oberhof und Wittnau her vor dem Ortseingang Gipf-Oberfrick rechts abzweigen und – bevorzugt als Tunnellösung – das Siedlungsgebiet im Osten umfahren. Im Bereich des Autobahnanschlusses Frick soll die Umfahrungsstrasse wieder in das bestehende Strassennetz führen. Ergänzend dazu könnte entlang des Bahndamms die Verbindung zur Norder-schliessung geschaffen werden. Die neuen Strassen könnten als Kantonsstrassen ge-baut werden, die Landstrasse könnte so abklassiert und als Gemeindestrasse rückge-baut werden.

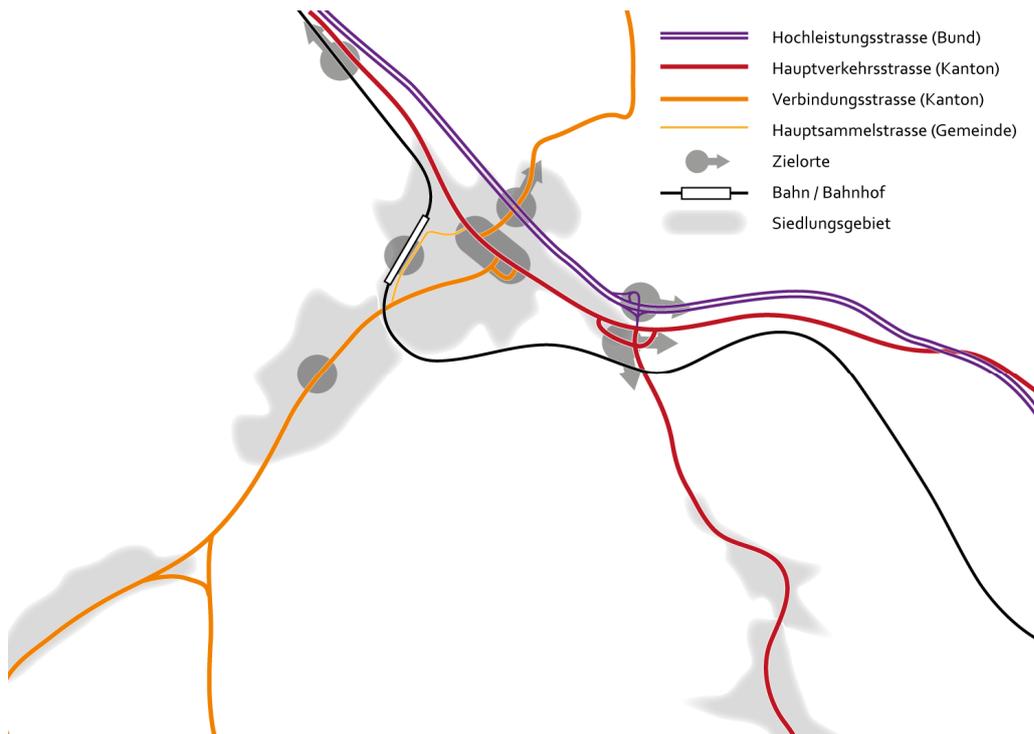


Abbildung 24:  
Strassenhierarchie IST-Zustand

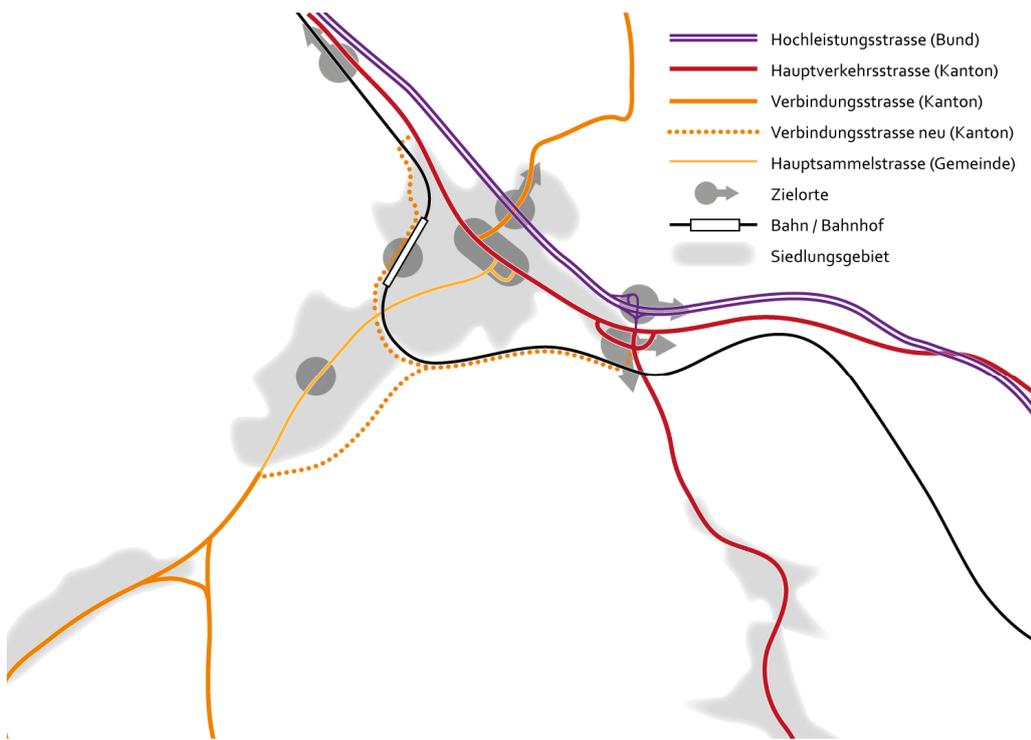


Abbildung 25:  
Mögliche Strassenhierarchie mit Nord-  
erschliessung und Umfahrung Ost

Bei der Umfahrung Ost handelt es sich um erste Projektideen, welche noch nicht genauer untersucht wurden. Für die Entscheidung, ob die Projektideen weiterverfolgt werden sollen, gilt es Folgendes abzuwägen:

### Entlastungswirkung

Eine «Umfahrung Ost» entlastet die Gemeinde vom Durchgangsverkehr der Gemeinden Wittnau, Oberhof, Wölflinswil, Kienberg, allerdings nur in Richtung des Fricktal-Centers und des umliegenden Arbeitsplatzgebiets, sowie in Richtung Autobahn und Staffeleggatal.

Gemäss Verkehrsmessungen im Juni 2016 verkehren auf der Landstrasse rund 5'800 (Dorfeingang von/nach Wölflinswil/Wittnau) und knapp 11'000 Fz/Tag (Dorfeingang von/nach Frick). Um zu ermitteln, wie gross der Anteil Durchgangsverkehr tatsächlich ist, müssen detailliertere Erhebungen (z.B. Nummernschilderhebungen) gemacht werden. Zudem ist offen, wie gross der Anteil der Fahrten mit Verlagerungspotenzial (Richtung Autobahnanschluss / Staffeleggatal) ist.

Aus den bestehenden Daten lässt sich aber zumindest schliessen, dass der Anteil Ziel-Quellverkehr in Gipf-Oberfrick im Minimum 47% (Differenz zwischen Dorfeingang und Dorfausgang Richtung Frick) beträgt. Hinzu kommen jene Fahrten zwischen Gipf-Oberfrick oder dem Zentrum Frick und den dahinterliegenden Talgemeinden. Der Anteil Durchgangsverkehr dürfte daher unter 50% liegen.

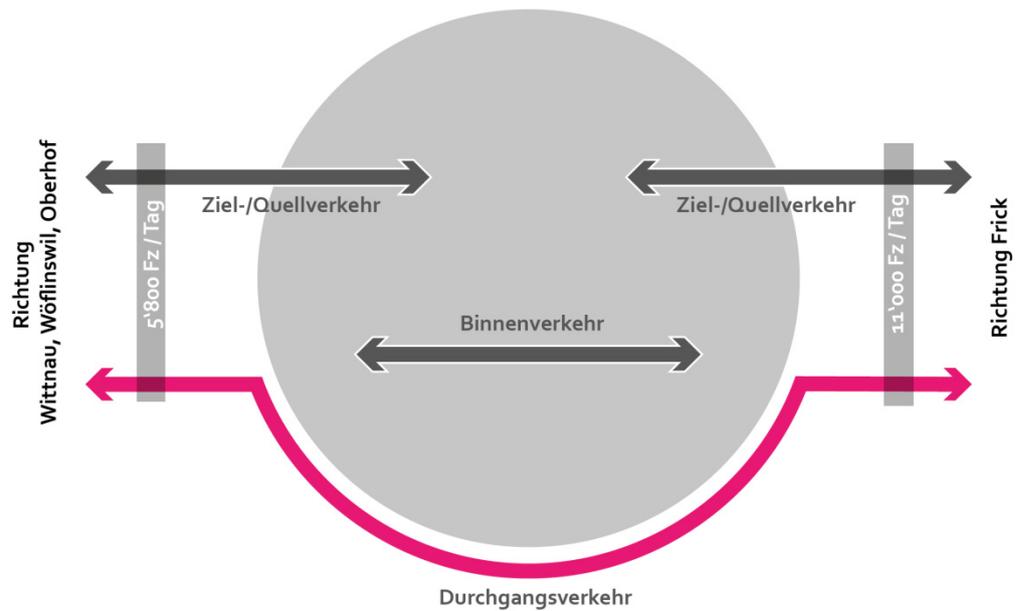


Abbildung 26:  
Schema Verkehrsbeziehungen

Für das Verlagerungspotenzial der Umfahrung heisst dies folgendes:

- Das Verlagerungspotenzial für den Ziel-Quellverkehr ist gering.
- Der Durchgangsverkehr mit den Zielorten Fricktal-Center und umliegendes Arbeitsplatzgebiet, Autobahn und Staffeleggtal kann auf die Umfahrung Ost verlagert werden.
- Für den Durchgangsverkehr mit Zielort Zentrum Frick dürfte kaum Verlagerungspotenzial bestehen.
- Das Verlagerungspotenzial für den Durchgangsverkehr Richtung Oeschgen / Eiken kann nur dann ausgeschöpft werden, wenn alle neuen Netzelemente (Norderschliessung, Umfahrung Ost und Verbindung zwischen den beiden neuen Strassen) erstellt werden. Ansonsten sind die Wege zu lang.

Generell kann das Verlagerungspotenzial nur dann ausgeschöpft werden, wenn der Durchfahrtswiderstand auf der Landstrasse massiv erhöht wird. Dies steht im Widerspruch zum Umstand, dass die Landstrasse auch künftig praktisch den gesamten Ziel- und Quellverkehr sowie den Binnenverkehr aufnehmen müsste.

### Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

Die aktuellen Prognosen gehen von einer Bevölkerungs- und damit verbundenen Verkehrszunahme aus. Differenzierter betrachtet zeigt die kantonale Bevölkerungsstatistik, dass die Gemeinden Oberhof, Wölflinswil und Wittnau in den letzten Jahren weniger stark gewachsen sind als Frick und Gipf-Oberfrick. Die aktuellen Prognosen, die sich auf den kantonalen Richtplan und die Bauzonenstatistik stützen, lassen annehmen, dass sich dieser Trend fortsetzt. Unter Berücksichtigung der bestehenden Vorgaben und Leitbilder (nachhaltige Verkehrsentwicklung) und des Umstands, dass die drei Gemeinden Oberhof, Wölflinswil und Wittnau zusammen weniger Einwohner zählen als Gipf-Oberfrick, ist – in absoluten Zahlen – auch künftig nicht mit einer starken Verkehrszunahme zu rechnen.

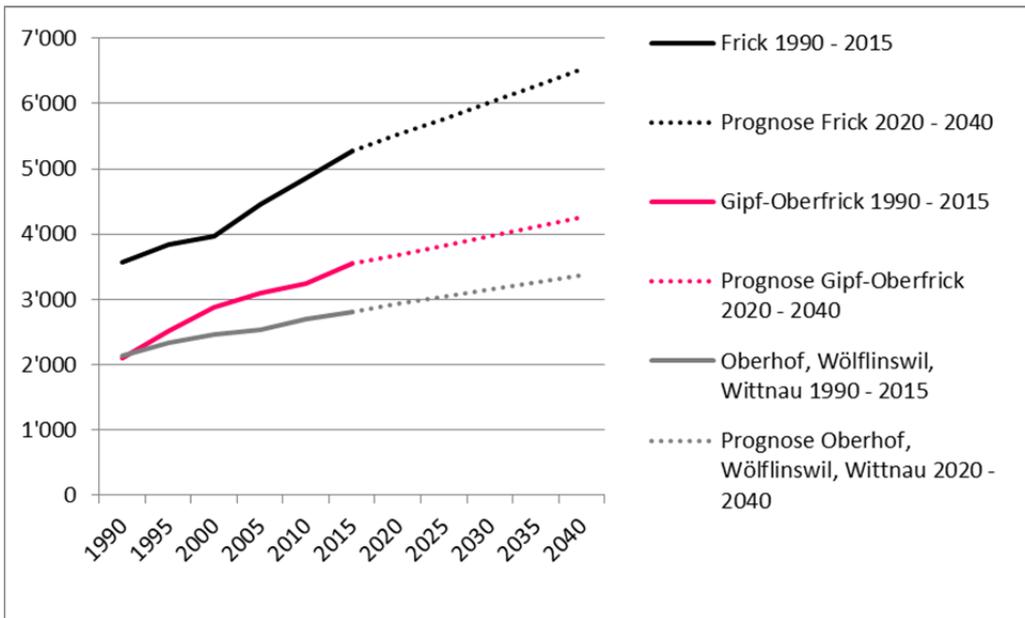


Abbildung 27:  
 Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2015  
 und Prognosen 2040  
 (Quelle: Statistisches Amt Kanton Aargau  
 / Kantonaler Richtplan)

**Belastung Umfahrungsstrasse**

Ausgehend von den Bevölkerungszahlen kann die Verkehrsnachfrage auf einer künftigen Umfahrungsstrasse überschlagsmässig abgeschätzt werden<sup>3</sup>. Unter der Annahme, dass 50% aller Fahrten (Durchgangsverkehr) über die neue Umfahrung führen, weist diese rund 1'500 bis 1'700 Fahrten pro Tag auf. Basierend auf diesen Abschätzungen kann davon ausgegangen werden, dass die Umfahrung im Jahr 2040, selbst wenn alle Fahrten aus den Talgemeinden über die neue Umfahrung führten, nur rund 3'300 Fahrten pro Tag aufweisen würde.

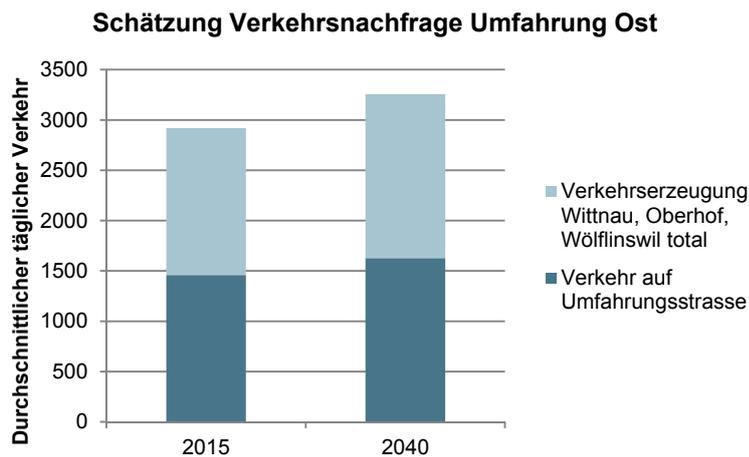


Abbildung 28:  
 Überschlagsmässige Abschätzung der Verkehrsnachfrage für die Umfahrungsstrasse

<sup>3</sup> Annahme: 3.4 Wege / Tag, MIV-Anteil: 50%, Besetzungsgrad: 1.6

### **Funktion Landstrasse und Dorfzentrum Gipf-Oberfrick**

Praktisch alle öffentlichen Nutzungen, Gaststätten und Geschäfte in Gipf-Oberfrick befinden sich entlang der Landstrasse. Das Dorfzentrum im Bereich Volg / Gemeindehaus soll gestalterisch und mit zusätzlichen Nutzungen aufgewertet werden. Um auch künftig ein belebtes und attraktives Dorfzentrum zu erhalten, muss dieses für alle Verkehrsmittel erreichbar sein. Wird das Dorfzentrum grossräumig umfahren, besteht die Gefahr, dass Kaufkraft in weiter weg gelegene, aber durch die Umfahrung gut erschlossene Gebiete abwandert (z.B. Fricktal-Center).

### **Machbarkeit / Kosten und Nutzen**

Bei der Umfahrung Ost handelt es sich um ein aufwändiges neues Bauwerk, welches entweder über bestehendes Kulturland führt (Flächenverbrauch ca. 3 ha), oder aber als unterirdische Lösung mit grossem Aufwand und Kosten erstellt werden muss. Eine Tunnellösung ist deutlich teurer als eine oberirdische Lösung. Zusätzlich entstehen im Bereich der Tunnelportale Einschnitte in die Landschaft. Im Hinblick auf die geringe Entlastungswirkung resp. die vergleichsweise tiefe Verkehrsbelastung auf der neuen Strasse ist es fraglich, ob das Projekt einer Kosten-Nutzen-Überprüfung standhalten würde.

