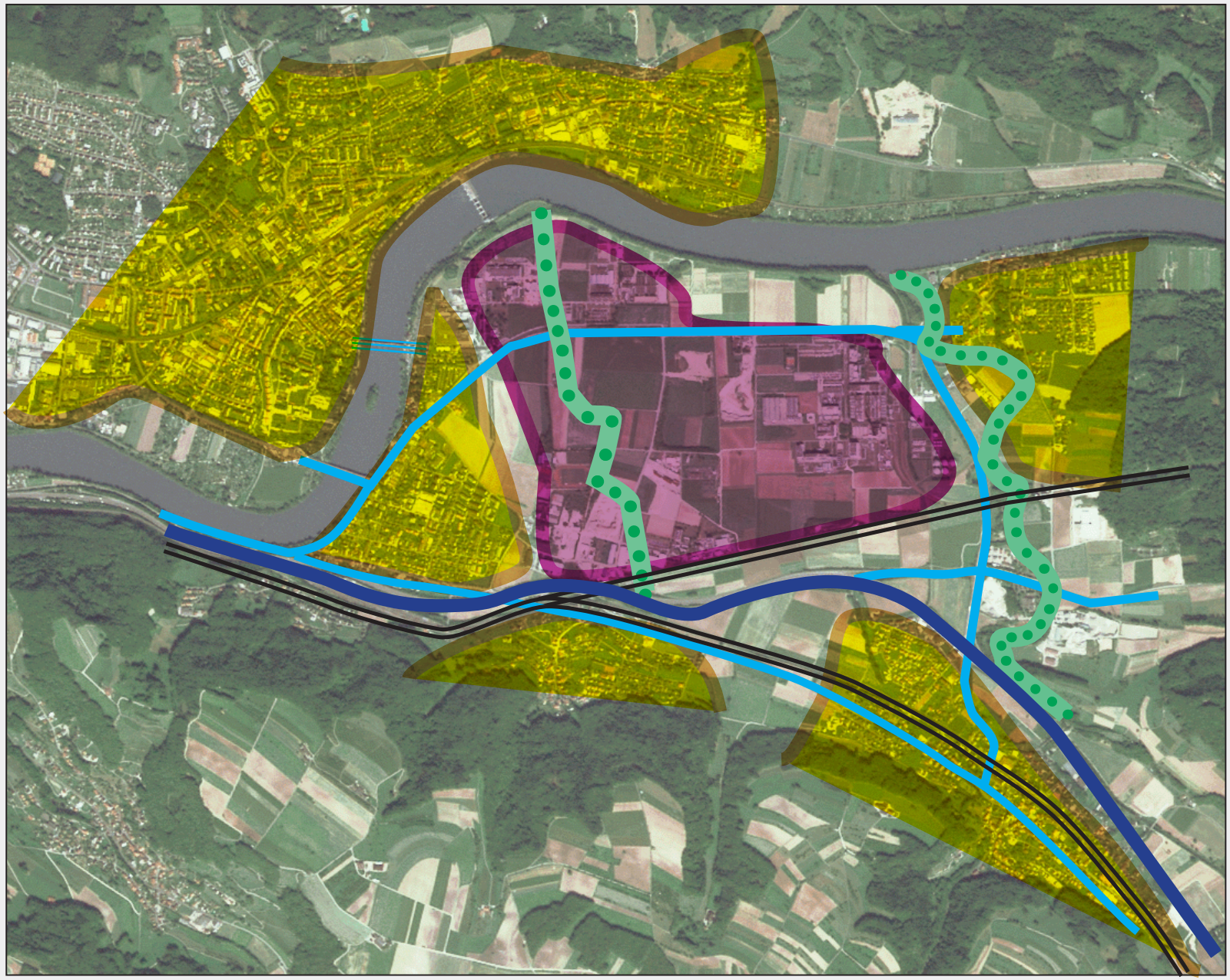


«Arbeits- und Wohnstadt Sisslerfeld»

Hochkarätiges Arbeitsplatzgebiet, umrahmt von guten Wohnlagen, in attraktiver Fluss- und Waldlandschaft, mit historischem Zentrum in Fusswegdistanz, perfekt vom Verkehr erschlossen.

