# Ausgangslage

Das EP Rheinfelden-Frick erstreckt sich auf der N03 von km 21.470 (exkl. Anschluss Rheinfelden Ost) bis km 41.750 (inkl. Anschluss Frick). Für den ca. 20 km langen Nationalstrassenabschnitt wurden für die Fachbereiche T/U, K, T/G und BSA MK-Dossiers sowie verschiedene AP-Dossiers erstellt und Mitte März 2023, nach erfolgter Vorprüfung durch die FU, fristgerecht zur Genehmigung, resp. zur Freigabe/Gut zum Druck, abgegeben.

Da von der Gemeinde Frick Rechtsmittel gegen das geplante «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein», (Auflage vom 7. Dezember 2022 bis am 23. Januar 2023), ergriffen worden sind, aufgrund derer aktuell noch diverse Abklärungen gemacht werden (Beurteilung Lärmimmissionen, Immissionsklage), ist die Genehmigung der MK-Dossiers sowie die Freigabe/Gut zum Druck für die AP-Dossiers « AP SABA» und «AP Installationsflächen und Landerwerb» durch die FU aktuell nicht möglich.

Für das «AP Bypass AS Frick» wurde die Freigabe/Gut zum Druck aufgrund von Forderungen der Fachstelle Langsamverkehr des ASTRA zurückgestellt.

Die nachfolgenden Ausführungen fassen den Stand der Dinge zusammen und beinhalten mögliche Handlungsspielräume für das weitere Vorgehen.

# Verzögerung Genehmigung «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein» und «AP Bypass AS Frick»

## AP Lärmschutz Münchwilen und Stein

Die Einsprachen der Einwohnergemeinde Frick vom 17. Januar 2023 und der «IG gegen Lärm der Nationalstrasse N3» vom 19. Januar 2023 wurden von GS UVEK mittels einer Nichteintretensverfügung abgewiesen. Gegen die Nichteintretensverfügung wurde von der Gemeinde Frick eine Beschwerde bei BVGer eingereicht. Der BVGer-Entscheid zur Beschwerde liegt zum aktuellen Zeitpunkt (Stand 12. Oktober 2023) noch nicht vor.

Mit der Nichteintretensverfügung hat das GS UVEK die Einsprache der Gemeinde Frick im Sinne einer Immissionsklage entgegengenommen.

Am 22. Mai 2023 hat eine erste Besprechung mit Vertretern des ASTRA und des GS UVEK zur Festlegung des weiteren Vorgehen bezüglich der genannten Immissionsklage stattgefunden. Aus Sicht des GS UVEK liegt die Zuständigkeit für das Verfahren beim ASTRA, solange dieses nicht im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahrens behandelt wird.

Weiter ist aus Sicht GS UVEK die bislang vorgenommene emissionsseitige Beurteilung des Strassenlärms, resp. der IGW-Überschreitungen, nicht ausreichend.

Die bisherige emissionsseitige Beurteilung hat ergeben, dass die in den kantonalen Teilsanierungsprogrammen (TSP) genehmigten Emissionen nach dem Einbau des im EP RHE FRI vorgesehenen SDA 8-12-Belags und unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrszunahme bis 2040 nicht überschritten werden. Aufgrund dessen wurde davon ausgegangen, dass zu den im kantonalen TSP verfügten Erleichterungen keine weiteren Erleichterungen verfügt werden müssen. Die Lärmsanierung mittels eines durchgehenden Einbaus eines Deckbelags vom Typ SDA 8-12 sollte demnach im Rahmen der geplanten Instandsetzung und ohne Planauflage realisiert werden.

Nach Auslegung des GS UVEK von Art. 45 LSV und Art. 37a LSV sei jedoch eine immissionsseitige Beurteilung vorzunehmen.

Die immissionsseitige Beurteilung der IGW-Überschreitungen wurde nach der Besprechung vom 22. Mai 2023 für den Abschnitt der Gemeinde Frick durchgeführt. Dabei wurden 1-2 dB(A) höhere Immissionen ermittelt, als im kantonalen Teilsanierungsprogramm von 1996. Durch die höheren Immissionen ergeben sich bei zwei zusätzlichen Gebäuden IGW-Überschreitungen, die im kantonalen TSP nicht verfügt worden sind. Mögliche Gründe für diese Abweichungen sind:

* unterschiedliche Modellierungssoftware bei der Ermittlung der Immissionen 1996 und 2023,
* Differenzen bei den Höhen der festgelegten Bezugspunkte in den Modellen,
* abweichende Tag-Nach-Verteilung des Verkehrsaufkommens
* und eine höherer Anteil Schwerverkehr im Modell für das EP RHE FRI.