### **Prioritäten Kanton**

Der Kanton Aargau plant Strassenausbauten nach den folgenden Grundsätzen (gem. kantonalem Richtplan):

«Gezielte Ausbauten der Strasseninfrastruktur sind sinnvoll (nicht kumulativ), wenn:

- die Folgen der Verkehrsüberlastung gross sind,
- die betrieblichen Massnahmen wie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ausgeschöpft sind,
- die Funktionsfähigkeit des Hauptverkehrsstrassennetzes gewährleistet werden muss,
- um eine Verflüssigung einerseits und die Entlastung des untergeordneten Strassennetzes andererseits zu erzielen,
- bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr oder die kombinierte Mobilität geschaffen werden,
- die Verkehrssicherheit, der Lärmschutz oder der Ortsbildschutz zu verbessern sind.»

Die offene Formulierung erlaubt eine teilweise Zustimmung in den Bereichen Langsamverkehr und Lärmschutz. Auch wenn der Verkehr auf der Landstrasse für direkt Betroffene (Anwohner Landstrasse) belastend ist, sind die Konflikte aus kantonaler Sicht – verglichen mit deutlich stärker belasteten Ortsdurchfahrten – eher gering. Eine Umfahrung von Gipf-Oberfrick – auch in einem grösseren Kontext – ist daher in der aktuellen Planung des Kantons nicht vorgesehen. Aufgrund der kantonalen Kriterien für eine Umfahrungsstrasse und den anstehenden Herausforderungen in Zentrumsräumen mit sehr viel höheren Belastungen dürfte sich dies in absehbarer Zeit kaum ändern.

Abgesehen von der Norderschliessung sind keine weiteren Netzergänzungen vorgesehen. Die Landstrasse wird gemäss Massnahmenblatt «Aufwertung Landstrasse» schrittweise umgestaltet, mit dem Ziel einer siedlungsfreundlichen Abwicklung des Durchgangsverkehrs.

### 5.5 Verkehrsberuhigung / Verkehrssicherheit

In Wohnquartieren und Zentrumsgebieten mit einem hohen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs haben hohe Geschwindigkeiten des MIV ein grosses Gefahrenpotenzial. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten beim MIV mittels Zonensignalisation (Tempo 30 oder Begegnungszonen) können das Wohlbefinden und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden erhöht werden.

In der Gemeinde Gipf-Oberfrick war die Einführung von Tempo 30 bereits mehrfach ein Thema. In den Jahren 2004 und 2010 lehnte die Bevölkerung in Referendumsabstimmungen einen Planungskredit für die Einführung von Tempo 30 ab. In der Bevölkerungsumfrage im Jahr 2014 hingegen war die Einführung von Tempo 30 mit 375 Nennungen die meistgenannte Antwort auf die Frage, wo die Gemeinde bzgl. des MIV vor allem investieren sollte.

Im Folgenden sind die hauptsächlich positiven Effekte von Tempo 30 / Begegnungszonen aufgeführt, die zu einer erhöhten Lebensraum- und Wohnqualität führen.

#### Kürzere Anhaltewege

Der Bremsweg ist bei 30 km/h rund halb so lang wie bei 50 km/h. Dies führt zu weniger Unfällen. Zudem können Fussgänger tiefere Geschwindigkeiten leichter einschätzen als höhere.

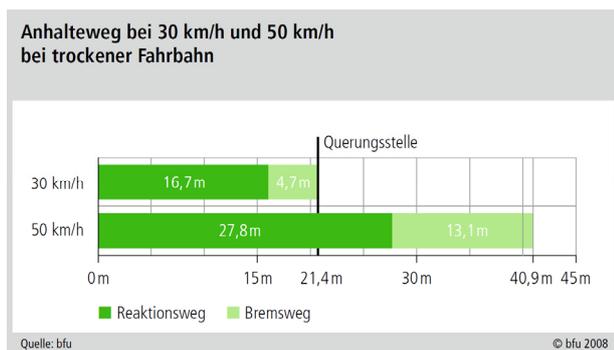


Abbildung 29:  
Anhalteweg bei Tempo 50 und Tempo 30  
(Quelle: bfu)

### Geringere Unfallfolgen

Bei einem Unfall ist die Gefährdung für Fussgänger deutlich geringer bei tieferen Geschwindigkeiten.

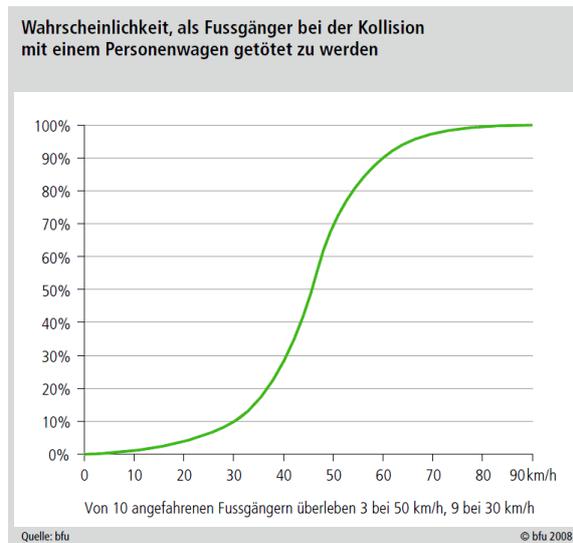
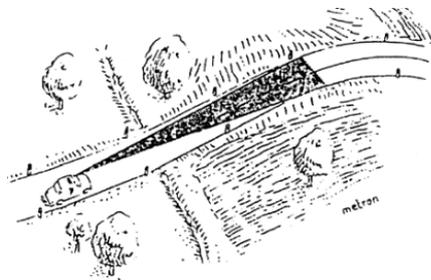


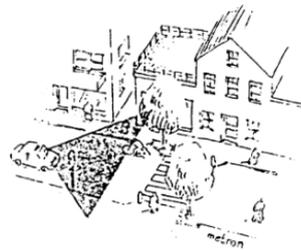
Abbildung 30:  
Symboldiagramm Unfallfolgen  
(Quelle: bfu)

### Breiterer Aufmerksamkeitsbereich

Bei tieferen Geschwindigkeiten können Fahrzeuglenker die Aufmerksamkeit auf die nähere Umgebung konzentrieren. Die Wahrnehmung des Umfeldes verbessert sich somit.



hohe Fahrgeschwindigkeit



niedrige Fahrgeschwindigkeit

Abbildung 31:  
Schematische Darstellung des Aufmerksamkeitsbereichs des Fahrzeuglenkers und der Geschwindigkeit  
(Quelle: Metron)

### Verringerter Treibstoffverbrauch, Reduzierte Schadstoff- und Lärmbelastung

Innerhalb von Siedlungsgebieten sind die Geschwindigkeiten bei Tempo 30 in der Regel gleichmässiger. Dadurch resultieren geringerer Treibstoffverbrauch, wie auch geringere Schadstoff- und Lärmemissionen als bei einer unregelmässigeren stop-and-go-Fahrweise.

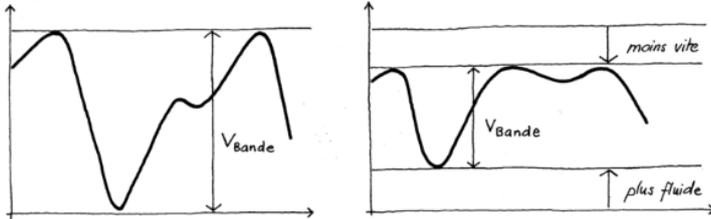


Abbildung 32:  
Weg-Zeit-Diagramm bei Tempo 50 (links)  
und Tempo 30 (rechts)

### Reduktion von Schleichverkehr

Der motorisierte Verkehr soll auf der Hauptachse (Landstrasse) abgewickelt werden, während die Quartiere vom Schleichverkehr verschont bleiben sollen. Durch die Einführung von Tempo 30 wird die Netzhierarchie gestärkt und die Strassen übernehmen die zugeordnete Funktion. Damit der Schleichverkehr reduziert werden kann, muss der Verkehrsfluss auf der Landstrasse in Gipf-Oberfrick und auf der Schulrasse / Geisgasse sowie auf der Hauptstrasse in Frick gewährleistet sein.

### Reduzierter Flächenverbrauch

Bei tieferen Geschwindigkeiten können die Strassen grundsätzlich schmaler ausgebildet werden.

### Kürzere Sichtweiten bei Grundstückszufahrten und an Knoten

Die gesetzlich geforderten Sichtweiten bei Knoten, Grundstückszufahrten, etc. werden aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten reduziert. Dies entlastet Grundeigentümer und die Gemeinde bei Um- und Neubauten.

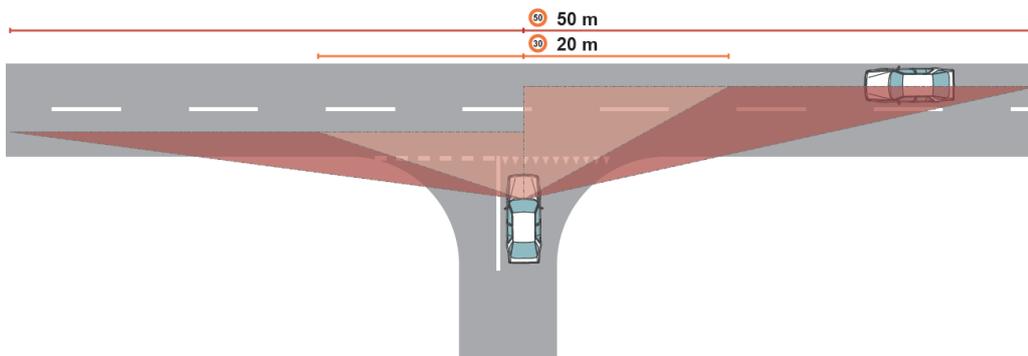


Abbildung 33:  
Freizuhaltenen Sichtzonen bei Tempo 50  
und 30  
(eigene Darstellung)

### Umsetzung Verkehrsberuhigung

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt ein Geschwindigkeitsregime, das Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen (vor allem Haupt- und wichtige Sammelstrassen) vorsieht und die siedlungsorientierten Strassen (untergeordnete Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) in Tempo-30-Zonen einbindet. In Tempo-30-Zonen soll primär mit Erkennungsmassnahmen (Eingangstor, Markierung, Rechtsvortritt, Tempo-30-Signet) gearbeitet werden. Wo nötig können zusätzlich bauliche Massnahmen eingesetzt werden.

In Gipf-Oberfrick sind aktuell keine verkehrsberuhigten Zonen signalisiert. Sehr sensible Strassenabschnitte und Kreuzungen (z.B. Schulstrasse) sind durch andere betriebliche Massnahmen wie z.B. Fahrverbot oder punktuellen baulichen Massnahmen entschärft.

Grundsätzlich können tiefere Geschwindigkeiten vielerorts im Siedlungsgebiet auch ohne die Signalisation sondern nur durch bauliche Massnahmen und Gestaltung erreicht werden. Dies hat aber folgende entscheidende Nachteile:

- Geschwindigkeiten bis Tempo 50 können nicht gebüsst werden, die Temporeduktion ist freiwillig
- Die Dimensionierung von Ein- und Ausfahrten und Einmündungen muss auf die signalisierte Geschwindigkeit (Tempo 50) erfolgen (Abbildung 33).

Die Gemeinde Gipf-Oberfrick verfügt über eine Zusammenstellung der «kritischen Orte» für den MIV, den Fuss- und den Veloverkehr. Als kritische Orte werden Bereiche (v.a. Kreuzungsstellen) bezeichnet, an denen subjektive Sicherheitsdefizite bestehen. Einige der kritischen Orte wurden bereits durch bauliche Massnahmen entschärft.

An einigen kritischen Orten wurden im Juni 2016 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt (Abbildung 34). Gemessen wurden sowohl die Anzahl Fahrzeuge als auch die Geschwindigkeit.

Die für die Geschwindigkeit relevanten Messstellen befinden sich auf Quartiersammelstrassen. Es wird davon ausgegangen, dass auf den meisten Quartierserschliessungsstrassen aufgrund der Dimensionierung und der kurzen Strassenabschnitte grundsätzlich tiefere Geschwindigkeiten gefahren werden.

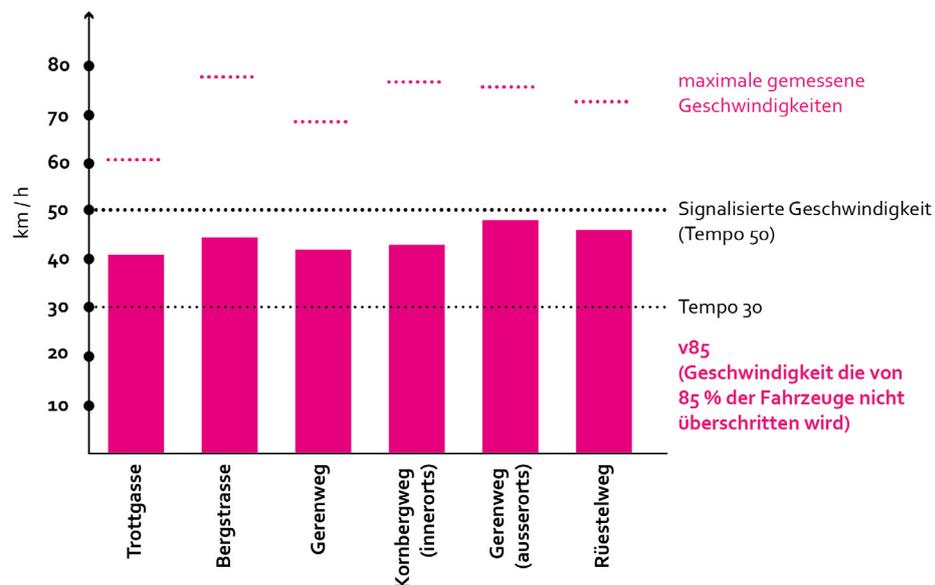


Abbildung 34:  
Übersicht Ergebnisse Geschwindigkeitsmessungen auf Quartiersammelstrassen  
(Quelle: Seitenradarmessungen)

Bei der Auswertung der Geschwindigkeitsmessungen auf Quartiersammelstrassen fällt folgendes auf:

- Die signalisierte Geschwindigkeit (Tempo 50) wird mit dem massgebenden Wert v85 auf keinem Querschnitt überschritten.
- Auf den gemessenen Querschnitten liegt die massgebende Geschwindigkeit (V85) nicht nur höher als 30 km/h, sondern sogar über 40 km/h.
- Einzelne gemessene Geschwindigkeiten sind sehr hoch.

Die gemessenen Geschwindigkeiten berechtigen zur Annahme, dass einige kritische Orte durch die Reduktion der Geschwindigkeiten ganz oder teilweise entschärft werden könnten.

Die Anordnung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten (Tempo 30 oder Tempo 20) ist nur gestützt auf ein vorgängig erstelltes verkehrstechnisches Gutachten möglich. Je nach bestehendem Geschwindigkeitsniveau reicht es, die geltende Geschwindigkeit zu signalisieren, oder aber es sind bauliche Massnahmen notwendig. Verkehrsberuhigte Zonen müssen ein Jahr nach der Umsetzung auf ihre Zielsetzungen hin überprüft werden (Unfälle, Geschwindigkeiten, Sicherheitsdefizite etc.)



Abbildung 35:  
Referenzbilder für Tempo 30  
(Widen, Auw, Wil SG, Freiburg,  
Quelle: Metron)

In Gipf-Oberfrick können die meisten Quartiererschliessungsstrassen ohne weitere bauliche Massnahmen in Tempo 30 Zonen integriert werden. Auf einigen Quartiersammelstrassen dürften punktuelle bauliche Massnahmen notwendig sein. An den Ortseingängen könnten die Geschwindigkeiten mit ausgeprägten Zoneneingängen (Toren) gesenkt werden.

Für einige sehr sensible Wohnstrassen / Spielstrassen und im Umfeld der Schule wäre auch die Umsetzung von Begegnungszonen denkbar. Dies dürfte eine sanfte Umgestaltung des Strassenraums erfordern.

#### **Massnahmen / Pläne**

- A.5 Verkehrsberuhigung
- C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr
- Teilplan MIV

### **5.6 Gerenbrücke**

Die Gerenbrücke stellt neben der Landstrasse und der geplanten Norderschliessung die einzige alternative Verbindung von Gipf-Oberfrick nach Frick dar.