Wohngebiete

Kernraum Arbeit

Grünachsen

Bahn

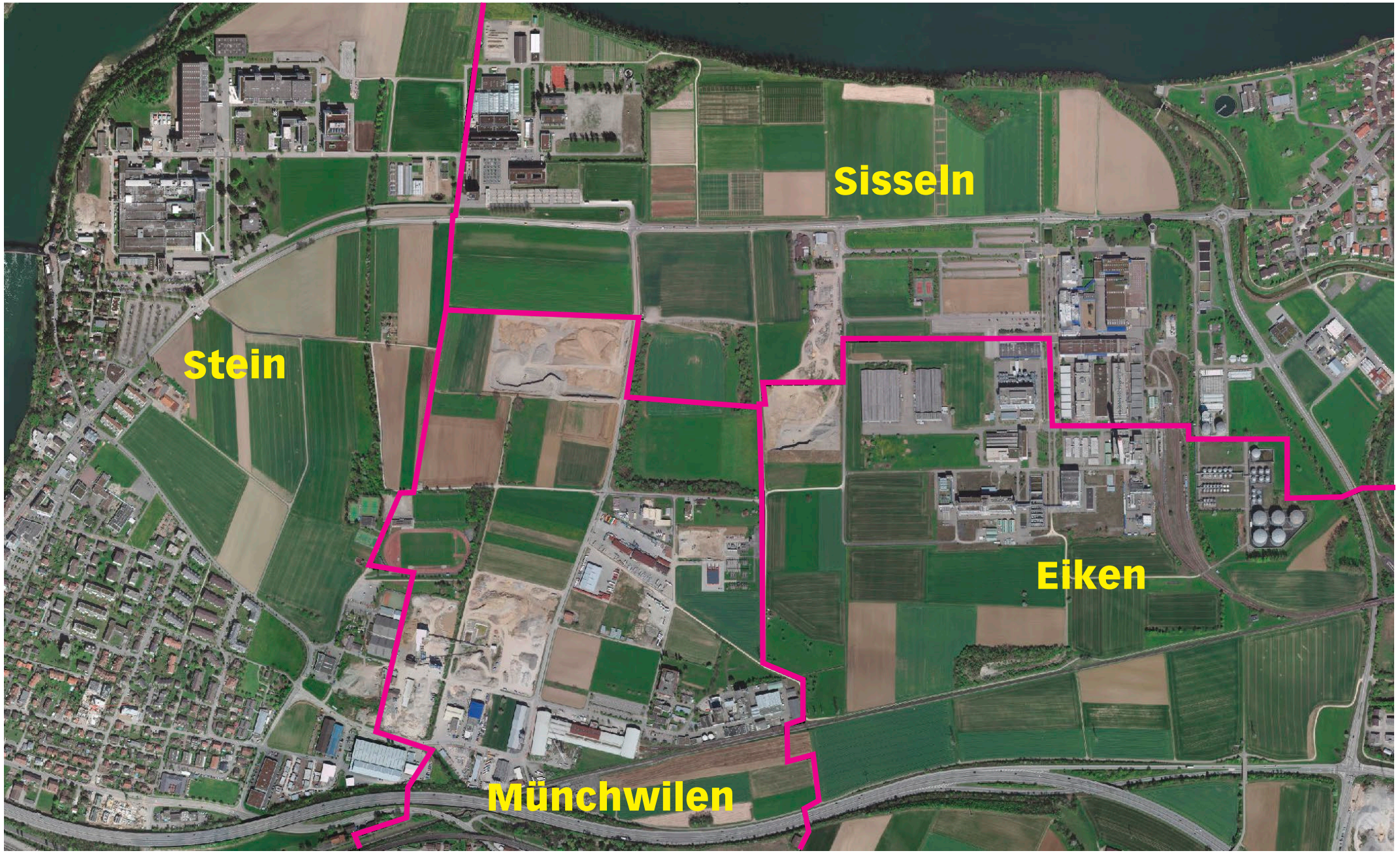
Nationalstrasse

Hauptstrasse

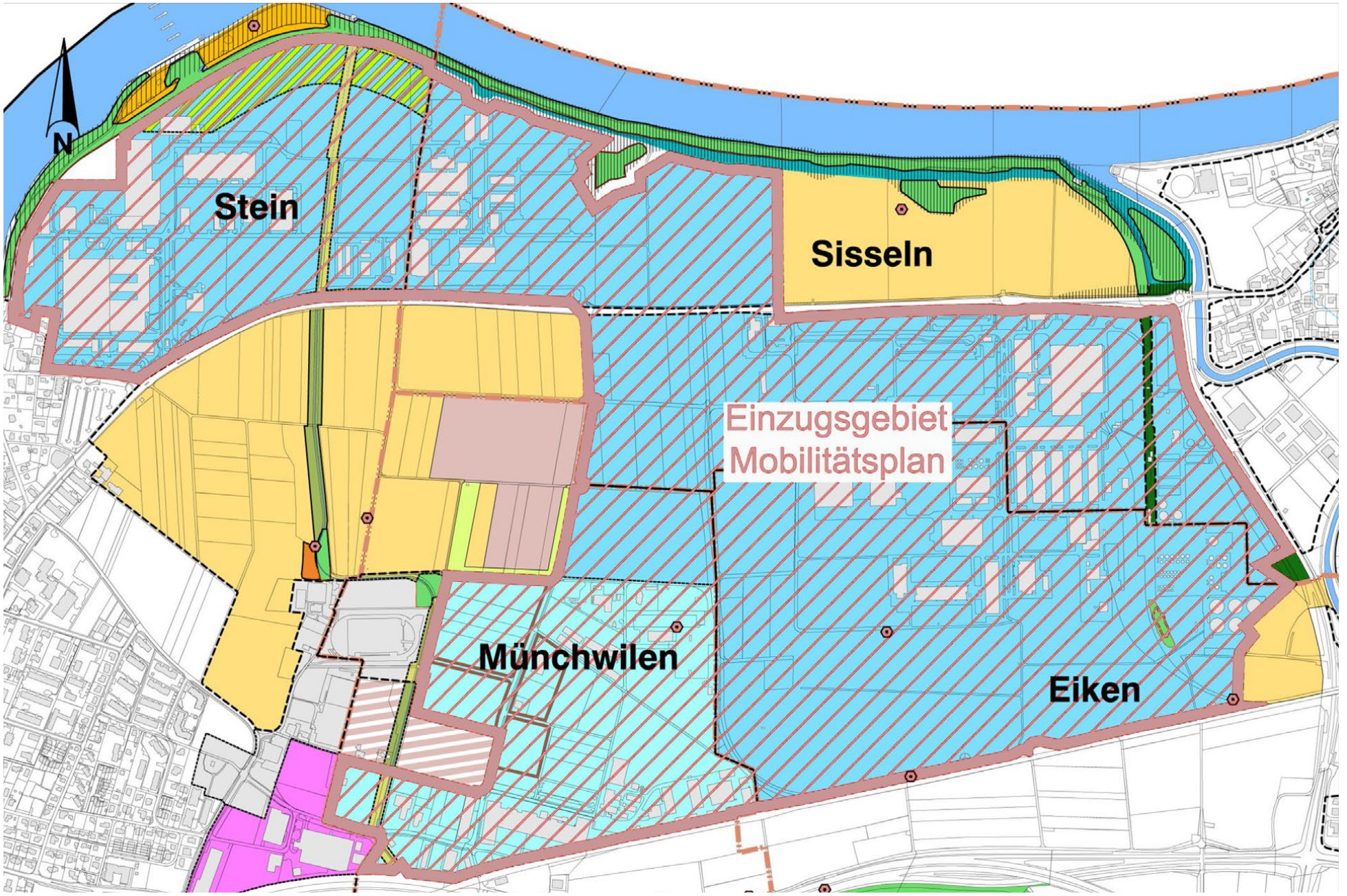
