

# «Baulandtopf» mit viel Respekt angehen – 20. AV des Fricktal Regio Planungsverbandes in Kaisten

Veröffentlicht: 11. November 2021



**Knacknüsse waren am Mittwoch an der 20. Abgeordnetenversammlung des Fricktal Regio Planungsverbandes keine zu bewältigen. Diese warten erst im Rahmen der Jahresziele 2022. Beispielsweise der «Baulandtopf», den es aufzugleisen gilt und der einigen Zündstoff bereithält.**

**JÖRG WÄGLI**

Fricktal-Regio-Präsident Christian Fricker konnte gestern Abend 32 der total 36 Regionalplanungsgemeinden in Kaisten zur 20. Abgeordnetenversammlung begrüßen. Vier Gemeinden (Bözen, Hornussen, Mumpf und Oeschgen) hatten sich entschuldigt. Nachdem im September 2020 bereits die 18. Abgeordnetenversammlung in Kaisten bzw. im Ortsteil Ittenthal stattgefunden hatte, musste der Kaister Gemeindeammann etwas tiefer ins Fotoarchiv der Gemeinde greifen, um den Anwesenden neue Einblicke in seine Gemeinde zu gewähren, was aber bestens gelang.

Als «Sachgeschäfte» standen die Genehmigung revidierten Entschädigungsreglementes sowie der Austritt aus dem Verein metrobasel auf der Traktandenliste. Nach rund 20 Jahren waren beim Entschädigungsreglement kleinere Anpassungen bei den Entschädigungen für Sitzungen angezeigt. Einstimmig wurden die Anpassungen, welche in Betrag von rund 2000 Franken budgetrelevant sind, gutgeheissen. Und auch der Austritt aus metrobasel wurde nach der Beantwortung weniger Fragen einstimmig abgesegnet. Nachdem sich der Verein metrobasel aktuell neu orientiert, würde sich nach Einschätzung des Fricktal-Regio-Vorstandes künftig nicht mehr das angestrebte Synergiepotenzial ergeben.



**Jahresziele 2022**

**«Regionales Siedlungsgebietsmanagement» hiess es zuoberst auf der Liste der**

**Jahresziele 2022, welche Christian Fricker präsentierte. Dabei handelt es sich um den so genannten «Baulandtopf», der mit Bauland, das Gemeinden auszonieren müssen, gespiesen werden soll. Daraus können sich dann wiederum Gemeinden bedienen, die einen Bedarf an Bauland ausweisen. So weit so gut und als «Pioniertat» des Kantons Aargau wohl einmalig in der Schweiz. Doch damit Gemeinden sich aus dem Baulandtopf bedienen können, müssen vorgängig diverse Fragen geklärt werden. Nach welchen Kriterien werden Anträge beurteilt? Wer genehmigt die Anträge? Werden die Gemeinden miteinbezogen? Sind Anreiz- und Ausgleichsmassnahmen zu definieren und wie sehen diese aus? «Diese Fragen werden uns noch jucken», stellte der Fricktal-Regio-Präsident fest. Entsprechend müssten sie mit Respekt und grossem Verantwortungsgefühl angegangen und beantwortet werden. Das entsprechende Projekt «Regionales Siedlungsgebietsmanagement» wird 2022 zusammen mit den Gemeinden gestartet. Ebenfalls die Mitwirkung der Gemeinden ist bei der Erholungsplanung Rheinufer gefragt. Dabei geht es um die Revision des aus dem Jahre 1948 stammenden Rheinuferenschutzdekrets, mit welchem das Rheinufer punktuell für verschiedene Erholungsformen geöffnet werden soll. Nächstes Jahr werden im Rahmen der Mitwirkung die Eingaben der Gemeinden im Sinne einer regionalen Abstimmung beurteilt, wobei eine «Umsetzung mit Augenmass» angestrebt werde. Weiter gilt es beispielsweise einen Schlussbericht für das Landschaftsqualitätsprojekt an die Hand zu nehmen sowie die 2021 wieder aufgenommenen Arbeiten für eine Mobilitätsstrategie fortzuführen. Hier muss es unter anderem in Zusammenhang mit dem 2020 durch den Regierungsrat entgegengenommenen Postulat Hasler «Gesamtverkehrsplanung Fricktal» Anknüpfungspunkte und Handlungsfelder zu definieren.**