Die Verbindung Gipf-Oberfrick - Gerenbrücke - Badi - Gänsacker - Hauptstrasse Frick bildet eine attraktive Alternativverbindung zum Autobahnanschluss und Richtung Staffelegg / Bözberg. Diese wird insbesondere in der Hauptverkehrszeit genutzt, wenn die Einfahrt von der Geissgasse in die Hauptstrasse überlastet ist. Entsprechend entsteht Schleichverkehr in den Quartieren beidseits der Brücke. Verschiedentlich werden auch hohe Geschwindigkeiten auf den Quartierstrassen beobachtet, was für die Quartierbevölkerung ein Ärgernis und ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Eine Messung vom 23. bis 29.6.2016 am Gerenweg (ausserorts zwischen Gerenbrücke und Freudackerweg) ergab einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 503 Fz./Tag (vgl. auch Abbildung 15, S. 23). Es ist davon auszugehen, dass der überwiegende Anteil dieser Fahrten über die Gerenbrücke führt.

Zur Entschärfung des Konflikts sind folgende Varianten denkbar:

- **Sperrung Gerenbrücke** für den motorisierten Verkehr mit baulichen Massnahmen (z.B. Poller)
- **Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes** auf der gesamten Schleichverkehrsrouten: Die Brücke bleibt befahrbar, der Durchfahrtswiderstand wird durch Umsetzung von Tempo 30 und einer Redimensionierung von Strassen und Knoten erhöht.

	<b>Sperrung Gerenbrücke</b>	<b>Erhöhung des Durchfahrtswiderstands</b>
Verkehrsmengen	Durchgangsverkehr Freudacker-/ Gerenweg – Juraweg verunmöglicht	Verbindung Freudacker-/ Gerenweg – Juraweg weiterhin möglich, die Attraktivität für den Durchgangsverkehr nimmt durch die tieferen Geschwindigkeiten ab.
Geschwindigkeitsniveau	Die Quartierstrassen werden nur noch vom Zubringerverkehr genutzt. Die erhöhten Geschwindigkeiten dürften deshalb abnehmen.	Durch die Einführung von Tempo 30 erhalten die Gemeinden die Möglichkeit hohe Geschwindigkeiten zu ahnden
Umwege	Für die Quartiere am Freudackerweg entstehen Umwege für Fahrten zum Schwimmbad oder Richtung Brugg / Aarau.	Die direkte Verbindung Freudackerweg – Schwimmbad / Hauptstrasse Süd bleibt bestehen. Durch die tiefere Geschwindigkeit dürfte die Fahrzeit gegenüber heute leicht zunehmen.

Tabelle 1:  
Gegenüberstellung Varianten Gerenbrücke

In der Vergangenheit gab es bereits Bestrebungen die Brücke vom MIV zu befreien und somit die Quartiere vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Obwohl die Sperrung nicht umgesetzt wurde, bleibt die Entlastung der Quartiere vom Durchgangsverkehr auch weiterhin das Ziel von beiden Gemeinden. Der Verkehr Richtung Autobahn, Staffelegg oder Brugg soll auf der Land- bzw. Schulstrasse gebündelt werden.

Für die Gemeinde Gipf-Oberfrick sind die Brücke und deren Befahrbarkeit jedoch von Bedeutung, da sie neben der Landstrasse die einzige Verbindung aus der Gemeinde heraus Richtung Frick darstellt. Auch wenn dereinst mit der Norderschliessung ein zusätzlicher Übergang nach Frick realisiert würde, wäre die Gemeinde stark von wenigen Übergängen über die Gemeindegrenze abhängig. Sie hat deshalb ein Interesse, dass die Gerenbrücke für den quartierinternen Verkehr befahrbar bleibt.

Der Gemeinderat von Gipf-Oberfrick beabsichtigt, auf allen Quartierstrassen Tempo 30 einzuführen und so den Verkehr zu beruhigen. Davon betroffen sind auch die Zubringerstrassen zur Gerenbrücke, insb. Gerenweg, Freudackerweg und Enzbergstrasse. Neben der Signalisation von Tempo 30 könnte die Fahrbahn des Gerenwegs künftig, gemäss den im KGV festgelegten Dimensionierungsrichtlinien, auf 5.5 m verschmälert werden. Durch diese beiden Massnahmen kann die Attraktivität dieser Route für den Durchgangsverkehr vermindert werden. Zudem bewirken die tieferen Geschwindigkeiten eine Reduktion der negativen Auswirkungen und somit eine quartierverträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs.

Durch entsprechende Massnahmen auf Fricker Seite am Juraweg könnte der Durchfahrtswiderstand dieser Route weiter erhöht werden, was die Attraktivität für den Durchgangsverkehr weiter vermindern würde. Ebenso dürfte ein Umbau des Knotens Geissgasse – Hauptstrasse die Attraktivität der «Hauptroute» gegenüber der «Schleichroute» über die Gerenbrücke erhöhen.

Die Gemeinde beabsichtigt keine Sperrung der Gerenbrücke. Durch die Einführung von Tempo 30 soll der Durchfahrtswiderstand der Schleichverkehrsrouten erhöht werden. Dadurch soll der Schleichverkehr abnehmen und der verbleibende Verkehr siedlungsverträglich abgewickelt werden.

#### **Massnahmen / Pläne**

- A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen
- A.5 Verkehrsberuhigung
- Teilplan MIV

## 5.7 Parkierung

### Parkierung auf öffentlichem Grund

Die Gemeinde verfügt über folgende öffentliche Parkplätze:

- Gemeindehaus (ca. 15 im Normalbetrieb, bei optimierter Belegung sind deutlich mehr möglich)
- Volg (ca. 45)
- Schule / Sportanlagen (ca. 35)
- Beim Jugendtreff (Naturena Sinnespfad) (ca. 20)

Die Parkplätze sind weder zeitlich beschränkt noch gebührenpflichtig. Die Parkplätze werden genützt, es besteht – vor allem in Kombination mit den privaten Kundenparkplätzen vor den Geschäften entlang der Landstrasse – aber ein genügendes Angebot.

Die Gemeinde Frick plant eine Erweiterung der P+R-Anlagen auf der Nordseite des Bahnhofs. Falls diese Erweiterung realisiert wird, müssen die Bestimmungen zur öffentlichen Parkierung in Gipf-Oberfrick darauf abgestimmt werden.

Der Parkplatz auf dem Gemeindeparkplatz wird mit Ausnahme von grösseren Anlässen der Gemeinde oder der Kirche nur wenig genutzt. Im Zusammenhang mit der Aufwertung und Belebung des Dorfzentrums soll daher der Gemeindeparkplatz neu organisiert werden. Eine Verschiebung und / oder neue Anordnung der Parkplätze ist dabei zu prüfen. Für grössere Anlässe sind temporäre Lösungen zu suchen. Dabei sind Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu berücksichtigen, die gesamthaft in einem Mobilitätskonzept für eine grössere Veranstaltung definiert sind.

#### Massnahmen / Pläne

- B.1 Parkierung Zentrum
- B.4 Mobilitätsmanagement
- Teilplan MIV

In einigen Wohnquartieren werden Autos dauerhaft oder vorübergehend auf öffentlichem Grund (Strasse) abgestellt. Eine Gebühr für dauerhaftes Parkieren im öffentlichen Strassenraum (z.B. Nachtparkiergebühr) wird nicht erhoben. Im Strassenraum abgestellte Fahrzeuge führen punktuell zu Konflikten mit durchfahrenden Fahrzeugen.

Da die meisten Nutzungen über genügend Parkplätze auf privatem Grund verfügen und nur wenige Strassen zum (nächtlichen) Dauerparkieren benutzt werden, dürfte sich der Kontrollaufwand für die Abgeltung des Dauerparkierens zurzeit nicht lohnen. Die Einführung einer Gebühr für das Dauerparkieren zu einem späteren Zeitpunkt ist jedoch denkbar. Bestehende Konflikte werden durch punktuelle Massnahmen wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von einigen Parkfeldern gelöst.

#### Massnahmen / Pläne

- B.2 Parkierung im Strassenraum

### Parkierung auf privatem Grund

Private Eigentümer sind verpflichtet, für die jeweilige Nutzung die entsprechenden Parkplätze zu erstellen. Gemäss Bauverordnung §43 ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze aus der VSS Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Diese legt die minimale und maximale Parkplatzanzahl fest. Die Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht erfolgt einerseits, wenn sich ein Konflikt mit wichtigen öffentlichen Interessen ergibt (z.B. Ortsbildschutz und Verkehrssicherheit). Andererseits können auf nutzungsplaner-

schem Weg bestimmte Gebiete von dieser Pflicht ganz oder teilweise befreit oder die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagt werden (sogenanntes «auto-reduziertes» oder «autofreies» Wohnen).

Der Masterplan Kernzone vom 9.3.2015 zeigt auf, dass in der Kernzone vermehrt Vorgärten zu Parkplätzen umfunktioniert werden. Dies soll mit entsprechenden Vorgaben in der BNO verhindert werden. Im Masterplan wird vorgegeben, dass die oberirdische Parkierung höchstens einen Drittel der Vorplatzfläche einnehmen darf. Zudem wird auf die Möglichkeit der Nutzung von Scheunen und Remisen als Garagen hingewiesen – auch über die Grundstücksgrenze hinaus.

Alle Massnahmen der privaten Parkierung müssen mit den Bestimmungen der öffentlichen Parkierung abgestimmt werden.

Ergänzend zu den kantonalen Vorgaben sollen folgende Punkte in die BNO von Gipf-Oberfrick aufgenommen werden:

- Möglichkeit der teilweisen oder kompletten Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht für Neubauten im Umkreis von 750 m um den Bahnhof Frick (Gewerbegebiet Bodenmatt, Wohnzone Dörrmattraai, Müligass bis Trottgassbrücke, Wohn- und Gewerbe Gerenweg), sofern ein plausibles Mobilitätskonzept vorliegt.
- Aufnahme der im Masterplan formulierten Vorgaben bezüglich Vorgärten und Parkierung in der Kernzone in die BNO.
- Aufnahme von Vorgaben zur Erstellung von Veloabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern und gewerblichen Nutzungen.

#### **Massnahmen / Pläne**

- B.3 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht

## **5.8 Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hat zum Ziel, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Verkehrsverlagerung vom MIV auf umweltverträglichere Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr). Mit Mobilitätsmanagement können auch Abläufe verbessert oder Verkehr vermieden werden. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar.

Die Gemeinde ist bereits heute mit folgenden Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement aktiv:

- Mobility Parkplatz beim Gemeindenplatz
- Aktiver Dialog mit der Bevölkerung (Umfragen, Besichtigungen)
- Von der Gemeinde werden SBB-Tageskarten angeboten
- Diverse Freizeitangebote zu Fuss oder mit dem Velo, welche auf der Website der Gemeinde beworben werden (z.B. Naturena Sinnespfad, Chriesiwäg, Mountainbikestrecke etc.)

Mit den im KGV definierten Massnahmen zur Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs leistet die Gemeinde Gipf- Oberfrick einen Beitrag zur Verlagerung, Lenkung und Erhöhung der Verträglichkeit des MIV. Diese werden durch die bereits umgesetzten und einige ergänzende Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement unterstützt.

#### **Massnahmen / Pläne**

- B.4 Mobilitätsmanagement
- Teilplan Fussverkehr
- Teilplan Veloverkehr
- Teilplan MIV

### **5.9 Fussverkehr**

Das Netz für den Fussverkehr besteht aus den Quartierstrassen, der Landstrasse und ergänzenden Fusswegen. Die öffentlich zugänglichen Fusswege der Gemeinde sind alle auch so signalisiert. Die Verbindungen aus den Quartieren zur Landstrasse erfolgen vorwiegend über die Sammelstrassen. Dadurch entstehen teilweise Umwege für Fussgänger zur Landstrasse.

Es wird ein Fusswegnetz aus Haupt- und Nebenrouten festgelegt. Die Hauptrouthen bilden die wichtigsten Verbindungen innerhalb der Gemeinde ab. Priorität haben dabei möglichst direkte Verbindungen an die Landstrasse, ins Dorfzentrum, zu den Bushaltestellen und nach Frick. Die Nebenrouten stellen die flächendeckende Erschliessung des Gemeindegebietes sicher.

Damit mehr direkte Wege entstehen, sollen für den Fussverkehr weitere direkte «Querverbindungen» zur Landstrasse geschaffen werden. Ausserdem soll mit dem Weg entlang des Bruggbachs eine neue Freizeitverbindung entstehen.

Die Norderschliessung stellt eine wichtige Ergänzung im Fusswegnetz der Gemeinde dar. Dank ihr können die Wege an den Bahnhof Frick substantiell verkürzt werden.

Gute Verbindungen ins Zentrum Frick sind für die Gemeinde Gipf-Oberfrick wichtig. Deshalb ist es für die Gemeinde wünschenswert, wenn auch auf Fricker Boden ein attraktives Fusswegnetz besteht. Dabei ist für die Gemeinde Gipf-Oberfrick insbesondere eine gute Verbindung entlang des Bruggbachs ins Dorfzentrum Frick von Interesse.

Wenige Unfälle deuten auf ein objektiv sicheres Netz für Fussgänger hin. Trotzdem gibt es verschiedene Stellen, die subjektiv unsicher oder für Fussgänger unattraktiv sind. Hierbei handelt es sich vornehmlich um unübersichtliche Knotenbereiche und fehlende Trottoirs. Im Hinblick auf die Schaffung eines attraktiven Fusswegnetzes, sollen diese Bereiche aufgewertet werden.

Unattraktive oder subjektiv unsichere Stellen sollen gezielt aufgewertet werden. Zusätzlich soll das Fusswegnetz gezielt ergänzt werden.

#### **Massnahmen / Pläne**

- C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr
- C.2 Fusswegnetz
- C.4 Querungen Landstrasse
- C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung
- C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord
- Teilplan Fussverkehr

## 5.10 Veloverkehr

Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und der Landstrasse, die mehrheitlich mit einem Velostreifen ausgestattet ist. Analog zum Fussverkehr wird auch für den Veloverkehr ein Haupttroutennetz festgelegt. Dieses wird durch Nebenrouten, die eine flächendeckende Erschliessung des Dorfs gewährleisten, ergänzt.

Die bestehende, direkte Route auf der Landstrasse soll weiterhin die Hauptverbindung durch das Dorf bleiben. Neben der Direktheit dieser Verbindung ist es wichtig, dass die Landstrasse, an der die meisten wichtigen Ziele im Dorf liegen, eine gute Veloverbindung bildet. Deshalb soll sie punktuell für den Veloverkehr aufgewertet werden.

Zusätzlich sollen Alternativrouten angeboten werden, bei denen die Sicherheit für die Velofahrenden im Fokus steht. Dabei handelt es sich um Parallelverbindungen zur Landstrasse auf dem Netz der Quartierstrassen.

Für den Veloverkehr der Gemeinde Gipf-Oberfrick von Bedeutung sind gute, attraktive Übergänge nach Frick. Dies betrifft die Gemeindegrenze an der Landstrasse, am Gerenweg und bei der geplanten Norderschliessung.

Der Knoten Schulastrasse - Dammstrasse in Frick stellt für den Veloverkehr eine Konfliktstelle dar. Insbesondere die Linksabbiegebeziehung von Gipf-Oberfrick her in die Dammstrasse ist für Velofahrende unattraktiv, sie stellt jedoch eine wichtige Fortsetzung des Velonetzes von Gipf-Oberfrick dar. Deshalb ist die Planung der Gemeinde Frick, zur Aufwertung dieser Stelle für den Veloverkehr, für Gipf-Oberfrick von Interesse. Zur Diskussion steht die Markierung eines Velo-Einspurfeldes («Velosack»).

Als weitere zukünftige Option wäre für die Gemeinde Gipf-Oberfrick allenfalls eine Velounterführung im Bereich Bodenmatt (Gipf-Oberfrick) – Dörrmatt (Frick) interessant. Dies ist jedoch mit einigem Aufwand verbunden und der Mehrwert einer Unterführung gegenüber einer Aufwertung des Knotens Schulstrasse – Dammstrasse muss vertieft abgeklärt werden.

Wenn die Norderschliessung realisiert wird, soll der Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und den Veloverkehr von Gipf-Oberfrick her aufgewertet werden. Für einen guten Zugang zum Bahnhof, ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen auf der Nordseite des Bahnhofs wichtig.

Die Übergänge nach Frick und die Landstrasse sollen für den Veloverkehr punktuell aufgewertet werden.

### Massnahmen / Pläne

- C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr
- C.3 Velowegnetz
- C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung
- C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmatt - Bahnhof Nord
- Teilplan Veloverkehr

## 5.11 Öffentlicher Verkehr

Die einzige Buslinie auf Gemeindegebiet verläuft entlang der Landstrasse durch die Gemeinde. Diese Linie soll auf der Landstrasse verbleiben, damit weiterhin direkte Verbindungen an den Bahnhof Frick und nach Aarau angeboten werden können.