Brücke

HL/SG 24.6.09

Industriegebiet Sisslerfeld: 4 Gemeinden - 1 Raumeinheit



BNO: Einzugsgebiet Mobilitätsplan



Industriegebiet Sisslerfeld: überregionales Einzugsgebiet

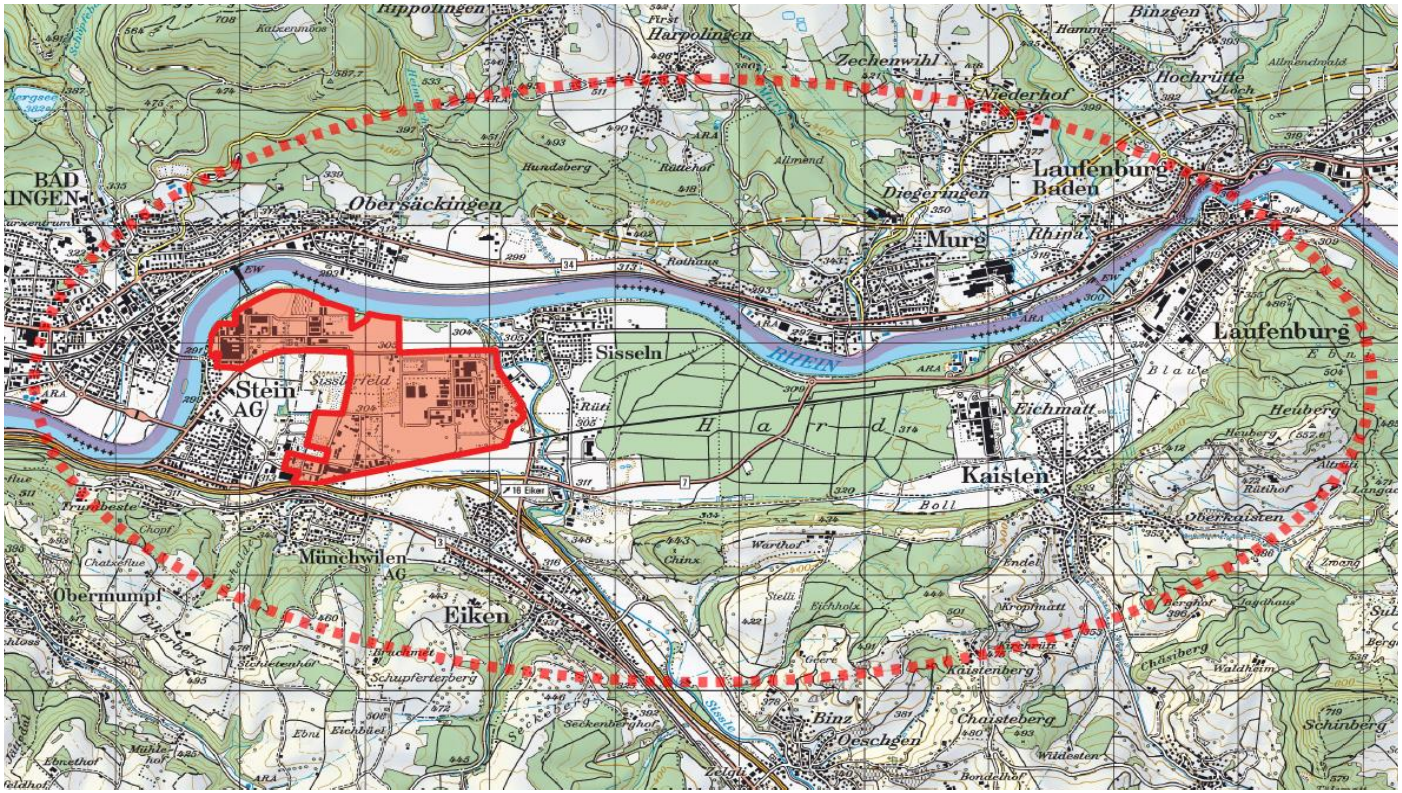


Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter (rote Fläche) und Betrachtungsperimeter