**Die präsentierten Jahresziele zeigen zusammen mit den Daueraufgaben eine beachtliche Grundlast für den Planungsverband. Notabene mit wichtigen Aufgaben. «Es gibt viel Arbeit, auch für unsere Geschäftsstelle», sagte Christian Fricker. Die Jahresziele wurden bei einer Enthaltung gutgeheissen.**

**Abschliessendes Geschäft an der Abgeordnetenversammlung war das Budget 2022, das mit einem Aufwand und Ertrag von knapp 500'000 Franken ausgeglichen gestaltet werden konnte. Der Mitgliederbeitrag bleibt unverändert bei Fr. 3.50 pro Einwohner. Das Budget wurde einstimmig genehmigt.**

**Bevor der Fricktal-Regio-Präsident zum Referat über A3-Halbanschlüsse im Fricktal (siehe separaten Bericht) überleiten konnte, gab er die nächsten Termine bekannt: 19./20. Januar Gemeindeforum in Eiken; 9. März ao. Versammlung (Wahlen 2022-2025) in Frick, ordentliche Versammlungen am 3. Juni (mit Fricktalkonferenz) und 9. November in Zeihen. Für die Juni-Versammlung wird aus dem unteren Fricktal noch ein Durchführungsort gesucht.**

**Zum Schluss der 20. Abgeordnetenversammlung waren die Anwesenden zum von der Gemeinde Kaisten offerierten Apéro eingeladen – dieser nicht mehr mit Maskenpflicht, dafür in Anwendung der 3G-Regel.**

#### **Bilder**

**Erstes Bild: Gemeindeammann Arpad Major (Mitte) stellt die Gastgebergemeinde Kaisten vor; links: Geschäftsführerin Judith Arpagaus; rechts: Präsident Christian Fricker. Foto: Jörg Wägli**

**Zweites Bild: 32 von 36 Gemeinden waren an der 20. Abgeordnetenversammlung des Fricktal Regio planungsverbandes anwesend. Foto: Jörg Wägli**

# **A3-Halbanschlüsse Richtung Basel werden nicht weiterverfolgt**

Veröffentlicht: 11. November 2021



**A3-Halbanschlüsse in Richtung Basel im Gebiet Möhliner Höhe würden zwar Teilregionen verkehrsmässig entlasten. Im Gegenzug müsste aber für einzelne Gemeinden mit einer massiven, unzumutbaren Verkehrszunahme gerechnet werden. Fazit der kantonalen Stellen: «Die Halbanschlüsse werden nicht weiterverfolgt.» Gleiches gilt für einen Halbanschluss Oeschgen und eine Umfahrung Frick. Diese brächten zwar eine Entlastung der Hauptstrasse, jedoch in ungenügender Masse.**

## **JÖRG WÄGLI**

**Götz Timcke, Leiter Strategische Planung in der Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt stellte am Mittwoch im zweiten Teil der 20.**

**Abgeordnetenversammlung des Planungsverbandes Fricktal Regio auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtete Studien zu Fricktaler Halbanschlüssen Richtung Basel vor, so wie sie seit Jahren aus dem Fricktal immer wieder aufs Tapet gebracht worden sind. Mit dem kantonalen Verkehrsmodell wurde die Wirkung von Halbanschlüssen im Raum Möhlin, Zeiningen, Wallbach und Oeschgen untersucht, ausgerichtet auf den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DWV). Beim Halbanschluss Oeschgen wurde zudem die Kombination mit einer Nordumfahrung Frick unter die Lupe genommen. Timcke verhehlte nicht, dass solche auf Prognosen basierende Untersuchungen immer auch etwas dem «Lesen in der Glaskugel» nahekommen, aber: «Sie sind mit seriösen Zahlen hinterlegt», betonte der Leiter strategische Planung.**

### **Halbanschluss-Varianten**

**Als erstes präsentierte Timcke die Zahlen eines möglichen Halbanschlusses zwischen Möhlin und Rheinfelden Ost, bei welchem mit rund 15 500 Fahrzeugen pro Werktag gerechnet werden dürfte. Dieser würde das Gebiet Rheinfelden Ost zwar erheblich entlasten (-18 500 Fahrzeuge), hätte aber gleichzeitig eine Mehrbelastung von Möhlin, Mumpf und Stein West zur Folge (jeweils +5700).**

**Wird der Halbanschluss auf die Möhliner Höhe verschoben, sinkt der DWK auf rund 11 600. Neben Rheinfelden Ost (-6800) würde nun auch Möhlin (-4600) profitieren. Mumpf und Stein West allerdings würden noch mehr belastet (jeweils etwa +7000). Noch schlimmer für Mumpf und Stein West sähe ein Halbanschluss auf Höhe**

Gemeindegebiet Wallbach aus, welcher rund 17 000 Fahrzeuge pro Tag anziehen würde. Für Mumpf ergäbe sich eine Mehrbelastung um 9000 Fahrzeuge und für Stein West um 8400 Fahrzeuge. Hauptprofiteure wären die Gebiete Rheinfelden Ost (-7200), Möhlin (-5300) und Stein Ost (-6400).