Die Lage der bestehenden Haltestellen wird grundsätzlich als richtig beurteilt. Im Sinne einer verbesserten Erschliessung der zentralen Gebiete der Gemeinde soll die Einführung von zwei neuen Haltestellen geprüft werden:

- Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Zentrums im Bereich des Gemeindehauses, soll an dieser Stelle eine neue Bushaltestelle geprüft werden. Durch die neue Haltestelle kann das Zentrum direkt mit dem ÖV erschlossen werden.
- Bei der Realisierung einer Norderschliessung, werden auch die Müliggass und deren Einmündung in die Landstrasse umgestaltet. Im Zusammenhang mit diesen Eingriffen in die Landstrasse, soll die Einführung einer neuen Haltestelle in diesem Bereich geprüft werden.

Im Zentrumsbereich beim Gemeindehaus und im Bereich des Knotens Müliggass sollen zwei neue Haltestellen geprüft werden.

#### **Massnahmen / Pläne**

- D.1 Bushaltestellen
- Teilplan Öffentlicher Verkehr

## **5.12 Regionale Anliegen der Gemeinde Gipf-Oberfrick**

### **Regionale Herausforderungen**

Im vorliegenden KGV bekennt sich der Gemeinderat Gipf-Oberfrick zu einer Strategie, mit der Verkehr möglichst vermieden und siedlungsverträglich abgewickelt werden soll. Es sind diverse Massnahmen aufgeführt, mit denen diese Strategie umgesetzt wird. Da die Verkehrsbeziehungen jedoch nicht an der Gemeindegrenze halt machen, können diverse Themen auf kommunaler Stufe nur bedingt angegangen werden, es werden regionale Lösungen benötigt. Im Folgenden sind die wichtigsten regionalen Verkehrsprobleme aus Sicht der Gemeinde Gipf-Oberfrick formuliert. Diese sollen mittels einer regionalen Planung angegangen werden.

#### **Eiken: Knoten Hauptstrasse - Autobahnzubringer**

Der Knoten Hauptstrasse - Autobahnzubringer in Eiken weist bereits heute ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Mit der Entwicklung des Sisslerfelds werden dort viele neue Arbeitsplätze entstehen. In Kombination mit den Wohnschwerpunkten in Frick und Gipf-Oberfrick dürften die Verkehrsbeziehungen entlang des Fricktals weiter zunehmen, was zu einer Verschärfung des Engpasses in Eiken führen dürfte. Es gilt den Knoten auf diese künftigen Herausforderungen auszurichten.

#### **Frick: System Geissgasse - Hauptstrasse - Schulstrasse**

Die Einmündung aus der Geissgasse in die Hauptstrasse in Frick ist in der HVZ häufig überlastet, was zu Rückstau in der Geissgasse führt. Als Konsequenz wird häufig die Schleichverkehrroute über die Gerenbrücke gewählt. Aus Sicht der Gemeinde Gipf-Oberfrick muss die Einmündung von Gipf-Oberfrick her in die Hauptstrasse gewährleistet sein, damit der Verkehrsfluss abgewickelt werden kann und Schleichverkehr durch die Quartiere von Frick und Gipf-Oberfrick vermieden wird.

#### **Frick: Einbindung Norderschliessung ins bestehende Netz**

Mit der Umsetzung der Norderschliessung und Realisierung der neuen Wohngebiete im Gebiet Lammet gewinnt die Ziegeleibrücke an Bedeutung. Aus Sicht der Gemeinde Gipf-Oberfrick muss die Brücke für das gesteigerte Verkehrsaufkommen einen entsprechenden Ausbaustandard aufweisen.

Das letzte Teilstück der Norderschliessung, die Anbindung an den Bölli-Kreisel, ist aus Sicht der Gemeinde Gipf-Oberfrick wichtig und muss realisiert werden, damit die neue Strasse ihre Wirkung entfalten kann und genutzt wird.

**Fricktal: Velo-Schnellroute Gipf-Oberfrick / Frick - Sisslerfeld**

Anschliessend an die Norderschliessung soll eine Velo-Schnellroute ins Sisslerfeld entstehen. Für Gipf-Oberfrick bzw. Frick ist das Sisslerfeld in Velodistanz, deshalb soll für Pendler auf dieser Strecke auch ein attraktives Velo-Angebot in Form einer Veloschnellroute entstehen. Mit der Norderschliessung entsteht in Frick bzw. Gipf-Oberfrick eine gute Anbindung für den Veloverkehr. Diese soll entlang der Hauptstrasse bzw. entlang der Sissle eine Fortsetzung finden. Dabei ist auf eine direkte und schnelle Linienführung zu achten.

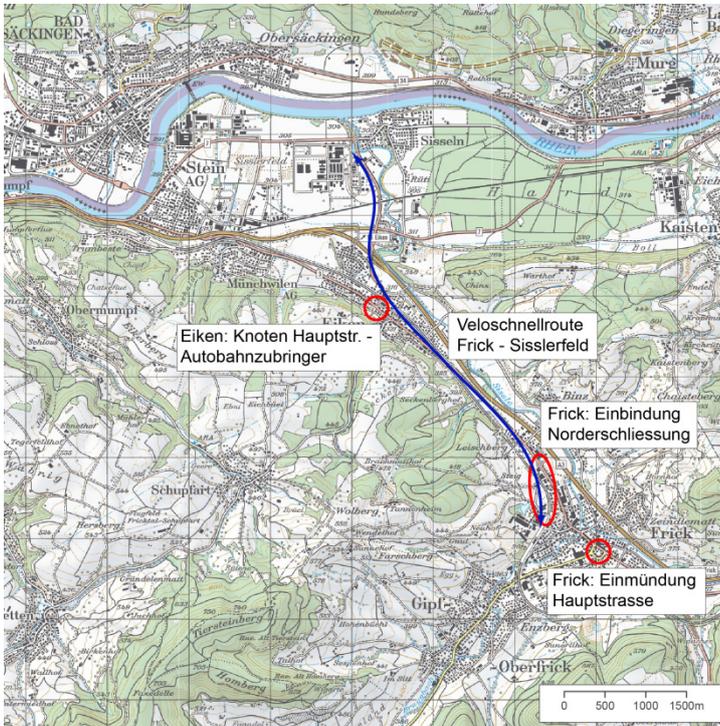


Abbildung 36:  
Karte der regionalen Herausforderungen aus  
Sicht der Gemeinde Gipf-Oberfrick  
©swisstopo (JA130142)

# 6 Massnahmen

## 6.1 Übersicht Massnahmen

<b>A</b>	<b>Strassennetz / MIV</b>	58
	A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen	58
	A.2 Aufwertung Landstrasse	59
	A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)	60
	A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz	62
	A.5 Verkehrsberuhigung	64
<b>B</b>	<b>Parkierung MIV und Mobilitätsmanagement</b>	66
	B.1 Parkierung Zentrum	66
	B.2 Parkierung im Strassenraum	67
	B.3 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht	68
	B.4 Mobilitätsmanagement	69
<b>C</b>	<b>Fuss- und Veloverkehr</b>	70
	C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr	70
	C.2 Fusswegnetz	72
	C.3 Velowegnetz	73
	C.4 Querungen Landstrasse	74
	C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung	75
	C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord	76
<b>D</b>	<b>Öffentlicher Verkehr</b>	77
	D.1 Bushaltestellen	77

## 6.2 Massnahmengruppe A: Strassennetz / MIV

### A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen

Kurzbeschreibung	Die Gemeindestrassen werden im Rahmen des ordentlichen Sanierungszyklus oder von Drittprojekten, unter Berücksichtigung der VSS-Normen, dimensioniert und betrieben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Gemeindestrassennetz in Gipf-Oberfrick besteht innerhalb des Siedlungsgebiets aus Quartiersammelstrassen und Quartierschliessungsstrassen und ausserhalb des Siedlungsgebiets aus Lokalerschliessungsstrassen und Verbindungswegen. Die Funktion der Strassen ist in weiten Teilen gut ablesbar, punktuell besteht Optimierungspotenzial.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ablesbarkeit der Funktion anhand der Strassenraumgestaltung</li> <li>– Erkennbarkeit der Wechsel von Funktion und Temporegime der Strassen</li> <li>– Attraktive und sichere Strassen für alle Verkehrsteilnehmenden</li> </ul>
Massnahmen	Das Strassennetz in Gipf-Oberfrick wird gemäss den im Teilplan MIV zugewiesenen Strassenkategorien dimensioniert und betrieben. Der Betrieb, die Dimensionierung und die Gestaltung orientieren sich an den aktuell gültigen VSS Normen und den genannten Grundsätzen. Dabei ist immer auch auf die örtlichen Gegebenheiten zu achten. In begründeten Ausnahmen kann von den Normen abgewichen werden. Insbesondere das Prinzip der Koexistenz ist zu berücksichtigen.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufende Überprüfung der Strassenräume im Zusammenhang mit Erneuerungszyklen und laufenden Projekten</li> <li>– Berücksichtigen der Gestaltungs- und Dimensionierungsprinzipien bei der Planung und dem Bau neuer Strassen</li> <li>– Überarbeiten des kommunalen Reglements über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Interessensgemeinschaften</li> <li>– Anwohner</li> <li>– Bevölkerung</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Umsetzung im Rahmen ordentlicher Sanierungen oder Drittprojekten
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	Keine massnahmenspezifischen Kontrollen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– C.3 Velowegnetz</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anhang 1: Dimensionierungsrichtlinien Gemeindestrassen</li> <li>– VSS Normen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– SN 640 040b Projektierung, Grundlagen – Strassentypen</li> <li>– SN 640 044 Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Sammelstrassen</li> <li>– SN 640 045 Projektierung, Grundlagen – Strassentyp: Erschliessungsstrassen</li> </ul> </li> </ul>

## A.2 Aufwertung Landstrasse

Kurzbeschreibung	Die Landstrasse wird in Abschnitte eingeteilt. Im Bereich des Zentrums, des Rössliplatzes und des Knotens Gerenweg – Müliggass soll sie aufgewertet werden. Die Aufwertung geschieht im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Landstrasse stellt die wichtigste Verkehrsachse der Gemeinde Gipf-Oberfrick dar. Auf ihr wird ein Grossteil des gemeindeeigenen Verkehrs, wie auch der Durchgangsverkehr aus den talaufwärts liegenden Gemeinden Wittnau, Wölflinswil und Oberhof in Richtung Frick / A3 abgewickelt. Gleichzeitig bildet die Landstrasse auch die wichtigste Achse in der Siedlungsstruktur und stellt für den Fuss- und Veloverkehr eine direkte Verbindung dar. Im Zentrumsbereich nimmt die Strasse kaum Bezug zur Siedlung. Ausserdem sind für die Umsetzung eines belebten Zentrums mehr Querungsstellen wünschenswert. Die Landstrasse ist grösstenteils mit einem Velostreifen und beidseitigem Trottoir ausgestattet. Der Velostreifen ist jedoch aufgrund des eingeschränkten Strassenquerschnitts stellenweise unterbrochen. Auf einigen Abschnitten wird das Trottoir nur einseitig geführt.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktiver und sicherer Strassenraum für alle Verkehrsteilnehmenden, unter Berücksichtigung der Interessen der Verkehrs- und der Siedlungsplanung</li> <li>– Zweckmässige Anzahl Querungsmöglichkeiten</li> <li>– Beheben der Konfliktpunkte und -strecken</li> <li>– Sichere und direkte Veloverbindung</li> <li>– Auf die Siedlungsstruktur abgestimmte Gestaltung des Strassenraums, insbesondere im Zentrumsbereich</li> <li>– Siedlungsverträgliche Abwicklung des Durchgangsverkehrs</li> <li>– Ein den angrenzenden Nutzungen angemessenes Geschwindigkeitsniveau</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überprüfen und optimieren der Querungen, auch des flächigen Querungsbereichs im Zentrum</li> <li>– Betriebs- und Gestaltungskonzept Landstrasse mit Fokus auf den Zentrumsbereich</li> <li>– Aufwertung der Landstrasse im Zentrumsbereich, evtl. punktuelle Aufwertungsmassnahmen ausserhalb des Zentrums</li> <li>– Schrittweise Umsetzung des gesamten Betriebs- und Gestaltungskonzepts im Rahmen der laufenden Instandhaltung oder von Drittprojekten</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ideenskizzen für Querungen und kritische Stellen</li> <li>– Anmelden Begehren beim Kanton zur Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts</li> <li>– Querungsstellen</li> <li>– Sanierung kritische Orte</li> </ul>
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinderat Gipf-Oberfrick (Anmelden Begehren, Erarbeitung Gestaltungsgrundsätze)</li> <li>– BVU Kanton Aargau (BGK)</li> </ul>
Koordination (involvierte Stellen)	Anstösser
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Geschwindigkeitsmessungen</li> <li>– Bevölkerungsumfrage</li> </ul>
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz</li> <li>– B.1 Parkierung Zentrum</li> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– C.4 Querungen Landstrasse</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anhang 2: Abschnittsbildung Landstrasse</li> <li>– Entwicklungskonzept Dorfmitte</li> </ul>

### A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)

Kurzbeschreibung	Mit der Norderschliessung wird eine neue, direkte Verbindung zwischen Gipf-Oberfrick und dem Bahnhof Frick geschaffen. Mit der neuen Strasse soll sich die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an den Bahnhof Frick substantiell verbessern und die Erschliessung der Gebiete nördlich des Bahndamms sichergestellt werden. In Koordination mit der Gemeinde Frick treibt die Gemeinde Gipf-Oberfrick die Planungen an der Norderschliessung weiter voran.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Um die Zugangswege zum Bahnhof für den Langsamverkehr zu verkürzen und bezüglich Sicherheit und Attraktivität aufzuwerten, aber auch um das nördliche Gemeindegebiet zu erschliessen, beabsichtigt der Gemeinderat Gipf-Oberfrick die geplante rückwärtige Erschliessung des Bahnhofs Frick Richtung Gipf-Oberfrick weiterzuziehen.</p> <p>Im Zusammenhang mit dieser Norderschliessung verfolgt der Gemeinderat Gipf-Oberfrick verschiedene Interessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbindung zum Bahnhof: Die geplante Erschliessung verkürzt den Zugangsweg aus dem Gemeindegebiet Gipf-Oberfrick an den Bahnhof wesentlich. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die verbesserte Erschliessung des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr ein grosser Vorteil.</li> <li>– Erschliessungen: Im Bereich der Linienführung der Norderschliessung befinden sich verschiedene nicht oder ungenügend erschlossene Gebiete, deren Erschliessung durch die neue Strasse sichergestellt werden könnte.</li> </ul> <p>Bisher wurden verschiedene Varianten der Linienführung untersucht. Darunter befinden sich Varianten mit einer Unterführung und Anschluss an die Dammstrasse und Varianten mit einem Anschluss an die Landstrasse Gipf-Oberfrick und die Müligass. Der definitive Variantenentscheid steht noch aus. Der Gemeinderat Gipf-Oberfrick führt entsprechende Abklärungen durch.</p> <p>Die Norderschliessung bietet nebst der Erschliessung für den MIV auch die Möglichkeit, Ergänzungen im Fuss- und Velowegnetz anzustossen (Siehe entsprechende Massnahmenblätter).</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anbindung von Gipf-Oberfrick an den Bahnhof Frick für alle Verkehrsträger verbessern, insbesondere auch für den umwegempfindlichen Fuss- und Veloverkehr.</li> <li>– Abdecken der nachfragestarken MIV-Beziehung</li> <li>– Entlastung des Nadelöhrs «Bahnunterführung / Dammstrasse»</li> <li>– Optimale Erschliessungswirkung für die Gebiete nördlich des Bahndamms.</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Variantenentscheid und definitive Festlegung der Linienführung im Gipf-Oberfricker Abschnitt der Norderschliessung</li> <li>– Kredit für Erschliessungsplanung einholen</li> <li>– Projektierung</li> <li>– Umsetzung in Koordination mit den Massnahmen der Gemeinde Frick</li> <li>– Flankierende Massnahmen am Gemeindestrassennetz</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchführen einer vertiefenden Studie zum Herbeiführen eines Variantenentscheids</li> <li>– Kredit Erschliessungsplanung</li> <li>– Erschliessungsplanung (unter anderem Kontaktaufnahme und Abklärungen mit dem Kanton bzgl. Anschluss Landstrasse und Bachquerung)</li> <li>– Projektierung</li> </ul>
Zuständigkeit	Bauverwaltung Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– BVU Kanton Aargau</li> <li>– Gemeinde Frick</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Verkehrsmessungen (Vorher-Nachher-Untersuchung) auf und im Umkreis der neuen Strassen

Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"><li>– A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen</li><li>– A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz</li><li>– A.5 Verkehrsberuhigung</li><li>– C.2 Fusswegnetz</li><li>– C.3 Velowegnetz</li><li>– C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung</li><li>– C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord</li></ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<hr/> <ul style="list-style-type: none"><li>– Anhang 3: Übersicht Koordination Norderschliessung</li><li>– Belloli Raum- und Verkehrsplanung (2013): Norderschliessung Bahnhof Frick – Verkehrs- und Planungsstudie.</li><li>– Metron Verkehrsplanung AG (2014): Masterplan Bahnhofsgbiet Frick (Auftrag der Gemeinde Frick)</li><li>– Koch+Partner (2016): Anschluss Norderschliessung Bahnhof Frick an die Kantonsstrasse K488 – Variante Mitte mit neuem Übergang Bruggbach.</li><li>– Bovens, Jos (2016): Variantendarstellung für die 'Norderschliessung' des Bahnhofs und des nördlichen Gemeindegebiets Gipf-Oberfrick, Stand Ende 2015.</li><li>– Gemeinderat Gipf-Oberfrick, Ressort Raumplanung (2016): Argumentarium 'Norderschliessung Gipf-Oberfrick', Interessen, Vorstellungen und Überlegungen der Gemeinde.</li></ul>