Die GPLS hat am 18. September 2023 entschieden, dass die immissionsseitige Beurteilung auch in den Abschnitten der übrigen Gemeinden (ausser Gemeinden Stein, Münchwilen, welche im gleichnamigen AP-Dossier abgehandelt werden und Frick, für die die Beurteilung bereits vorliegt) durchgeführt werden soll.

Sollten dabei, analog der Beurteilung der Gemeinde Frick, gegenüber den kantonalen TSP zusätzliche IGW-Überschreitungen festgestellt werden, sollen diese mit einem noch zu erarbeitenden «Erleichterungsdossier» beantragt werden.

Die Immissionsseitige Überprüfung des Perimeters des EP RHE FRI wurde unmittelbar nach der GPLS gestartet. Die Ergebnisse liegen zurzeit (Stand 12. Oktober 2023) noch nicht vor.

Sobald die Ergebnisse aus der immissionsseitigen Beurteilung vorliegen, ist dem GS UVEK zu erläutern welche Folgen eine Gutheissung der Immissionsklage für die weitere Projektierung des EP RHE FRI hat.

Weiter ist mit dem GS UVEK festzulegen, ob das ASTRA oder das GS UVEK als verfahrensführende Behörde bei der Gewährung allfälliger Erleichterungen auftritt.

## AP Bypass AS Frick

Der Anschluss Frick wurde im Rahmen einer Verkehrsstudie auf die Leistungsfähigkeit im Prognosezustand 2040 überprüft. Dabei hat sich herausgestellt, dass die prognostizierte Verkehrszunahme bis 2040 zu einer Überlastung auf der südlichen Zufahrt des Kreisels West während der Abendspitzenstunde führt. In deren Folge ist mit einem Rückstau bis auf die Stammachse zu rechnen (mangelhafte Verkehrsqualitätsstufe E). Als Lösungsansatz wurde eine Erweiterung des Kreisels West mit einem Bypass an der südlichen Zufahrt ausgearbeitet.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Abbildung 1: Rückstau südliche Zufahrt zum Kreisel West | Abbildung 2: Bypass Rechtsabbieger beim Kreisel West |

Vonseiten der Fachstelle für Langsamverkehr (N. Petitedemange) wurde im Zuge der Stellungnahme zum AP-Dossier, gestützt auf das neue Veloweggesetz, eine sichere Velowegführung ausserhalb des Kreisels gefordert.

In der Folge wurde eine direkte Verbindung zwischen den bestehenden Radrouten entlang der südlichen Zufahrt geprüft (vgl. Abbildungen 3 & 4).

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
| Abbildung 3: geprüfte Verbindung Radroute | Abbildung 4: Übersicht nationale und kantonale Radroute |

Die Realisierung der neuen direkten Radwegverbindung würde einen Ausbau bedingen, welcher einen definitiven Landerwerb von rund 260 m2 und einen temporären Landerwerb von rund 250 m2 voraussetzen würde. Die beanspruchten Landflächen befinden sich im Eigentum von Privaten und würden das westlich angrenzende Industrieareal tangieren.

Die Velowegführung ausserhalb des Kreisels wurde an der KoSi 58/2023 am 10. Juli 2023 dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kanton Aargau vorgestellt.

Vonseiten des Kantons wurde an dieser Sitzung postuliert, dass der Kanton Aargau eine umfassende Revision des Velowegenetz bis 2025 plant. Eine Aussage zu allfälligen Umlegungen von bestehenden Velowegen im Bereich des AS Frick können vom Kanton zurzeit noch nicht gemacht werden. Aufgrund dessen ist eine Genehmigung des AP-Dossiers zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

# Ablauf Genehmigung MK/AP

Bisher war vorgesehen, dass die MK- und AP-Dossiers von der FU gemeinsam geprüft und genehmigt werden. Die Genehmigung der MK-Dossiers und der AP-Dossiers für die SABA sowie für den Landerwerb und die Installationsflächen ist aktuell aufgrund der Schnittstellen zum «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein» und zum «AP Bypass AS Frick» nicht möglich. Die Abhängigkeiten der Dossiers untereinander sind in der folgenden Übersicht ersichtlich.