Für die Verkehrsverlagerungen ist nicht zuletzt der Grenzverkehr verantwortlich, wie Timcke ausführte: «Der Grenzverkehr stellt die attraktivere Verbindung fest und fährt nicht mehr in Eiken auf die A3 Richtung Basel, sondern benützt die Hauptstrasse durch die Ortschaften, um zum neuen Halbanchluss zu gelangen.» So würde für Mumpf beispielsweise im «Worstcase» eine Verkehrszunahme von 15 400 auf 24 400 Fahrzeugen pro Werktag resultieren. Ganz generell sei feststellbar, so Timcke, dass Gemeinden im Nahbereich von Halban schlüssen praktisch «überfahren» würden, was als nicht mach- und zumutbar zu taxieren sei.

#### **HA Oeschgen, Umfahrung Frick**

Nur wenig Verkehr anziehen würde ein Halban schluss Oeschgen (4500 Fahrzeuge pro Werktag). Für Frick Nord bzw. Eiken würde dies zwar eine Entlastung bedeuten (-5400), gleichzeitig müsste aber das Fricker Zentrum eine Verkehrszunahme (+2400) hinnehmen. Anders sähe es in Kombination mit einer Nordumfahrung von Frick aus. Dann würden rund 8200 Fahrzeuge den neuen Halban schluss benützen und Frick könnte entlastet werden (Frick Nord/Eiken -5400 / Frick Zentrum -1700 / Frick Süd -2200). Die Nordumfahrung alleine würde etwa 5000 bis 6000 Fahrzeuge pro Tag generieren und das Fricker Zentrum um 2800 Fahrzeuge entlasten, unter gleichzeitiger Mehrbelastung von Frick Nord/Eiken um 1000 Fahrzeuge. Fazit des Kantons zum Halban schluss Oeschgen und zur Nordumfahrung Frick: Die Wirkung eines Halban schlusses Oeschgen ist klein (für die Ortsdurchfahrt von Frick gar negativ) und würde nur in Kombination mit einer Umfahrung verbessert. Die Wirkung einer Nordumfahrung Frick wäre zwar positiv, aber nur lokal und begrenzt wirksam. Hauptproblem ist jedoch, sie mit einer Minderbelastung der Ortsdurchfahrt Frick um 2800 Fahrzeuge die kantonalen Kriterien für eine Umfahrung (mindestens 10 000 Fahrzeuge auf der Umfahrung) bei weitem nicht erreicht. Götz Timcke: «Aus eigenem Antrieb wird der Kanton die Nordumfahrung nicht weiterverfolgen.» Und auch bei den Halban schlüssen lautet das Fazit: Nicht weiterverfolgen.

In der anschliessenden Frage-/Diskussionsrunde erkundigte sich Roger Fricker, Gemeindeammann von Oberhof, nach dem zusätzlichen Rheinübergang bei Sisseln, der doch im Richtplan eingetragen sei. Hoffnungen, dass eine solcher neuer Übergang Entlastungen in Zusammenhang mit dem Grenzverkehr bringen könnte, musste Timcke relativieren: Ein solcher Übergang wäre frühestens nach 2040 denkbar.

Und in Zusammenhang mit der Nordumfahrung Frick brachte der Gipf-Oberfricker Gemeinderat Jos Bovens die Erschliessung des Fricker Bahnhofgebietes ins Spiel. «Hier muss etwas gehen!», betonte er. Mit Blick auch auf eine möglich Teilrealisierung der Umfahrung meinte Timcke, dass die Gemeinden solche Projekte durchaus auch in Eigenregie weiterverfolgen könnten, und an Bovens bzw. die Gemeinden Frick und Gipf-Oberfrick gerichtet: «Wir bleiben im Gespräch.»

**Bild:** Götz Timcke, Leiter Strategische Planung in der Abteilung Verkehr des Baudepartementes stellt die Studien zu Fricktaler Halban schlüssen Richtung Basel vor. Foto: Jörg Wägli