**A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz**

Kurzbeschreibung	Das bestehende Gemeindestrassennetz muss mit der Norderschliessung abgestimmt werden.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In Abhängigkeit der Linienführungsvariante muss die Anbindung der Norderschliessung ans Gemeindestrassennetz geklärt werden. Abstimmungsbedarf besteht vor allem, wenn eine Variante gewählt wird, bei der die Norderschliessung in Gipf-Oberfrick ans Strassennetz angebunden wird (Landstrasse oder Müliggass). Die Funktionen der bestehenden Strassen müssen neu festgelegt werden und die Strassen gegebenenfalls auf- oder abklassiert werden. Betroffen sind v.a. Strassen <ul style="list-style-type: none"> <li>– Müliggass</li> <li>– Unterdorf</li> <li>– Bodenmatt</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zweckmässige Klassierung des Gemeindestrassennetzes nach der Realisierung der Norderschliessung</li> <li>– Minimierung Durchgangsverkehr auf den bestehenden Strassen</li> <li>– Verträgliche Abwicklung des Verkehrs für die angrenzenden Wohnnutzungen gewährleisten</li> <li>– Verkehrssicherheit gewährleisten</li> </ul>
Massnahmen	Die Entwicklung des Gemeindestrassennetzes ist in die Planung und die Variantenabwägung zur Norderschliessung miteinzubeziehen. Dabei sind die folgenden Punkte zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Verkehrsbelastung ist im Rahmen der weiteren Planungen zur Norderschliessung detailliert abzuschätzen</li> <li>– Die Verkehrsbelastung auf der Strasse Unterdorf soll minimiert werden</li> <li>– Die Dimensionierung und Gestaltung soll eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs für die angrenzenden Wohnnutzungen gewährleisten</li> <li>– Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sind zu berücksichtigen</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einbezug der Einbindung der Norderschliessung ins Gemeindestrassennetz in den Variantenentscheid der Norderschliessung</li> <li>– Detaillierte Abschätzungen der künftigen Verkehrsbelastung (im Rahmen der weiteren Planungen zur Norderschliessung)</li> <li>– Umsetzung parallel zur Umsetzung der Norderschliessung</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	BVU Kanton Aargau (Gewässerschutz)
Kosten (Investitionsaufwand)	Abhängig vom Variantenentscheid der Norderschliessung
Zeithorizont	Abhängig von Umsetzung Norderschliessung
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsmessungen</li> <li>– Unfallstatistik</li> </ul>
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 Aufwertung Landstrasse</li> <li>– A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)</li> <li>– A.5 Verkehrsberuhigung</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– C.3 Velowegnetz</li> <li>– C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung</li> <li>– C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord</li> </ul>

- Erläuterungen / Verweise / Grundlagen
- Anhang 3: Übersicht Koordination Norderschliessung
  - Belloli Raum- und Verkehrsplanung (2013): Norderschliessung Bahnhof Frick – Verkehrs- und Planungsstudie.
  - Koch+Partner (2016): Anschluss Norderschliessung Bahnhof Frick an die Kantonsstrasse K488 – Variante Mitte mit neuem Übergang Bruggbach.
  - Bovens, Jos (2016): Variantendarstellung für die 'Norderschliessung' des Bahnhofs und des nördlichen Gemeindegebiets Gipf-Oberfrick, Stand Ende 2015.
  - Gemeinderat Gipf-Oberfrick, Ressort Raumplanung (2016): Argumentarium 'Norderschliessung Gipf-Oberfrick', Interessen, Vorstellungen und Überlegungen der Gemeinde.

## A.5 Verkehrsberuhigung

Kurzbeschreibung	In Gipf-Oberfrick werden alle Gemeindestrassen in Tempo 30-Zonen integriert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In Gipf-Oberfrick sind aktuell keine verkehrsberuhigten Zonen signalisiert. Sehr sensible Strassenabschnitte und Kreuzungen (z.B. Schulstrasse) sind durch andere betriebliche Massnahmen wie z.B. Fahrverbot oder punktuelle bauliche Massnahmen entschärft. Es bestehen punktuelle subjektive Sicherheitsdefizite («kritische Orte») <p>Die im Juni 2016 durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass auf den gemessenen Abschnitten (Quartiersammelstrassen, v.a. Ortseingänge) die Geschwindigkeit V85 bei ca. 40 – 45 km/h liegt. Mit der Reduktion der Geschwindigkeiten dürften sich einige Sicherheitsdefizite ganz oder teilweise entschärfen. Auf den meisten Erschliessungsstrassen dürften die Geschwindigkeiten aufgrund der Strassendimensionierung und der kurzen Abschnitte tiefer liegen als auf den gemessenen Quartiersammelstrassen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhöhung Verkehrssicherheit auf Gemeindestrasse</li> <li>– Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Strassenraum</li> <li>– Senkung der Lärm- und Luftbelastung</li> <li>– Verträgliches Geschwindigkeitsniveau</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einführung von Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet</li> <li>– Aufzeigen von weiteren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung unter Berücksichtigung bestehender Sicherheitsdefizite</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erarbeitung eines verkehrstechnischen Gutachtens für verkehrsberuhigte Zonen</li> <li>– Abstimmung an der Gemeindeversammlung über die Einführung von Tempo 30</li> <li>– Umsetzung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Entschärfung Konfliktstellen)</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erstellung verkehrstechnisches Gutachten: Fr. 15 – 20'000.- (Abhängig von Grösse der Zonen und Massnahmen)</li> <li>– Umsetzung abhängig von Massnahmen</li> </ul>
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen</li> <li>– B.2 Parkierung im Strassenraum</li> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– C.3 Velowegnetz</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sammlung «kritische Orte» für den MIV, den Fuss- und den Veloverkehr, Verkehrskommission Gipf-Oberfrick</li> <li>– Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001</li> <li>– Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Art. 106, Abs. 1)</li> <li>– Fachbroschüre Tempo 30 Zonen, Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2011</li> <li>– Stohler, Fabian (2016): Fuss- und Velowegnetz Gemeinde Gipf-Oberfrick. Diplomarbeit Fachhochschule Nordwestschweiz.</li> </ul>

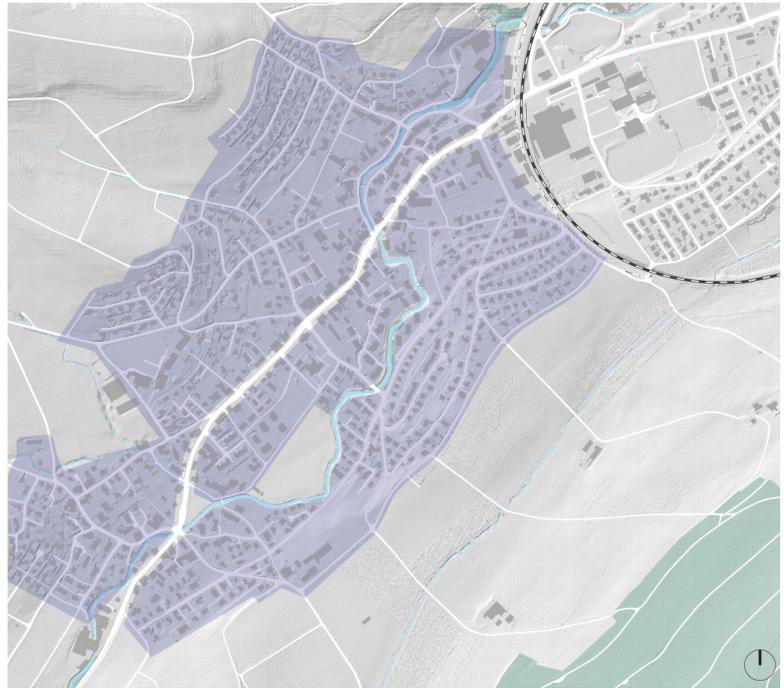


Abbildung 37:  
Beabsichtigte Zonen Tempo 30 Gipf-  
Oberfrick

## 6.3 Massnahmengruppe B: Parkierung MIV und Mobilitätsmanagement

### B.1 Parkierung Zentrum

Kurzbeschreibung	Im Rahmen der Zentrumsentwicklung wird über eine mögliche Umnutzung des Gemeindefeldes diskutiert. In diesem Zusammenhang muss der Parkplatzbedarf und das Angebot im Zentrum geklärt werden. Dabei steht eine Aufhebung oder Verschiebung der Parkplätze auf dem Gemeindefeld zur Diskussion.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Parkplätze im Zentrum sind weder zeitlich beschränkt noch gebührenpflichtig. Die Parkplätze werden genutzt, es besteht aber – vor allem in Kombination mit den privaten Kundenparkplätzen vor den Geschäften entlang der Landstrasse – ein genügendes Angebot. Im Zusammenhang mit der Zentrumsentwicklung ergeben sich neue Nutzungsansprüche im Bereich Gemeindefeld. Aufgrund der ungenügenden Übersichtlichkeit bei der Ausfahrt des Volksparkplatzes, entstehen verschiedentlich Konflikte mit Fussgängern.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ausreichendes Parkplatzangebot</li> <li>– Bestimmungsgemässe Benützung der Parkplätze</li> <li>– Belebtes und attraktives Dorfzentrum</li> <li>– Hohe Verkehrssicherheit im Bereich der öffentlichen Parkplätze</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Rahmen der Zentrumsentwicklung ist eine Verschiebung und / oder neue Anordnung der Parkplätze zu prüfen. Für grössere Anlässe sind temporäre Lösungen zu suchen.</li> <li>– Eine Bewirtschaftung der Parkplätze im Zentrum ist vorläufig nicht vorgesehen, kann aber zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden.</li> <li>– Erhöhen der Verkehrssicherheit der Ausfahrt des Volksparkplatzes</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zukünftige Nutzung des Gemeindefeldes abklären</li> <li>– Parkplatzbedarf und Bedürfnisse der Benutzergruppen genauer abschätzen</li> <li>– Zielgrössen und Berechtigungen / Beschränkungen definieren</li> <li>– Evtl. Etappierung festlegen</li> <li>– Umsetzung im Rahmen der Zentrumsentwicklung</li> <li>– Prüfen einer Änderung des Einbahnregimes des Volksparkplatzes</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	Parkplatzanbieter im Zentrum (Volk, Gewerbe, Kirche)
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abschätzung Parkplatzbedarf und Bedürfnisse der Nutzergruppen: ca. Fr. 5'000.-</li> <li>– Umsetzung offen, Abhängig von Zentrumsentwicklung</li> </ul>
Zeithorizont	mittelfristig
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Belegung Parkplätze</li> <li>– Erheben wildes Parkieren</li> </ul>
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 Aufwertung Landstrasse</li> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Entwicklungskonzept Dorfmitte

**B.2 Parkierung im Strassenraum**

Kurzbeschreibung	Lösen von Konflikten mit Dauerparkierern auf öffentlichem Grund durch punktuelle Massnahmen (Parkverbote, Markieren von Parkfeldern).
Ausgangslage und Handlungsbedarf	In einigen Wohnquartieren werden Autos dauerhaft oder vorübergehend auf öffentlichem Grund (Strasse) abgestellt. Eine Gebühr für dauerhaftes Parkieren im öffentlichen Strassenraum (z.B. Nachtparkiergebühr) wird nicht erhoben. Im Strassenraum abgestellte Fahrzeuge führen punktuell zu Konflikten mit durchfahrenden Fahrzeugen.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Vermeiden von Konflikten mit dauerparkierten Autos im öffentlichen Strassenraum</li> <li>– Faire Regelungen</li> </ul>
Massnahmen	Bestehende Konflikte werden durch punktuelle Massnahmen wie z.B. Parkverbote oder das Markieren von einzelnen Parkfeldern gelöst. Die Einführung einer Gebühr für das Dauerparkieren zu einem späteren Zeitpunkt ist denkbar.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Identifizieren der Strassen mit Handlungsbedarf</li> <li>– Definieren der Massnahmen</li> <li>– Auflage allfälliger Signalisationen (Parkverbot, Markierung von Parkfeldern)</li> <li>– Umsetzung der Massnahmen</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	Bevölkerung
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	kurzfristig
Wirkungskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erheben von Dauerparkierern auf öffentlichem Grund</li> <li>– Erfassen der Konflikte mit Dauerparkierern</li> </ul> <p>Sollten sich die Konflikte verschärfen und laufend mehr Dauerparkierer auf öffentlichem Grund festgestellt werden, ist die systematische Abgeltung für das Dauerparkieren auf öffentlichem Grund einzuführen.</p>
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

**B.3 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht**

Kurzbeschreibung	Im Umkreis von 750 m um den Bahnhof Frick werden in der BNO autofreie Nutzungen bzw. autoreduziertes Wohnen zugelassen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Private Eigentümer sind verpflichtet, für die jeweilige Nutzung die entsprechenden Parkplätze zu erstellen. Gemäss Bauverordnung §43 ermittelt sich die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze aus der VSS Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Diese legt die minimale und maximale Parkplatzanzahl fest. Dieses System funktioniert grundsätzlich gut, kann aber auch dazu führen, dass wertvolle Flächen wie z.B. Vorgärten in der Kernzone zu Parkplätzen umfunktioniert werden. Für besondere Nutzungen in gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen ist zudem eine grössere Flexibilität erwünscht (z.B. autoreduziertes / autofreies Wohnen).
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angemessene Verfügbarkeit von privaten Parkplätzen, so dass der öffentliche Grund nicht zum Dauerparkieren benutzt wird</li> <li>– Flexibilität für Eigentümer</li> <li>– Schutz von Vorgärten im Zentrumsbereich</li> </ul>
Massnahmen	<p>Die kantonalen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht werden in der BNO mit folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Möglichkeit der teilweisen oder kompletten Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht für Neubauten im Umkreis von 750 m um den Bahnhof Frick, sofern ein plausibles Mobilitätskonzept vorliegt</li> <li>– Aufnahme der im Masterplan formulierten Vorgaben bezüglich Vorgärten und Parkierung in der Kernzone in die BNO. Demnach darf die oberirdische Parkierung höchstens ein Drittel der Vorplatzfläche einnehmen. Zudem wird auf die Möglichkeit der Nutzung von Scheunen und Remisen als Garagen hingewiesen – auch über die Grundstücksgrenze hinaus.</li> <li>– Aufnahme von Vorgaben zur Erstellung von Veloabstellplätzen bei Mehrfamilienhäusern und gewerblichen Nutzungen</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	Formulierung der Bestimmungen im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	
Kosten (Investitionsaufwand)	Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision
Zeithorizont	kurzfristig (Anpassung BNO)
Wirkungskontrolle	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– B.4 Mobilitätsmanagement
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Masterplan Kernzone vom 9.3.2015</li> <li>– Handbücher MIPA Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen (<a href="http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch">http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch</a>)</li> <li>– VSS-Norm SN 640 281: Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen</li> <li>– VSS-Norm 640 065: Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen</li> <li>– Kantonale Gesetze und Verordnungen (BauG, BauV)</li> </ul>

**B.4 Mobilitätsmanagement**

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde führt die bereits bestehenden Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement fort. Im Rahmen einer Impulsberatung mit der Fachstelle aargaumobil prüft sie die Umsetzung von weiteren Massnahmen.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Mobilitätsmanagement als Instrument bzw. Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage hat zum Ziel, den Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Massnahmen des Mobilitätsmanagements stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar.</p> <p>Die Gemeinde ist bereits heute mit Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement aktiv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mobility Parkplatz beim Gemeindeparkplatz</li> <li>– Aktiver Dialog mit der Bevölkerung (Umfragen, Besichtigungen)</li> <li>– Von der Gemeinde werden SBB-Tageskarten angeboten</li> <li>– Diverse Freizeitangebote zu Fuss oder mit dem Velo, welche auf der Website der Gemeinde beworben werden (z.B. Naturena Sinnespfad, Chriesiwäg, Mountainbike-, Nordic Walking- und Joggingstrecken etc.)</li> <li>– Lotsendienst als Unterstützung zur Querung der Landstrasse für Schulkinder</li> </ul>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhalten, u.a. für <ul style="list-style-type: none"> <li>– Alltags- und Einkaufswege</li> <li>– Freizeitwege</li> <li>– Schulwege</li> </ul> </li> <li>– Nutzung der Angebote bestehender Fachstellen</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Gemeinde bietet -in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil- Informationen und Dienstleistungen rund um die Mobilität an. Dazu werden die bestehenden Angebote weitergeführt und eine Ergänzung geprüft.</li> <li>– In Baugesuchen und Planungsverfahren wird Mobilitätsmanagement thematisiert.</li> <li>– Kontaktaufnahme mit der Schule betreffend Sensibilisierung der Eltern für das Thema des Schulwegs</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Definition der zuständigen Person</li> <li>– Kontaktaufnahme mit der kantonalen Fachstelle aargaumobil <ul style="list-style-type: none"> <li>– Inanspruchnahme einer Impulsberatung</li> <li>– Teilnahme an Seminaren und Veranstaltungen</li> </ul> </li> <li>– Ergänzen des Neuzuzügersets mit wichtigen Informationen rund ums Thema Mobilität</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	Kantonale Fachstelle aargaumobil
Kosten (Investitionsaufwand)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kleiner laufender Koordinationsaufwand</li> <li>– Umsetzung Massnahmen: offen</li> </ul>
Zeithorizont	laufend
Wirkungskontrolle	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– B.3 Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<a href="http://www.aargaumobil.ch">www.aargaumobil.ch</a>