|  |  |
| --- | --- |
| **Dossier** | **Stand Genehmigung** |
| MK-Dossiers Bau (T/U, K und T/G) und  MK-Dossier BSA | Genehmigung FU aufgrund Schnittstellen zum AP Lärmsanierung (Deckbelagsthematik) und AP Bypass AS Frick (Anpassungen Velowegnetz) nicht möglich |
| AP SABA (SABA Rheinfelden, Mumpf und Eiken) | Freigabe/Gut zum Druck FU aufgrund Abhängigkeit zum MK noch ausstehend |
| AP Bypass AS Frick | Freigabe/Gut zum Druck FU aufgrund allfälligen Anpassungen Velowegnetz nicht möglich |
| AP Lärmschutz Münchwilen und Stein | Auflage erfolgt, Beschwerde Frick gegen Nichteintretensverfügung vor BVG, Immissionsklage hängig, PGV ausstehend. |
| AP Installationsflächen und Landerwerb | Freigabe/Gut zum Druck FU aufgrund Abhängigkeit zum MK noch ausstehend |

## Schnittstellen MK zum «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein»

Aufgrund der erfolgten immissionsseitigen Abklärungen in der Gemeinde Frick wird voraussichtlich ein separates «Erleichterungsdossier» erarbeitet und zur Genehmigung eingereicht werden müssen. Es ist davon auszugehen, dass die die betroffenen Parteien die bislang postulierte Forderung nach einem Einbau eines PA-Belags durch die Ergreifung von Rechtmitteln vor BVGer und/oder das BGer bringen werden. Zudem ist davon auszugehen, dass die Gemeinde Frick alle verfügbaren Rechtsmittel (Beschwerde gegen eine allfällige Abweisung der Beschwerde gegen die Nichteintretensverfügung des GS UVEK durch das BVGer, Beschwerde gegen allfällig verfügte Erleichterungen) ergreift, um ihre Forderung nach einem Einbau eines PA-Belags vor BVGer und/oder BGer zu bringen.

Aufgrund dessen kann aktuell nicht abschliessend festgelegt werden, welcher Belag im EP RHE FRI eingebaut werden muss, bzw. würde die Genehmigung und Realisierung des MK-Dossiers und in der Folge des MP-Dossiers mit einem SDA 8-12 das Risiko der Forderung eines Baustopps nach sich ziehen, bis diese Frage richterlich geklärt ist.

Die Beurteilung der GPLS am 18. September 2023 hat ergeben, dass basierend auf folgenden Fakten eine MK-Genehmigung mit Deckbelag SDA 8-12 mit vertretbarem Risko möglich ist:

* Es besteht eine gewisse zeitliche Dringlichkeit, die Projektierung der Unterhaltsmassnahmen fortzuführen. So z.B. hinsichtlich der Realisierung der GHGW zwischen Rheinfelden und Eiken, der Sanierung der Senkungsmulde bei Rheinfelden und Massnahmen an Kunstbauten, etc.
* Die Massnahme «Einbau Deckbelag SDA 8-12» beruht auf einer seriösen Projektierung und entspricht dem technischen Standard.
* PA-Deckbeläge sind nur in Ausnahmefällen (vorliegend nicht gegeben) eine valable Alternative.
* Für eine Genehmigung des MP-Dossiers ist Voraussetzung, dass die offene Frage nach dem einzubauenden Belagstyp (SDA 8-12 oder PA) richterlich geklärt worden ist.

## Schnittstellen MK zum «AP Bypass AS Frick»

Die GPLS hat am 18. September 2023 entschieden, dass das «AP Bypass AS Frick» losgelöst vom EP Rheinfelden – Frick projektiert und gegebenenfalls in einem gesonderten Projekt realisiert werden soll. Die Abgrenzung ist noch nicht abschliessend definiert.

Der Vorschlag wurde am 25. September 2023 der Fachstelle Langsamverkehr unterbreitet.

N. Petitdemange hat an dieser Sitzung darüber informiert, dass von der Fachstelle Langsamverkehr eine Analyse der Schwachstellen der Anschlüsse an Nationalstrassenbezüglich Langsamverkehr in Auftrag gegeben worden ist, deren Ergebnisse in rund 6 Monaten vorliegen werden.