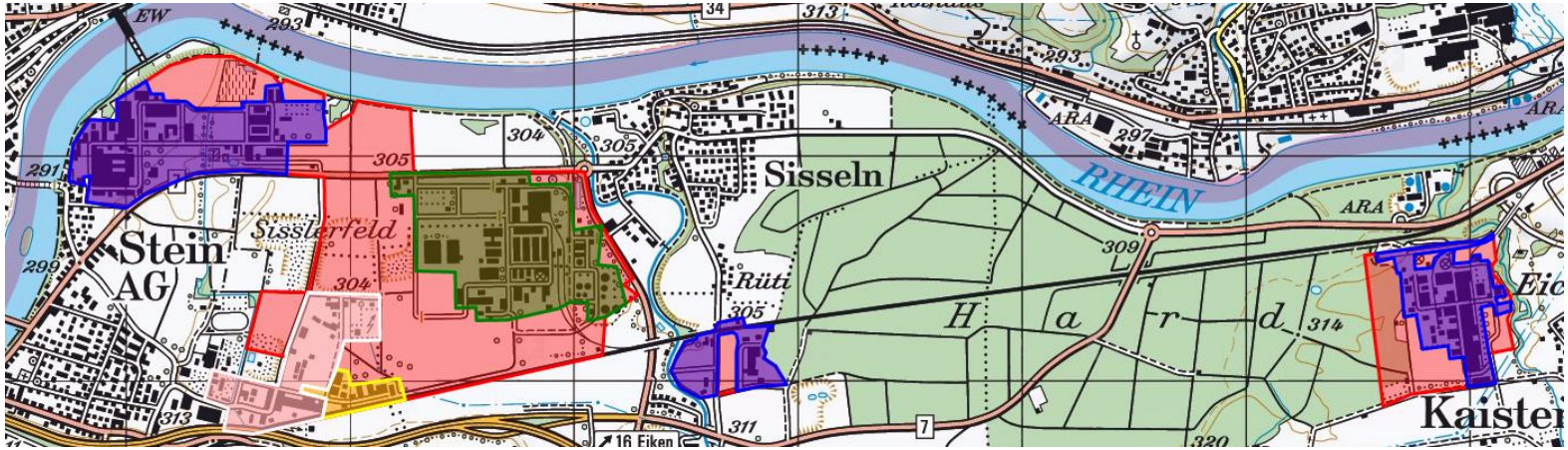


Abbildung 4: Industriezone Sisslerfeld und weitere Arbeitsplatzgebiete Eiken Rüti und Kaisten