## 6.4 Massnahmengruppe C: Fuss- und Veloverkehr

### C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr

Kurzbeschreibung	Die Gefahrenstellen im Fuss- und Velowegnetz werden behoben. Die Umsetzung wird mit anderen Massnahmen auf Gemeindestrassen koordiniert.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Auf dem Gemeindegebiet gab es in den letzten Jahren nur vereinzelt Fuss- und Veloverkehrsunfälle. Dies deutet auf ein objektiv sicheres Netz hin. Trotzdem gibt es verschiedene Stellen, die subjektiv unsicher sind.</p> <p>Bereits im Jahr 2006 hat die Verkehrskommission eine Sammlung mit «Kritischen Orten» zusammengestellt. Zusätzlich wurde 2016 im Rahmen einer Diplomarbeit an der FHNW das ganze Strassennetz der Gemeinde auf unsichere Stellen für den Fuss- und Veloverkehr überprüft. Sowohl die «kritischen Orte» der Verkehrskommission als auch die Diplomarbeit sind in die Beurteilung der Konfliktstellen eingeflossen.</p> <p>Mehrheitlich handelt es sich bei den Konfliktstellen um unübersichtliche Knotenbereiche oder unzureichende Sichtweiten. Die Konfliktstrecken entstehen wegen fehlenden Trottoirs an Sammelstrassen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– Erhöhung der Attraktivität des Fuss- und Velowegnetzes</li> </ul>
Massnahmen	<p>Nachfolgend sind die Probleme an den Konfliktstellen, sowie erste Lösungsansätze dafür stichwortartig beschrieben.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Knoten Müliggass – Gerenweg – Landstrasse: Verbesserung der Verbindung Gerenweg – Müliggass für den Fuss- und Veloverkehr. Die Konfliktstelle kann im Zuge der Neugestaltung des Knotens bei der Realisierung der Norderschliessung saniert werden.</li> <li>– Knoten Bleumattstrasse – Enzbergstrasse: Verbesserung der Übersichtlichkeit und Sicherheit für Fussgänger, die vom Enzbergstich her kommend geradeaus auf die Enzbergstrasse möchten.</li> <li>– Knoten Maiweg – Maigrund: Verbesserung der Sichtverhältnisse und der Querungsmöglichkeiten für Fussgänger zwischen dem Maigrund und dem Maiweg (Süd).</li> <li>– Knoten Landstrasse – Im Hof: Verbesserung der Aufstellfläche und der Querungsmöglichkeiten Im Hof.</li> <li>– Knoten Hofstrasse - Landstrasse: Verbesserung der Sicherheit für Velofahrende. Von der Landstrasse her wird die Einfahrt in die Hofstrasse verschiedentlich mit überhöhter Geschwindigkeit befahren, häufig unter Benützung der Gegenfahrbahn. Dies stellt eine Gefahrensituation für entgegenkommende Velofahrer dar.</li> <li>– Knoten Enzbergstich – Gerenweg: Verlängerung des Trottoirs auf der Ostseite bis hinter den Knoten, damit der Gerenweg gequert werden kann, ohne dass über den Knoten gelaufen werden muss.</li> <li>– Knoten Steingarten - Hammerstätterweg: Verbessern der Übersichtlichkeit, sodass die Sicherheit für Velofahrende erhöht wird.</li> <li>– Brücke Trottgasse: Verbesserung des Zugangs von der Müliggass aufs Trottoir der Brücke, der heute steil ist und eine Stufe aufweist.</li> <li>– Fussgängerstege Müliggass - Unterdorf: Entfernen der Stufen für einen verbesserten Zugang (insb. auch für mobilitätseingeschränkte Personen)</li> <li>– Ausfahrt Volg-Parkplatz: Massnahmen zur Verbesserung der Sicht zwischen Fahrzeugen und Fussgängern</li> <li>– Einführung von Tempo 30: Dadurch können bereits verschiedene Konfliktstellen bei unübersichtlichen Situationen behoben werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Knoten Trottgasse – Dürrmattgraben</li> <li>– Knoten Steingarten – Enzbergstich</li> <li>– Knoten Enzbergstich – Gerenweg</li> <li>– Knoten Im Hof – Bluemetweg</li> </ul> </li> </ul>

	Auch die Konfliktstrecken entlang bei fehlenden Trottoirs entlang von Sammelstrassen entschärfen sich bei der Einführung von Tempo 30.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überprüfen der vorgeschlagenen Massnahmen zur Sanierung der Gefahrenstellen, auch unter Berücksichtigung der Umsetzung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen</li> <li>– Erstellen Massnahmenprogramm zur Behebung der Konfliktstellen (Massnahmen, Zeithorizonte, Koordinationsbedarf)</li> <li>– Umsetzung gemäss Massnahmenprogramm</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	BVU Kanton Aargau (für Konfliktstellen bei Einmündungen in die Kantonsstrasse)
Kosten (Investitionsaufwand)	Noch offen
Zeithorizont	Kurz- bis langfristig
Wirkungskontrolle	Beurteilung der subjektiven Sicherheit nach der Sanierung der kritischen Orte
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 Aufwertung Landstrasse</li> <li>– A.5 Verkehrsberuhigung</li> <li>– B.4 Mobilitätsmanagement</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– C.3 Velowegnetz</li> <li>– C.4 Querungen Landstrasse</li> <li>– C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entwicklungskonzept Dorfmitte</li> <li>– Stohler, Fabian: Fuss- und Velowegnetz Gipf-Oberfrick. DAS Fachhochschule Nordwestschweiz, September 2016.</li> <li>– Verkehrskommission Gipf-Oberfrick: Zusammenstellung Kritische Orte Fussverkehr, Veloverkehr.</li> </ul>

## C.2 Fusswegnetz

Kurzbeschreibung	Das Fusswegnetz wird punktuell ergänzt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Das Fusswegnetz besteht aus einem Hauptroutennetz, das aus den wichtigsten Verbindungen ins Zentrum, zur und entlang der Landstrasse, zu den Bushaltestellen und zum Bahnhof besteht. Das Netz an Quartierstrassen, ergänzt durch verschiedene signalisierte Fusswege, bildet bereits ein gutes Fusswegnetz.</p> <p>Vereinzelte bestehen noch Netzlücken. Dies betrifft insbesondere die Bushaltestelle «Brücke», deren Einbindung ins Fusswegnetz verbesserungsfähig ist. Der Bruggbach fliesst parallel zur Landstrasse durch das Dorf. Er ist für die Bevölkerung jedoch nicht durchgehend zugänglich. Im Sinne einer Netzergänzung soll ein Fussweg entlang des Bruggbaches und des Mosterbaches entstehen.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Attraktive und direkte Verbindungen zu den wichtigsten Zielorten in der Gemeinde Gipf-Oberfrick (Landstrasse, Zentrum, Bushaltestellen, Bahnhof Frick)</li> <li>– Gute Anbindung an das Fusswegnetz der Gemeinde Frick</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erstellen eines neuen Fusswegs entlang des Bruggbaches</li> <li>– Schliessen der Netzlücken auf den Abschnitten Gänsacker – Brücke, Egg – Breitmattboden und Freudackerweg – Bleumattstrasse.</li> <li>– Sicherstellen, dass die Norderschliessung attraktiv für den Fussverkehr gestaltet wird</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Fusswege</li> <li>– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei Bauvorhaben</li> <li>– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs bei der Planung der Norderschliessung</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundeigentümer</li> <li>– Abteilung Landschaft und Gewässer des Kantons Aargau</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	Noch offen
Zeithorizont	Mittelfristig
Wirkungskontrolle	Nutzung der neuen Fusswege
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen</li> <li>– A.2 Aufwertung Landstrasse</li> <li>– B.4 Mobilitätsmanagement</li> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– C.4 Querungen Landstrasse</li> <li>– C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung</li> <li>– C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattraï – Bahnhof Nord</li> <li>– D.1 Bushaltestellen</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

**C.3 Velowegnetz**

Kurzbeschreibung	Das Velowegnetz wird punktuell ergänzt, die Konfliktstellen werden behoben.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Das Netz für den Veloverkehr besteht aus den Quartierstrassen und der Landstrasse, die mehrheitlich mit einem Velostreifen ausgestattet ist. Die Gemeindestrassen bilden ein ergänzendes Netz von Nebenrouten. Das Velowegnetz ist heute schon durchgängig und dicht. Punktuell sind Konfliktpunkte oder Konfliktstrecken zu beheben. Die Erschliessung der Gebiete Dörrmattrai / Bodenmatt von und zum Bahnhof ist heute nicht optimal.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bestehende Route auf der Landstrasse erhalten und optimieren</li> <li>– Alternativrouten mit hoher subjektiver Sicherheit anbieten</li> <li>– Direkte Erschliessung der Gebiete Dörrmattrai / Bodenmatt von und zum Bahnhof (Norderschliessung)</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Laufender Unterhalt des bestehenden Velowegnetzes</li> <li>– Prüfen und Sanieren der Gefahrenstellen auf den Gemeindestrassen und der Landstrasse</li> <li>– Umsetzen der zusätzlichen Langsamverkehrsverbindungen im Zusammenhang mit der Norderschliessung</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schaffen der Grundlagen für die angestrebten neuen Velowege</li> <li>– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs bei Bauvorhaben</li> <li>– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs bei der Planung der Norderschliessung</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Frick (Norderschliessung, Linksabbieger Schulstrasse - Dammstrasse)
Kosten (Investitionsaufwand)	Noch offen
Zeithorizont	Mittelfristig
Wirkungskontrolle	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen</li> <li>– A.2 Aufwertung Landstrasse</li> <li>– C.1 Konfliktstellen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung</li> <li>– C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmattrai – Bahnhof Nord</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	

#### C.4 Querungen Landstrasse

Kurzbeschreibung	Die Gemeinde setzt sich beim Kanton dafür ein, dass zur Ergänzung des Fusswegnetzes zusätzliche Querungen (Fussgängerstreifen) auf der Landstrasse umgesetzt werden. Im Zentrumsbereich strebt die Gemeinde eine flächige Querung der Landstrasse an.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Landstrasse ist die Ortsdurchfahrt und die wichtigste Verkehrsachse der Gemeinde Gipf-Oberfrick. Die meisten öffentlichen Nutzungen sowie Läden und Gastronomieangebote befinden sich entlang der Landstrasse. Die Querung der Landstrasse wird durch Fussgängerstreifen ermöglicht. An einigen Stellen wirkt die Landstrasse aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten trennend. Fussgänger müssen dadurch zum Teil Umwege oder potenziell gefährliche Situationen in Kauf nehmen. Die Gemeinde plant das Dorfzentrum aufzuwerten und für den Fussverkehr attraktiver zu gestalten. Dies beinhaltet die Möglichkeit zur Querung der Landstrasse in diesem Bereich.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Durchgehendes und dichtes Fusswegnetz</li> <li>– Optimale Verbindung der Quartiere ins Zentrum und zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs</li> <li>– Reduktion der Trennwirkung der Landstrasse</li> <li>– Attraktive Querungsmöglichkeiten im Dorfzentrum</li> </ul>
Massnahmen	Die im Teilplan Fussverkehr eingezeichneten zusätzlichen Querungsstellen der Landstrasse werden detailliert geprüft und dem Kanton zur Umsetzung beantragt. Die folgenden zusätzlichen punktuellen Querungsstellen werden angestrebt: <ul style="list-style-type: none"> <li>– beim Hammerstätteweg (Trottoirende)</li> <li>– bei der Bushaltestelle «Brücke»</li> </ul> Im Zentrum wird ein Bereich mit einer flächigen Querung der Landstrasse angestrebt.
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Überprüfen und konkretisieren der möglichen neuen Querungen unter Berücksichtigung des Fusswegnetzes und der wichtigsten Zielorte</li> <li>– Formulierung von Anträgen zu Händen des Kantons</li> <li>– Die Umsetzung ist Sache des Kantons</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick (Anmelden Begehren) BVU Kanton Aargau (Umsetzung)
Koordination (involvierte Stellen)	-
Kosten (Investitionsaufwand)	Offen
Zeithorizont	Kurz- bis mittelfristig
Wirkungskontrolle	Fussgängerfrequenzen auf bestehenden und neuen Querungen sowie Erhebung des wilden Querens
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.2 Aufwertung Landstrasse</li> <li>– A.4 Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– D.1 Bushaltestellen</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anhang 2: Abschnittsbildung Landstrasse</li> <li>– Entwicklungskonzept Dorfmitte</li> </ul>

### C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung

Kurzbeschreibung	Sichere und komfortable Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Gipf-Oberfrick und dem Bahnhof Frick, entlang der Norderschliessung.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Die Norderschliessung schafft für den MIV eine direkte Verbindung zum Bahnhof Frick. Um auch für den Fuss- und Veloverkehr attraktive und direkte Verbindungen zu schaffen, müssen die Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmenden von Anfang an in die Planungen miteinbezogen werden.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Direkte und durchgängige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>– Attraktiver Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und den Veloverkehr von Gipf-Oberfrick her</li> <li>– Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit der Norderschliessung wird eine neue Verbindung für den Fuss- und den Veloverkehr von Gipf-Oberfrick zum Bahnhof Frick projektiert und gebaut. Voraussetzung dafür ist die Verlängerung der Unterführung des Bahnhofs Frick.</li> <li>– Einsetzen für die Realisierung einer ausreichenden Anzahl Veloabstellplätze auf der Nordseite des Bahnhofs.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	– Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs bei der Projektierung der Norderschliessung
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinde Frick</li> <li>– SBB</li> </ul>
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Abhängig von Umsetzung Verlängerung Unterführung Bahnhof Frick
Wirkungskontrolle	Nutzung der neuen Verbindungen
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.1 Betrieb und Gestaltung von Gemeindestrassen</li> <li>– A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)</li> <li>– A.5 Verkehrsberuhigung</li> <li>– B.4 Mobilitätsmanagement</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– C.3 Velowegnetz</li> <li>– C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörmattrai – Bahnhof Nord</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anhang 3: Übersicht Koordination Norderschliessung</li> <li>– Mit der Realisierung der Norderschliessung kann die Dammstrasse und damit auch der Knoten Dammstrasse – Schulstrasse entlastet werden. In Zusammenhang mit dem von Frick geplanten Fuss- und Veloweg entlang des Bruggbachs soll auch der Knoten Dammstrasse – Schulstrasse für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden.</li> </ul>

**C.6 Langsamverkehrsverbindung Dörrmatrai – Bahnhof Nord**

Kurzbeschreibung	Neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr Dörrmatrai – Bahnhof Nord.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	Der Ortsteil Gipf und insbesondere die bestehenden und geplanten Gebiete an den Hanglagen sind heute über die Trottgasse erschlossen. Zum Bahnhof gelangt man über die Landstrasse und die Dammstrasse. Die heutige Erschliessung weist Höhenunterschiede und Umwege auf. Wird der Bahnhof auch von der Nordseite zugänglich gemacht, ergibt sich die Chance, eine deutlich kürzere Erschliessung ohne grössere Höhenunterschiede zu realisieren.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kurze und direkte Fuss- und Veloverbindung zum Bahnhof Frick, insbesondere für die Quartiere an den Hanglagen</li> <li>– Vermeiden von Höhenunterschieden</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Als Teil der Norderschliessung des Bahnhofs ist eine Linienführung über die Wegparzelle 102 geplant. Die Umsetzung macht erst dann Sinn, wenn die Unterführung am Bahnhof nordseitig verlängert ist. Der Raum muss aber sobald wie möglich gesichert werden.</li> <li>– Einsetzen für die Realisierung einer ausreichenden Anzahl Veloabstellplätze auf der Nordseite des Bahnhofs.</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Voraussetzungen schaffen für die Verlegung von Fussweg Parzelle 49 zwischen Parz. 50 und 51. Eventuelle Änderung der Führung von Fussweg Parzelle 19 durch Parz. 17, 92, 39, 93 und 94 mit Anschluss an Wegparzelle 42.</li> <li>– Berücksichtigung bei der Genehmigung von Sondernutzungsplänen</li> <li>– Landerwerb, Landsicherung, Sicherung Wegrechte</li> </ul>
Zuständigkeit	Gemeinderat Gipf-Oberfrick
Koordination (involvierte Stellen)	– Gemeinde Frick (Weiterführung der Verbindung auf Fricker Boden, Verlängerung Unterführung)
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	Abhängig von Umsetzung Verlängerung Unterführung Bahnhof Frick
Wirkungskontrolle	
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)</li> <li>– B.4 Mobilitätsmanagement</li> <li>– C.2 Fusswegnetz</li> <li>– C.3 Velowegnetz</li> <li>– C.5 Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung</li> </ul>
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	– Anhang 3: Übersicht Koordination Norderschliessung