Die vorgeschlagene losgelöste Projektierung der Massnahmen am Kreisel West bietet somit die Möglichkeit allfällige Anpassungen am Velowegenetz von Seiten des Kantons aufzunehmen und allfällige Mängel aus der genannten Schwachstellenanalyse zu beheben. Die Fachstelle Langsamverkehr unterstützt daher den Entscheid der GPLS.

## Weiteres Vorgehen Genehmigung MK- und AP-Dossiers

Aus Sicht GPLS können die MK-Dossiers sowie die Dossiers des «AP SABA» und des «AP Installationsflächen und Landerwerb» genehmigt bzw. dem GS-UVEK eingereicht werden, wenn

* Das Verfahren zum Erteilen der Erleichterungen mit dem GS-UVEK geklärt ist,
* das «Gut zum Druck» für das noch zu erarbeitende «Erleichterungsdossier» freigegeben werden kann
* und die Abgrenzung des «AP Kreisel AS Frick» definiert und in den Unterlagen der MK-Dossiers eingearbeitet worden ist.

# Handlungsspielräume für losgelöste Realisierung von Projektteilen

In den nachfolgenden Absätzen werden die Handlungsspielräume für die losgelöste Realisierung der Projektbestandteile «Lärmschutzwand Münchwilen», «AP Bypass AS Frick» beschrieben. Diese wurden aufgrund von allfälligen Verzögerungen bei der Plangenehmigung der dazugehörigen Ausführungsprojekte abgeklärt.

Weiter werden die Spielräume für eine losgelöste Realisierung der Bestandteile des «AP SABA» beschrieben. Diese wurden aufgrund der Schnittstellen des AP SABA zum gesamten Erhaltungsprojekt untersucht. Aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der Massnahmen zur Lärmsanierung wurde insbesondere die Frage nach den Auswirkungen eines allfälligen Wechsels des Deckbelags vom bisher vorgesehenen SDA8-12 auf einen PA-Belag abgeklärt.

## LSW Münchwilen (Pendenz 16, PSS 06/2023)

Das «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein» umfasst neben dem Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auch die Verlängerung und Erhöhung des westlichen Teils der bestehenden Lärmschutzwand Münchwilen FBZH.

Die bestehende LSW wird auf eine Länge von 519 m abgebrochen und mit einer Regelhöhe von 5m neu erstellt und zusätzlich um 86 m verlängert. Fundiert wird die LSW auf neuen Bohrpfählen. Die LSW tangiert zudem zwei Unterführungen (siehe Abbildung 6), wodurch der Konsolenkopf neu erstellt werden muss.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Abbildung 5: Detail LSW Münchwilen / Stein entlang Trassee | Abbildung 6: Detail LSW Münchwilen / Stein entlang auf UNF |

Eine Realisierung der Lärmschutzwand losgelöst von den Hauptarbeiten ist möglich.

Die Arbeiten können allesamt vom Trassee der Nationalstrasse ausgeführt werden, temporärer Landerwerb wird nicht benötigt (Im Rahmen der Erarbeitung des AP-Dossiers verifiziert). Zur Durchführung der Arbeiten wird jedoch ein dauerhafter Spurabbau auf der Nationalstrasse nötig.

Weiter muss bei einer losgelösten Realisierung der LSW der Deckbelag auf dem Trassee berücksichtigt werden. Die LSW, wie sie im «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein» dimensioniert wurde, basiert auf einem Lärmmodell mit einem Deckbelag vom Typ SDA 8-12.

Für die Abschnitte ausserhalb des «AP Lärmschutz Münchwilen und Stein» muss voraussichtlich ein «Erleichterungsdossier» erarbeitet und zur Genehmigung eingereicht werden. Sollte das BVGer oder das BGer einen Einbau eines PA-Belags verfügen, ist anzunehmen, dass ein derartiger Belag auch im Abschnitt der Gemeinden Stein und Münchwilen eingebaut wird. Da dieser Belagstyp zu geringeren Lärmemissionen der Nationalstrasse führen würde, könnte auch eine Redimensionierung der LSW geprüft werden (ist aber nicht zwingend nötig, da damit das gesamte AP neu aufgelegt werden müsste).

## AP Bypass AS Frick (Pendenz 19, PSS 06/2023)

Das «AP Bypass AS Frick» sieht vor, an den Kreisel-West einen Bypass für die Rechtsabbieger anzusetzen und die südliche Zufahrt zweispurig auszubilden (Kurvenverbreiterung).