Perspektiven der Arbeitsplatz-Entwicklung

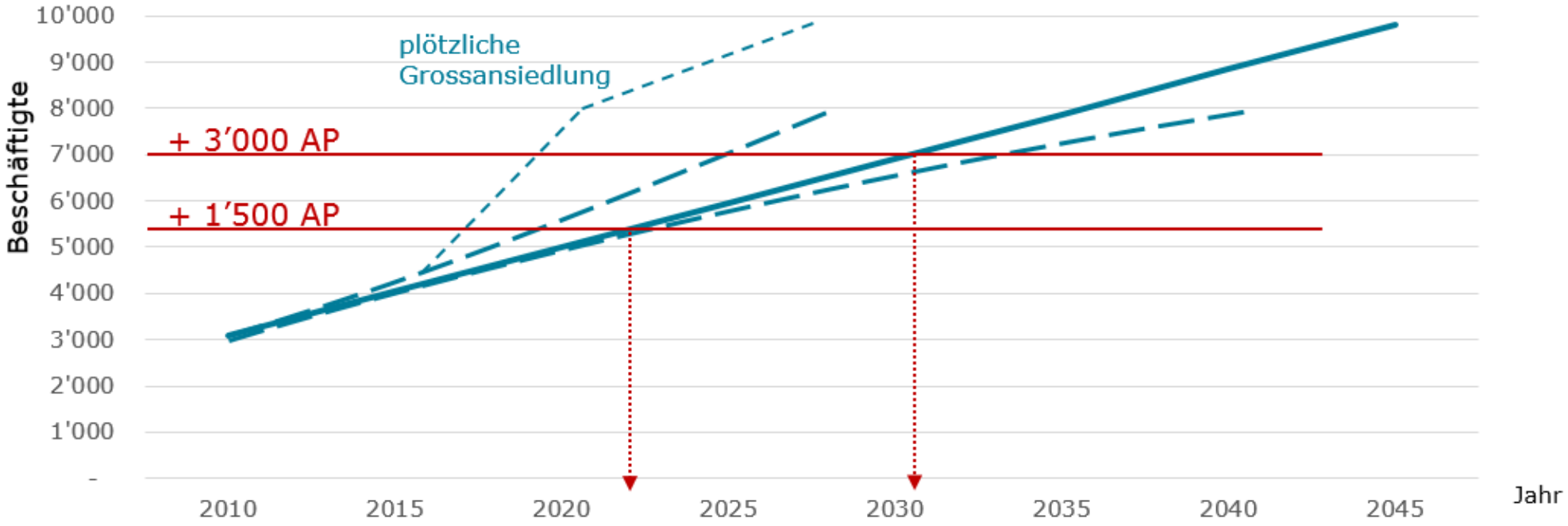
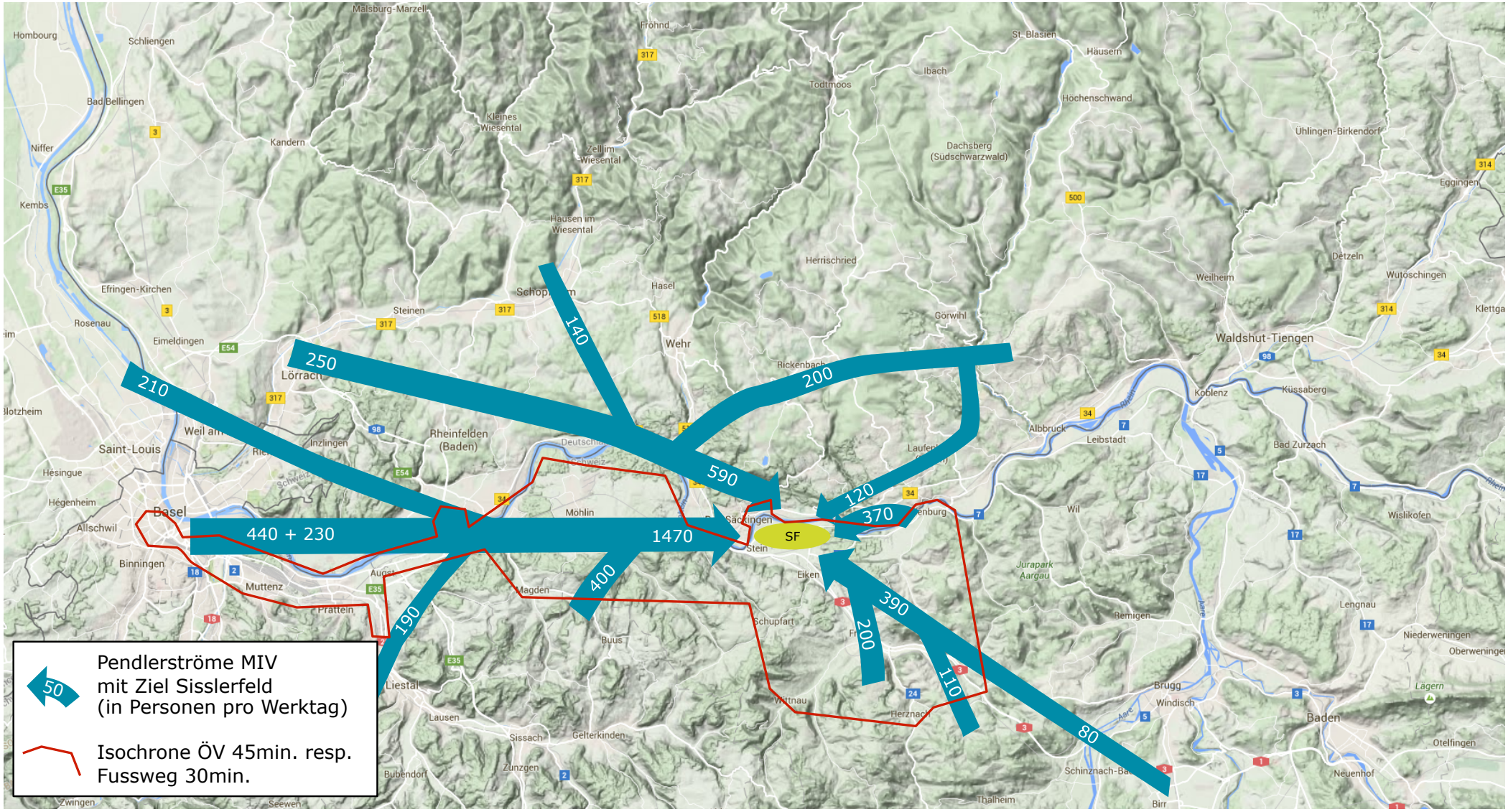