## 6.5 Massnahmengruppe D: Öffentlicher Verkehr

### D.1 Bushaltestellen

Kurzbeschreibung	Entlang der Landstrasse werden zwei neue Bushaltestellen angestrebt.
Ausgangslage und Handlungsbedarf	<p>Auf dem Gemeindegebiet liegen drei Bushaltestellen. Alle befinden sich auf der Landstrasse in einem Abstand von 300 – 500 m. Unbestritten ist die Lage der Haltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– «Rösslibrücke», im historischen Kern des Ortsteils Oberfrick</li> <li>– «alte Post», entlang des Schulwegs und wichtig für die Schüler aus den Talgemeinden.</li> </ul> <p>Im Zentrum der Gemeinde, beim Gemeindehaus und beim Volg gibt es keine Bushaltestelle. Im Sinne einer Aufwertung und Stärkung dieses Gebiets wird von der Gemeinde eine Haltestelle «Zentrum» gewünscht.</p> <p>Im Zuge der Realisierung einer Norderschliessung und der damit einhergehenden Umgestaltung der Müliggass und deren Einmündung in die Landstrasse, soll eine neue Haltestelle in diesem Bereich geprüft werden</p> <p>Alle bestehenden Haltestellen sind als Busbuchten ausgestaltet, beleuchtet und mit einer Sitzgelegenheit ausgestattet, wobei 5 von 6 Kanten zusätzlich noch ein Wartehäuschen aufweisen.</p> <p>Keine der Haltestellen weist eine behindertengerechte Haltekante auf. Eine Kante gilt als behindertengerecht wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Kantenhöhe 16 cm beträgt</li> <li>– eine Manövriertfläche von 2.9 m zur Verfügung steht (mind. auf Höhe der 2. Türe)</li> </ul> <p>Da die Bushaltestellen auf der Kantonsstrasse liegen ist der Kanton als Eigentümer für die Haltestellen zuständig. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) ist er verpflichtet die Haltestellen bis ins Jahr 2023 zu sanieren. Es kann von einer Sanierung abgesehen werden, wenn diese nicht verhältnismässig ist.</p>
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Optimale Erschliessungswirkung der Bushaltestellen</li> <li>– ÖV-Erschliessung des Zentrums Gipf-Oberfrick</li> <li>– Der hindernisfreie Zugang zum ÖV ermöglicht die Benutzung auch für mobilitätseingeschränkte Personen</li> <li>– Attraktive und gut ausgestattete Haltestellen</li> </ul>
Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Zusammenhang mit der Aufwertung des Zentrums im Bereich des Gemeindehauses, soll an dieser Stelle eine neue Bushaltestelle geprüft werden. Durch die neue Haltestelle kann das Zentrum direkt mit dem ÖV erschlossen werden.</li> <li>– Im Zuge der Realisierung einer Norderschliessung und der damit einhergehenden Umgestaltung der Müliggass und deren Einmündung in die Landstrasse, soll eine neue Haltestelle in dem Bereich geprüft werden</li> </ul>
Vorgehen / nächste Schritte	Anmelden Begehren beim Kanton
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gemeinderat Gipf-Oberfrick (Begehren anmelden)</li> <li>– BVU Kanton Aargau (Umsetzung)</li> </ul>
Koordination (involvierte Stellen)	– Postauto
Kosten (Investitionsaufwand)	offen
Zeithorizont	mittel- bis langfristig
Wirkungskontrolle	Fahrgastfrequenzen bei der neuen Haltestellenanordnung
Abhängigkeit zu anderen Massnahmen	– A.2 Aufwertung Landstrasse
Erläuterungen / Verweise / Grundlagen	Die Haltestelle «Zentrum» sollte als Zentrumshaltestelle konzipiert sein und neben der Ausstattung mit Sitzgelegenheit, Wetterschutz und Beleuchtung auch einen Umgebungsplan und Veloabstellplätze enthalten.

# 7 Controlling

Das Controlling umfasst einerseits die Umsetzungskontrolle der beschriebenen Massnahmen und andererseits eine laufende Wirkungskontrolle.

## 7.1 Umsetzungskontrolle

Bei der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des KGV müssen die finanziellen und personellen Ressourcen der Gemeinde berücksichtigt werden. Im Rahmen der Finanzplanung und Budgetierung sollen jährlich Massnahmen ausgewählt und zur Umsetzung im nächsten Jahr freigegeben werden. Die Massnahmen umfassen jeweils Planung, Umsetzung, Controlling und Kommunikation.

Die Verwaltung (Bauverwaltung) informiert den Gemeinderat jährlich über den Stand der Umsetzung der Massnahmen. Falls notwendig (z.B. aufgrund geänderter Rahmenbedingungen), werden im Rahmen dieser Berichterstattung auch inhaltliche oder organisatorische Änderungen beschlossen.

## 7.2 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle umfasst die Überprüfung der Zielerreichung (übergeordnete Ziele des KGV resp. konkrete Ziele in den Massnahmenblättern).

Die Beschreibung der Zielerreichung erfolgt einerseits qualitativ, andererseits werden dazu folgende Daten erhoben und / oder ausgewertet:

- Mikrozensus zum Verkehrsverhalten (alle fünf Jahre, neuste Erhebung 2015).
- Gesamtverkehrsaufkommen, einerseits auf Basis der kantonalen Verkehrszählungen, punktuell ergänzt mit Verkehrszählungen auf Gemeindestrassen im Zusammenhang mit aktuellen Projekten.
- Regelmässige Geschwindigkeitsmessungen an neuralgischen Stellen
- Auswertung des subjektiven Sicherheitsempfindens nach der Sanierung von Strassenabschnitten und insb. der Konfliktstellen Fuss- und Veloverkehr.
- Ein- und Aussteiger im Öffentlichen Verkehr, soweit verfügbar

Die Berichterstattung erfolgt im kleinen Rahmen zusammen mit der Berichterstattung zur Umsetzungskontrolle. Alle vier Jahre (Legislaturperiode) sollen der Umsetzungsstand und die erreichte Wirkung in der Gesamtschau durch den Gemeinderat und die Verwaltung überprüft und festgehalten werden.

---

## 8 Genehmigungsbblatt Kanton

Der KGV der Gemeinde Gipf-Oberfrick besteht aus dem vorliegenden Bericht inkl. Anhang und den Teilplänen MIV, ÖV, Fussverkehr und Veloverkehr.

Durch den Vorsteher des Departements Bau Verkehr und Umwelt sind die Zielsetzungen (Kapitel 4) zu genehmigen.

Vorläufige Beurteilung durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt 10. Mai 2017

Öffentliche Mitwirkung 14. Sept. 2017 bis 31. Okt. 2017

Beschlossen durch den Gemeinderat 19. März 2018



# Anhang

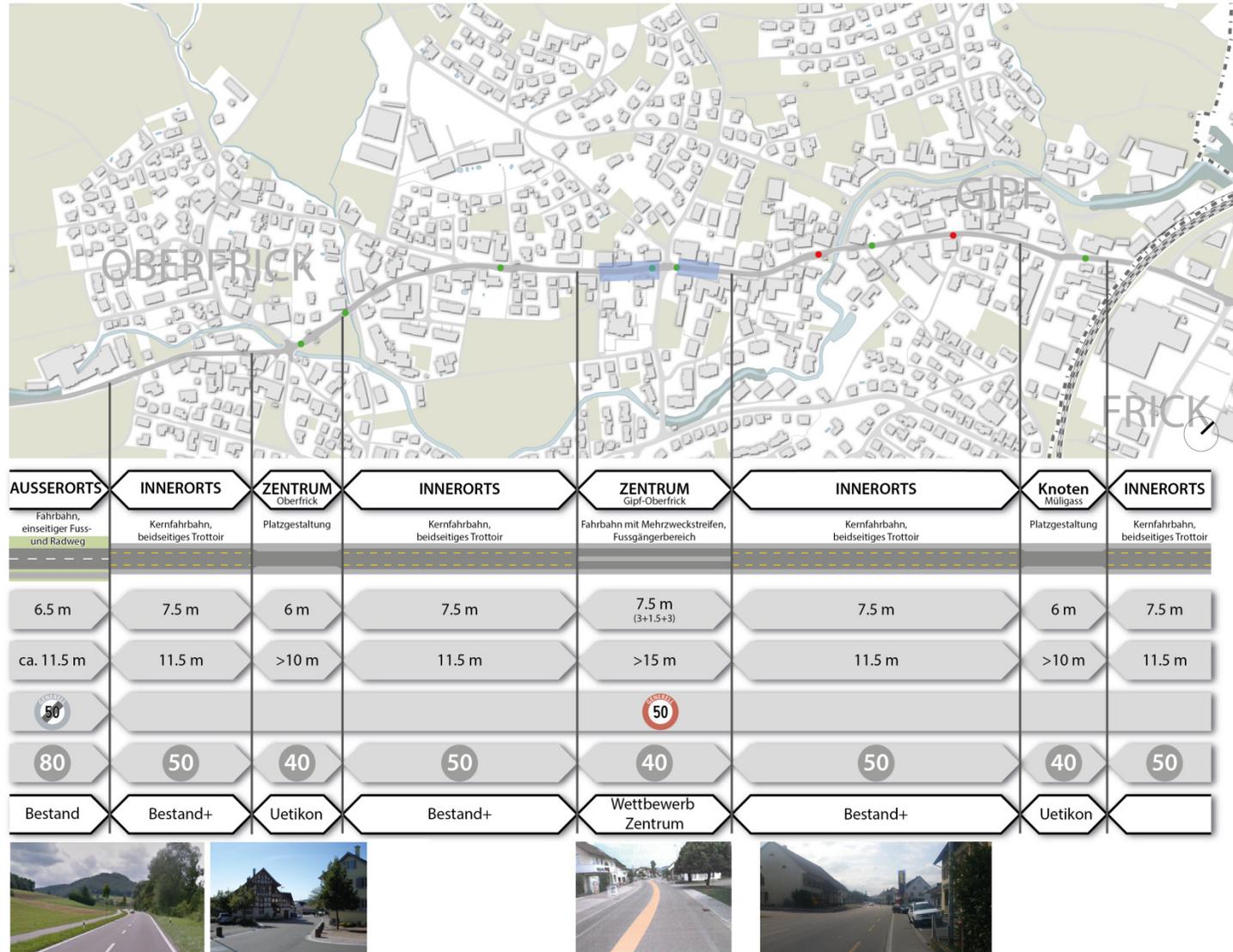
## Anhang 1: Dimensionierungsrichtlinien Gemeindestrassen

Strasstyp	Plätze, Orte	ES Erschliessungsstrassen	SS Sammelstrassen	Verbindungsstrasse im Kerngebiet	Verbindungsstrasse im Siedlungsgebiet	Verbindungsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet	Lokalverbindungsstrasse	Verbindungsweg	
Eigentümer	Private / Gemeinde / Kanton	Private / Gemeinde	Gemeinde	Kanton	Kanton	Kanton	Gemeinde	Gemeinde	
Hauptfunktion	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Repräsentieren</li> <li>– Kommunizieren</li> <li>– Sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erschliessen</li> <li>– Sich aufhalten, spielen</li> <li>– Parkieren, abstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sammeln</li> <li>– Erschliessen</li> <li>– Parkieren, abstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbinden, erschliessen</li> <li>– Repräsentieren / kommunizieren</li> <li>– Ein- und ausladen</li> <li>– Queren</li> <li>– Sich aufhalten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbinden</li> <li>– Repräsentieren</li> <li>– Ein- und ausladen</li> <li>– queren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verbinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verbinden kleinerer Ortschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– verbinden von Weilern und einzelner Gebäude ausserhalb geschlossener Ortschaften</li> </ul>	
Anforderungen	Umfeld								
	1. Fussverkehr	1. viele, längs, quer	1. längs und quer	1. vor allem längs	1. längs und quer	1. vor allem längs	1. wenig	1. wenig	1. wenig
	2. Veloverkehr	2. längs und quer	2. v.a. längs	2. vor allem längs	2. ja	2. ja	2. ja	2. ja	2. ja
	3. Parkierung	3. Ein- / Aussteigen, -laden	3. Parkieren	3. tw. Parkieren und Abstellen	3. Ein- und Ausladen	3. möglichst zu vermeiden	3. nein	3. nein	3. nein
	4. Schwerverkehr	4. Wenn möglich ohne	4. nur ausnahmsweise	4. ja, nur Erschliessung	4. ja	4. ja	4. ja	4. gelegentlich	4. selten
5. ÖV	5. meistens	5. allenfalls Ortsbus	5. Ortsbus	5. ja	5. ja	5. ja	5. möglich	5. i.d.R. nein	
Belastbarkeit, typische Verkehrsstärke MIV	Je nach Situation und Ausgestaltung	Bis 4'000 DTV ca 500 Fzg. / Spitzenstunde	4'000 – 6'000 DTV ca 500 – 1'000 Fzg. / Spitzenst.	Abhängig von Netzlösung	Bis 16'000 DTV Ca. 1'800 Fzg. / Spitzenstunde	Über 16'000 DTV Ca. 2'400 Fzg. / Spitzenstunde	4'000 – 6'000 DTV ca 500 – 1'000 Fzg. / Spitzenst.	Bis 4'000 DTV ca 500 Fzg. / Spitzenstunde	
Spezielles	Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung, Kombination mit allen Strassentypen möglich.	Belastbarkeit ist stark begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch. Das kommunale Strassen-Reglement definiert Zuständigkeit und Kostenbeiträge der Anstösser.	Belastbarkeit ist begrenzt, Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch. Hoher LW-Anteil möglich.	Sehr hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten.	Planung mit Kanton (Strasseneigentümer) zusammen erarbeiten.	Gewachsene Verbindungen (Wege, Wildwechsel zweckmässig berücksichtigen, Landwirtschaftsverkehr beachten).	reduzierte Ausbaugrösse der Fahrstreifen, Kreuzungen bei reduzierter Geschwindigkeit.	reduzierte Ausbaugrösse der Fahrstreifen, Kreuzungen bei reduzierter Geschwindigkeit. Planung nach Fahrzeug-Geometrie, nicht fahrdynamisch.	