Neben den Arbeiten am und für den Bypass, sind im Projekt im Bereich des gesamten Anschlusses Instandsetzung des Belages und der Entwässerung geplant.

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| Abbildung 7: Übersicht neuer Bypass am Kreisel-West | Abbildung 8: Normalprofil Bypass Kreisel-West |

Eine Realisierung des Bypasses losgelöst zu den Hauptarbeiten ist möglich, wobei auch die in diesem Bereich geplanten Instandsetzungsarbeiten verschoben werden sollten, da zwischen den Ausbau- und den Unterhaltsmassnehme diverse Schnittstellen bestehen (Belag, Entwässerung).

Nach ersten grundsätzlichen Überlegungen wird vorgeschlagen, die Perimetergrenze neu nach der UEF KS 292 zu setzen. Dadurch kann der ganze Bereich des Anschlusses gesamtheitlich in ein separates Projekt überführt werden. Eine umfassende Betrachtung der Schnittstellen zum Langsamverkehr ist somit möglich.

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Abbildung 9: Provisorische neue Perimetergrenze AS Frick |  |

## AP SABA

Die Massnahmen im «AP SABA» beinhalten den Bau von SABA für drei Einzugsgebiete.

Dabei sollen zwei zentrale SABA (im Ohr der Anschlüsse Rheinfelden-Ost und Eiken) sowie vier dezentrale SABA (umgebaute bestehende Ölrückhaltebecken) im Abschnitt Mumpf gebaut werden.

Die Länge der Bauetappen korrespondiert mit den Einzugsgebieten der drei geplanten SABA abgestimmt. Es kann somit jeweils eine SABA mit dem jeweiligen UH-Abschnitt realisiert und in Betrieb genommen werden. Die Massnahmen zum Bau der SABA weisen Schnittstellen zu allen drei Bauetappen, resp. zum gesamten Projektperimeter auf.

|  |
| --- |
| **EZG SABA Rheinfelden /**  **Bauetappe 1**  **EZG SABA Mumpf /**  **Bauetappe 2**  **EZG SABA Eiken /**  **Bauetappe 3** |
| Abbildung 10: Einzugsgebiete SABA / Bauetappen EP RHE FRI |

Die nachfolgenden Ausführungen erläutern die Handlungsspielräume für die Szenarien, dass aufgrund von Entscheiden des BVGer und des BGer der Einbau eines PA-Belags verfügt wird, oder dass es zu Verzögerungen infolge von Einsprachen gegen das AP SABA kommt.

* Ein allfälliger Einbau eines PA-Belags im Trassee hätte zur Folge, dass die Deckschicht entwässert werden müsste. Dies würde durch den Einbau einer Drainage auf Niveau der Binderschicht (Sickerrinne aus PA-Belag oder Entwässerungsröhrchen), welche direkt an die Einlaufschächte und Schlammsammler angeschlossen würde, möglich. Auf die Kapazität und die Funktion der SABA hätte diese Anpassung des Entwässerungssystems jedoch keine Auswirkungen. Der Einbau eines PA würde jedoch eine Überarbeitung des MK-Dossiers voraussetzen.
* Sollte die Plangenehmigung des AP SABA durch Einsprachen verzögert werden, stünde die Option einer von den Hauptarbeiten losgelösten Realisierung der SABA zur Diskussion. Bei einer losgelösten Realisierung der SABA müssten die Massnahmen an den Entwässerungsleitungen und den BSA-Kabelrohren, welche sich im Bereich des Trassees befinden, als Vorleistung im Zuge der Hauptarbeiten ausgeführt werden. Dieses Vorgehen würde das Risiko beinhalten, dass die genannten Leitungen gebaut werden, die SABA jedoch viel später oder allenfalls gar nicht gebaut würden. Die Becken der SABA, verschiedene Druckleitungen und bestehende ÖRB, die zu Pumpwerken umgebaut werden, liegen ausserhalb des Trassees und könnten losgelöst von den Hauptarbeiten realisiert werden.

Eine losgelöste Realisierung der SABA ist grundsätzlich möglich, birgt jedoch das Risiko, dass die Investitionen für den Ausbau der Leitungen im Bereich des Trassees unter Umständen a-fonds-perdu getätigt werden.