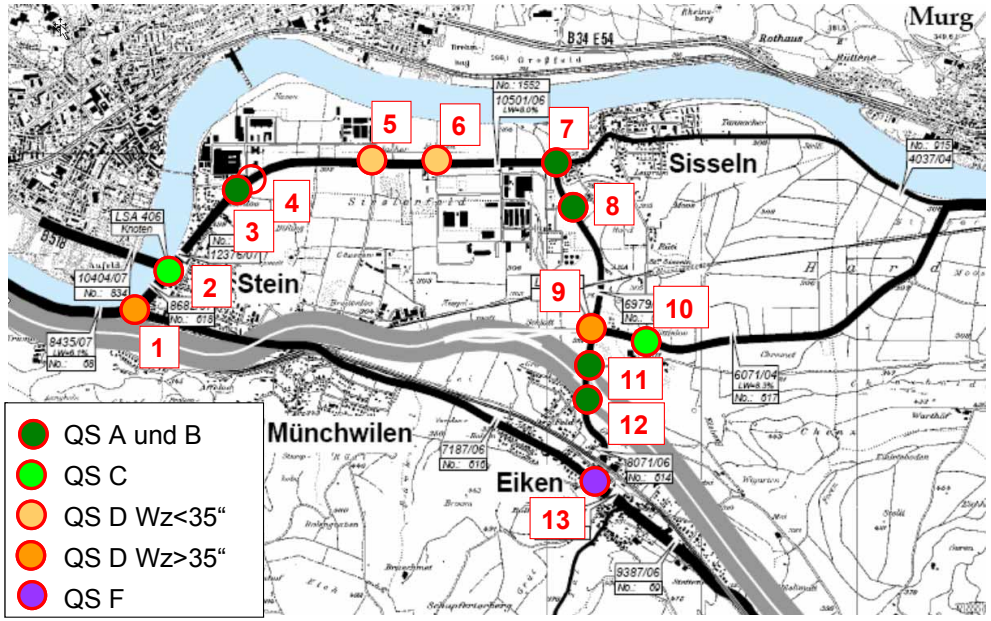
Abbildung 3: Mögliche Zeitachse der Beschäftigtenentwicklung im Sisslerfeld

Pendlerströme mit Ziel Sisslerfeld - Personen pro Werktag
hauptsächlich mit dem Auto (MIV)



Neuralgische Punkte auf dem Strassennetz
Situation im Sisslerfeld: *temporär problematisch*

3. LEISTUNGSFÄHIGKEIT HEUTE



Grafik 4: Leistungsfähigkeit der Knoten im Jahre 2010 in den Spitzenstunden MSP und ASP

Knoten	MSP		ASP	
	QS	Wz	QS	Wz
Kn. 1 Stein K292/K293 Einmündung	B	16	D	43
Kn. 2 Stein K293/K294 LSA	B		C	
Kn. 3 Stein K293 Einmündung	B	17	B	16
Kn. 4 Stein K293 Einmündung				
Kn. 5 Sisseln K293 Kreuzung	C	29	D	34
Kn. 6 Sisseln K293 Einmündung	D	30	C	25
Kn. 7 Sisseln K293/K295 Kreisel	A	7	A	8
Kn. 8 Sisseln K295 Kreuzung	B	17	B	15
Kn. 9 Eiken A3/K129/K295 LSA	D		C	
Kn. 10 Eiken K129 Kreuzung	C	22	C	30
Kn. 11 Eiken A3/K295 Einmündung	B	12	B	17
Kn. 12 Eiken A3/K295 Einmündung	A	9	A	5
Kn. 13 Eiken K292/K295 Einmündung	D	40	F	665

QS: Qualitätsstufe A und B: sehr gut, C: gut, D: genügend, E: ungenügend, F: völlig ungenügend
Wz: mittlere Wartezeit in Sekunden