Strasstyp	Plätze, Orte	ES Erschliessungsstrassen	SS Sammelstrassen	Verbindungsstrasse im Kerngebiet	Verbindungsstrasse im Siedlungsgebiet	Verbindungsstrasse ausserhalb Siedlungsgebiet	Lokalverbindungsstrasse	Verbindungsweg
Gestaltungsprinzipien	Stark siedlungsorientiert	Stark siedlungsorientiert	Primär siedlungsorientiert	Primär siedlungsorientiert	Primär verkehrsorientiert	Primär verkehrsorientiert	fahrdynamisch bei reduzierter Geschwindigkeit	auf Fahrzeug-Geometrie ausgelegt
Signalisierte Geschwindigkeit	20, 30	30	30	50	50	80	80	80
Fahrgeschwindigkeit	Ca. 20 – 30	25 – 30	30	30 – 40	40-50	70 – 80	50 - 80	30 - 50
Massgebender Begegnungsfall	Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)	PW /Velo, örtlich PW / PW (LW)	PW / LW (Bus) Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus Engstellen möglich, Längsgliederung erwünscht	Bus / Bus	Velo + Bus / Bus + Velo	PW / Lastwagen bei reduzierter Geschwindigkeit	PW / Velo bei reduzierter Geschwindigkeit
Fahrbahnbreite in m	Je nach Situation	i.d.R. 4.5m	i.d.R. 5.5 m	Je nach Betriebskonzept	Je nach Betriebskonzept		i.d.R. 5 m	i.d.R. 4 - 4.5 m
Öffentlicher Verkehr	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen oder Busbuchten	Busbuchten	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen
Veloverkehr	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz)	In der Regel ohne Massnahmen (Koexistenz), evtl. Radstreifen oder Mehrzweckstreifen	Velostreifen / Mehrzweckstreifen	Veloweg	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)
Fussverkehr	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen zuweisen	Strassenraumgliederung, geschützte Flächen beidseitig zuweisen	Gehweg beidseitig, Fussgängerstreifen mit Insel	Gegebenenfalls Trottoir, Fussgänger und Velofahrer auf gleicher Fahrbahn separat möglich Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	Ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)

Parameter

**Anhang 2: Abschnittsbildung Landstrasse**



### Anhang 3: Übersicht Koordination Norderschliessung

Nr.	Vorhaben	Prio	Projektstand	Federführung und Beteiligte	Koordination mit Nr.	Abhängigkeiten (Umsetzung Massnahme abhängig von...)	Nächste Schritte	Realisierung			Kosten und Kostenteiler
								k	m	l	
<b>Strasse</b>											
A.3	Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)	1	Variantenentscheid ausstehend	Gemeinde Gipf-Oberfrick, Gemeinde Frick Dep. BVU Grundeigentümer		Linienführung resp. Anschluss und Realisierungszeitpunkt Norderschliessung Frick Verlängerung Unterführung Bahnhof Frick Erschliessungsplan		x			
A.4	Anbindung Norderschliessung ans bestehende Gemeindestrassennetz	1	Zielvorstellung Gemeinde	Gemeinde Gipf-Oberfrick, Dep. BVU		A.3 Planung und Bau neuer Strassenabschnitte (Norderschliessung)		x			
<b>Langsamverkehrsverbindungen</b>											
C.5	Neue Langsamverkehrsverbindung Gipf-Oberfrick - Bahnhof Nord entlang der Norderschliessung	1	Zielvorstellung Gemeinde	Gemeinde Gipf-Oberfrick Gemeinde Frick Dep. BVU Grundeigentümer		Linienführung resp. Anschluss und Realisierungszeitpunkt der Norderschliessung Langsamverkehrsverbindung auf Seiten Frick Erschliessungsplan		x			
C.6	Langsamverkehrsverbindung Dörrmattraï – Bahnhof Nord	2	Zielvorstellung Gemeinde	Gemeinde Gipf-Oberfrick Dep. BVU Grundeigentümer		Wegrecht, Landabtausch, Landerwerb Realisierung Norderschliessung für den Langsamverkehr F4: Verlängerung Personenunterführung					

Relevante Massnahmen der Gemeinde Frick (informativ, gemäss Masterplan Bahnhofsgelände Frick vom 29. April 2014)										
F3*	Bahnhofstrasse / Dammstrasse	2	Für Gemeinde Tempo 30 oder Begegnungszone denkbar Verlagerung MIV	Gemeinde Frick		Siehe Masterplan Bahnhofsgelände Frick	Konzeptskizzen, Verkehrslenkung und Massnahmen	x		Gemeinde Frick
F4*	Verlängerung Personenerunterführung	1	Machbarkeitsstudie PU-Verlängerung mit Grobkosten	Gemeinde Frick SBB Dep. BVU		Siehe Masterplan Bahnhofsgelände Frick	Abklärungen Randbedingungen Busausstiegshaltestelle Nord?	x		SBB, Gemeinde Frick, Kanton
F8*, F9*	Norderschliessung Etappen Mitte, Nord-Süd (Norderschliessung auf dem Gemeindegebiet von Frick)	2	Vorprojekt, Varianten Linienführung und Anschlusskosten Linienführung in Frick geklärt, in Gipf-Oberfrick offen	Gemeinde Frick Gemeinde Gipf-Oberfrick Gemeinde Oeschgen Repla, Dep, BVU SBB Keller AG (Ziegeleien)		Siehe Masterplan Bahnhofsgelände Frick	Festlegung Betriebskonzept	x		
Weitere mögliche Massnahmen auf Fricker Gemeindegebiet im Interesse der Gemeinde Gipf-Oberfrick										
Fy**	Dammunterführung Fuss- und Veloverkehr		Zielvorstellung Gemeinde Gemeinde Gipf-Oberfrick	Gemeinde Gipf-Oberfrick Gemeinde Frick Dep. BVU Grundeigentümer		Eine Dammunterführung könnte durch die direkte Verbindung ins Zentrum von Frick (Verbindung Zwidellen) optimal ins Netz eingebunden werden. Die Zweckmässigkeit dieser Unterführung müsste vertieft abgeklärt werden.				
Fz**	Verbindung Zwidellen sichern		Wunsch der Gemeinde Gipf-Oberfrick nach einer direkten und sicheren Verbindung ins Zentrum von Frick	Gemeinde Frick Grundeigentümer						

\* Nummerierung gemäss Masterplan Bahnhof Frick, «F» als Hinweis, dass es sich um eine Massnahme auf dem Gemeindegebiet von Frick handelt

\*\* Neue Massnahmen, Nummerierung nicht bekannt / nicht definiert, «F» als Hinweis, dass es sich um eine Massnahme auf dem Gemeindegebiet von Frick handelt



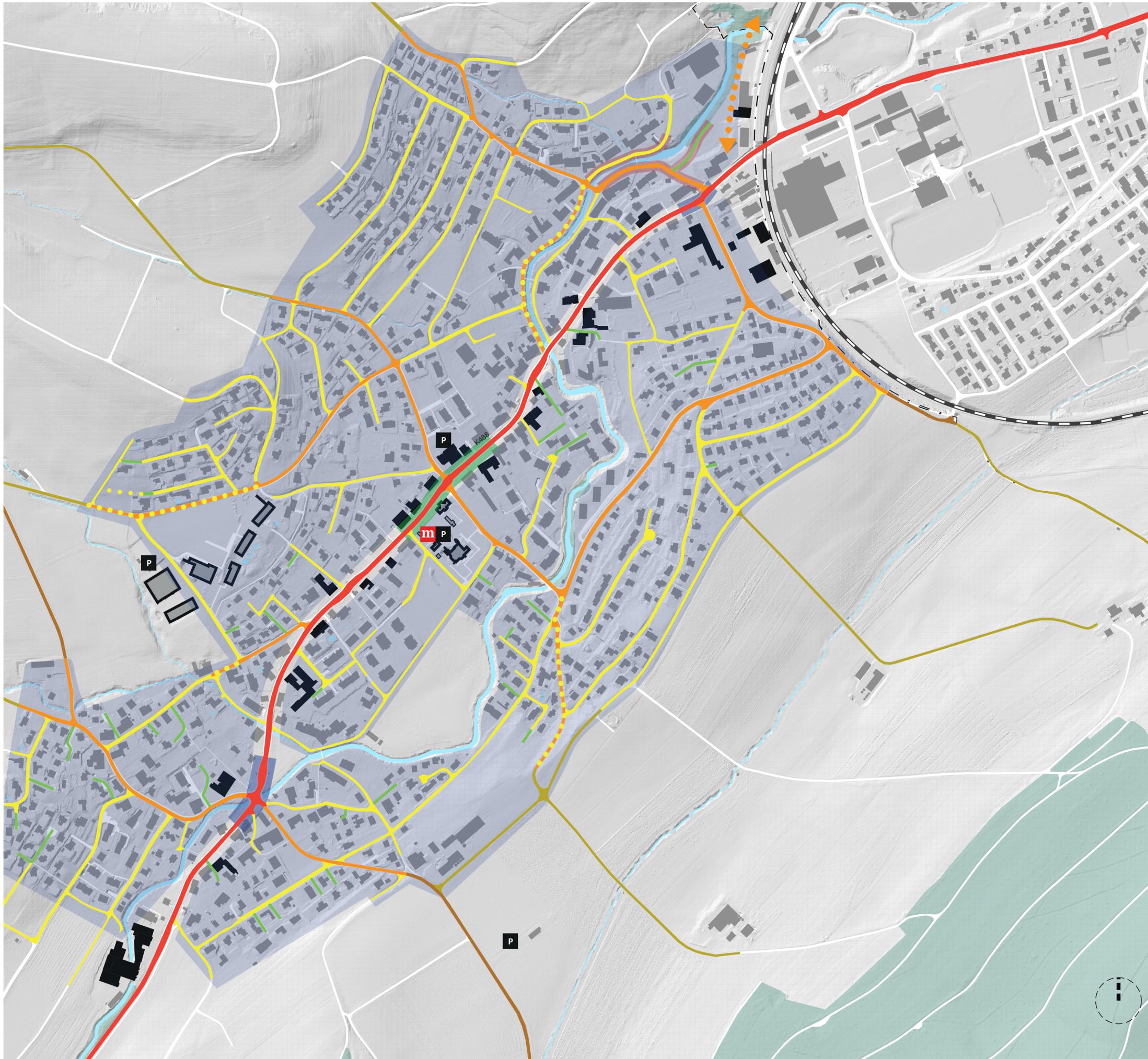
#### **Anhang 4: Pläne**

Teilplan MIV

Teilplan ÖV

Teilplan Fussverkehr

Teilplan Veloverkehr



- |           |              |  |
|-----------|--------------|--|
| bestehend | beabsichtigt | LEGENDE                                  |
|           |              | Mobility Standort                        |
|           |              | Öffentliche Parkierung                   |
|           |              | Regionalverbindungsstrasse               |
|           |              | Quartiersammelstrasse                    |
|           |              | Quartierserschliessungsstrasse           |
|           |              | Lokalverbindungsstrasse                  |
|           |              | Verbindungsweg                           |
|           |              | Privaterschliessung                      |
|           |              | Umklassierung der Strasse prüfen         |
|           |              | Tempo 30-Zone                            |
|           |              | Aufwertung Landstrasse (Zentrumsbereich) |
|           |              | Aufwertung Landstrasse                   |
|           |              | ORIENTIERUNGSMERKMALE                    |
|           |              | Öffentliche Gebäude/ Schulen             |
|           |              | Kundenorientiertes Gewerbe/ Restaurant   |

Gemeinde Gimpf-Oberfrick

KGV Gimpf-Oberfrick

Teilplan MIV

19. März 2018  
 Filodaten\M7\16-025-006\_PLAENE\Illustrator\TP\_Gimpf-Oberfrick\_A3\_170608.ai  
 aku / cna





- bestehend      beabsichtigt      LEGENDE
-  Buslinie
  -  Bushaltestelle
  -  Einzugsgebiet Bushaltestellen (300m)
  -  Einzugsgebiet Bahnhof Frick (750m)
  -  ORIENTIERUNGSINHALT
  -  Öffentliche Gebäude/ Schulen
  -  Kundenorientiertes Gewerbe/ Restaurant

Gemeinde Gimpf-Oberfrick

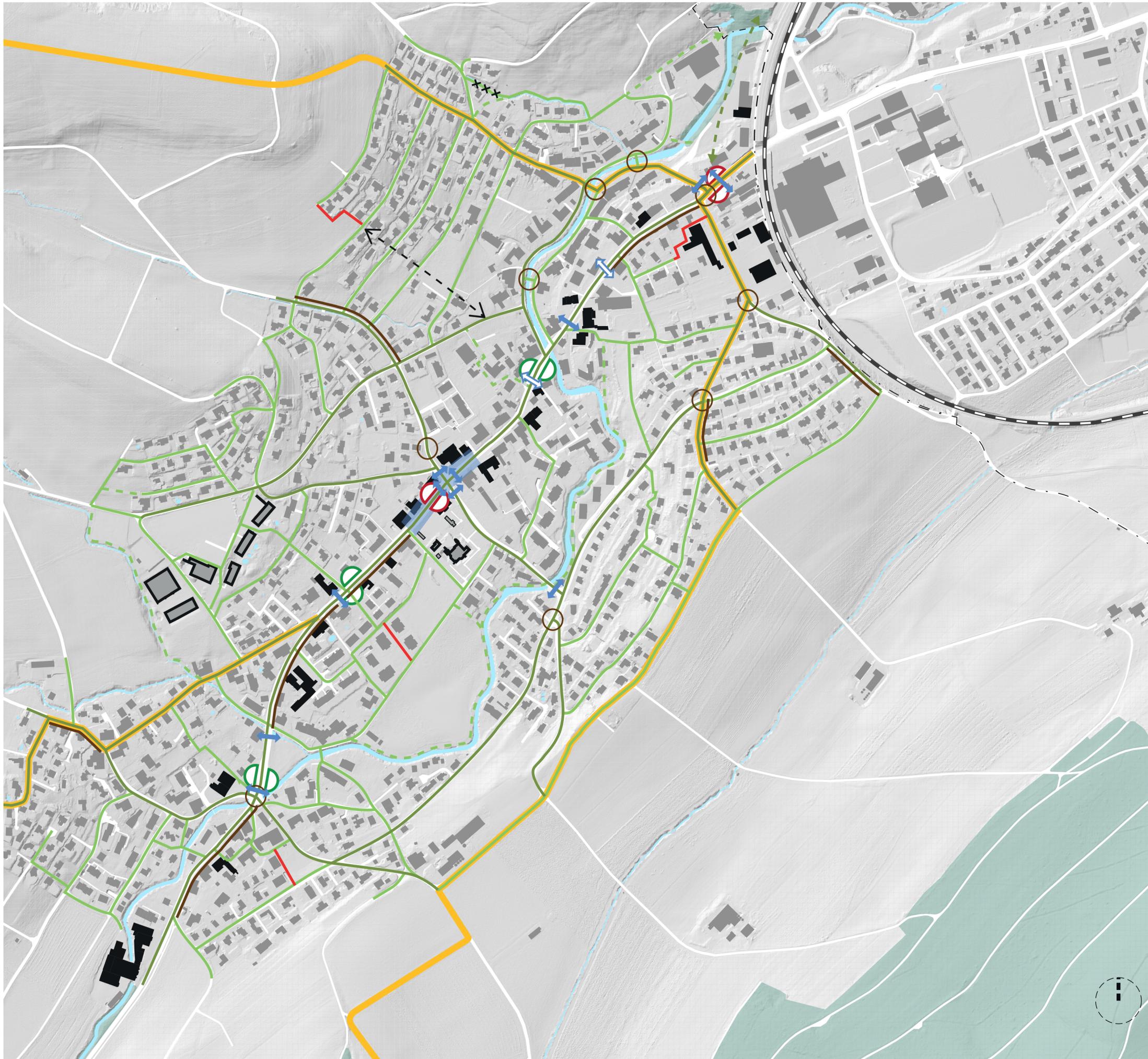
KGV Gimpf-Oberfrick

Teilplan ÖV

19. März 2018      aku / cna

Flildaten\M7\16-025-006\_PLAENE\Illustrator\TP\_Gimpf\_Oberfrick\_A3\_170608.ai





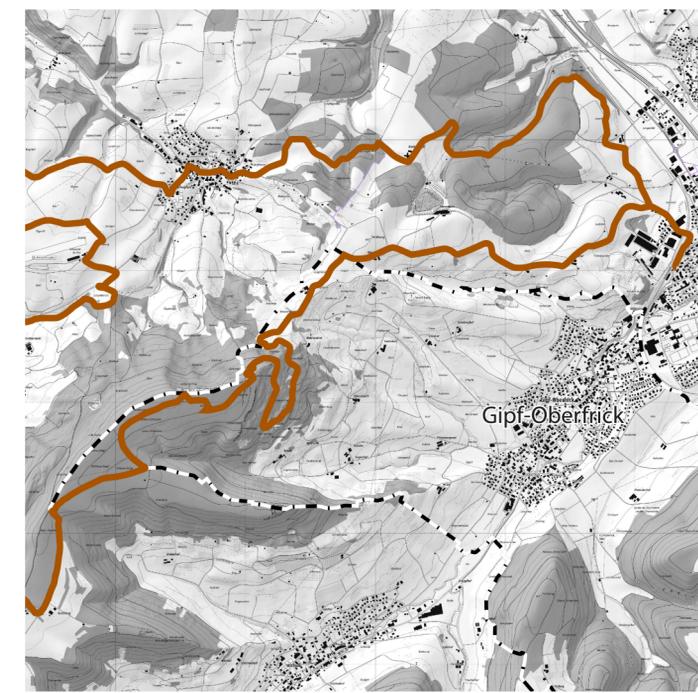
bestehend	beabsichtigt	LEGENDE
		Hauptroute
		Nebenroute
		Aargauer Wanderweg
		Aufheben Fussweg
		Fussweg mit Wegrecht
		Konfliktstrecke
		Konfliktpunkte
		Netzlücke (schematisch)
		Fussgängerstreifen
		Flächige Querung
ORIENTIERUNGSMERKMALE		
		Bushaltestelle
		Öffentliche Gebäude/ Schulen
		Kundenorientiertes Gewerbe/ Restaurant

KGV Gipf-Oberfrick  
 Teilplan Fussverkehr

19. März 2018  
 Filedaten\M7\16-025-006\_PLAENE\Illustrator\TP\_Gipf\_Oberfrick\_A3\_170608.ai

aku / cna





Mountainbike Route

- |           |              |  |
|-----------|--------------|--|
| bestehend | beabsichtigt | LEGENDE                                |
|           |              | Kantonale Radroute                     |
|           |              | Hauptroute                             |
|           |              | Nebenroute                             |
|           |              | Konfliktstrecke                        |
|           |              | Konfliktpunkte                         |
|           |              | ORIENTIERUNGSMERKALE                   |
|           |              | Öffentliche Gebäude/ Schulen           |
|           |              | Kundenorientiertes Gewerbe/ Restaurant |

Gemeinde Gipf-Oberfrick

KGV Gipf-Oberfrick

Teilplan Veloverkehr

19. März 2018  
 Filodaten\M7\16-025-006\_PLAENE\illustrator\TP\_Gipf-Oberfrick\_A3\_170608.ai

aku / cna



metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00