Tabelle 6: Leistungsfähigkeiten der Knoten in der MSP und ASP 2010

Quelle:
Verkehrsbericht
zur
Arealentwicklung
Industrie Sisslerfeld

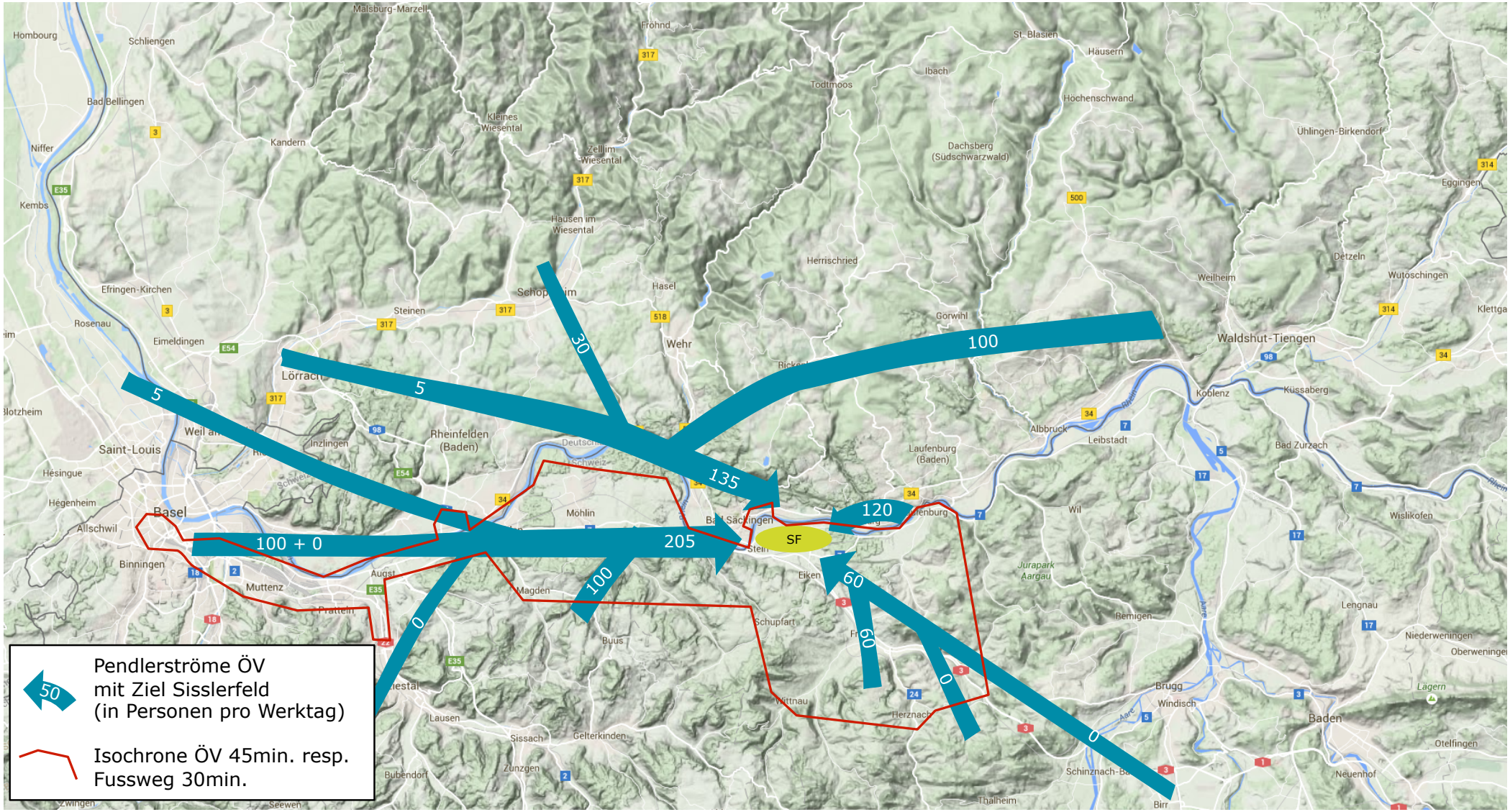
Daten: 2010

Knoten	Morgenspitzenstunde					Abendspitzenstunde				
	2010	2010 Sz2	2025	2025 Sz1	2025 Sz2	2010	2010 Sz2	2025	2025 Sz1	2025 Sz2
1 Stein K292/K293 Einmündung	B	B	B	B	B	D	D	E	E	E
2 Stein K293/K294 LSA	C	C	C	C	C	C	C	D	D	D
3 Stein K293 Einmündung	B	C	C	C	C	B	B	C	C	C
4 Stein K293 Einmündung	B	C	C	C	C	B	B	B	C	C
5 Sisseln K293 Kreuzung	C	E	D	E	E	D	E	E	E	E
6 Sisseln K293 Einmündung	D	E	E	E	E	C	E	D	E	E
7 Sisseln K293/K295 Kreisel	A	B	A	B	B	A	B	B	B	C
8 Sisseln K295 Kreuzung	B	C	C	D	D	B	B	C	C	C
9 Eiken A3/K129/K295 LSA	E	F	F	F	F	D	D	E	F	F
10 Eiken K129 Kreuzung	C	C	D	D	D	C	C	E	E	E
11 Eiken A3/K295 Einmündung	B	D	D	D	D	B	E	E	F	F
12 Eiken A3/K295 Einmündung	A	B	A	B	B	A	A	A	A	A
13 Eiken K292/K295 Einmündung	D	E	F	F	F	F	F	F	F	F

QS: Qualitätsstufe A und B: sehr gut, C: gut, D: genügend, E: ungenügend, F: völlig ungenügend

Tabelle 11: Zusammenstellung der Leistungsfähigkeiten 2010 bis 2025

Pendlerströme mit Ziel Sisslerfeld - Personen pro Werktag
mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV)



Erschliessung mit öffentlichem Verkehr: ÖV-Güteklassen
Situation im Sisslerfeld: *mittelprächtig*

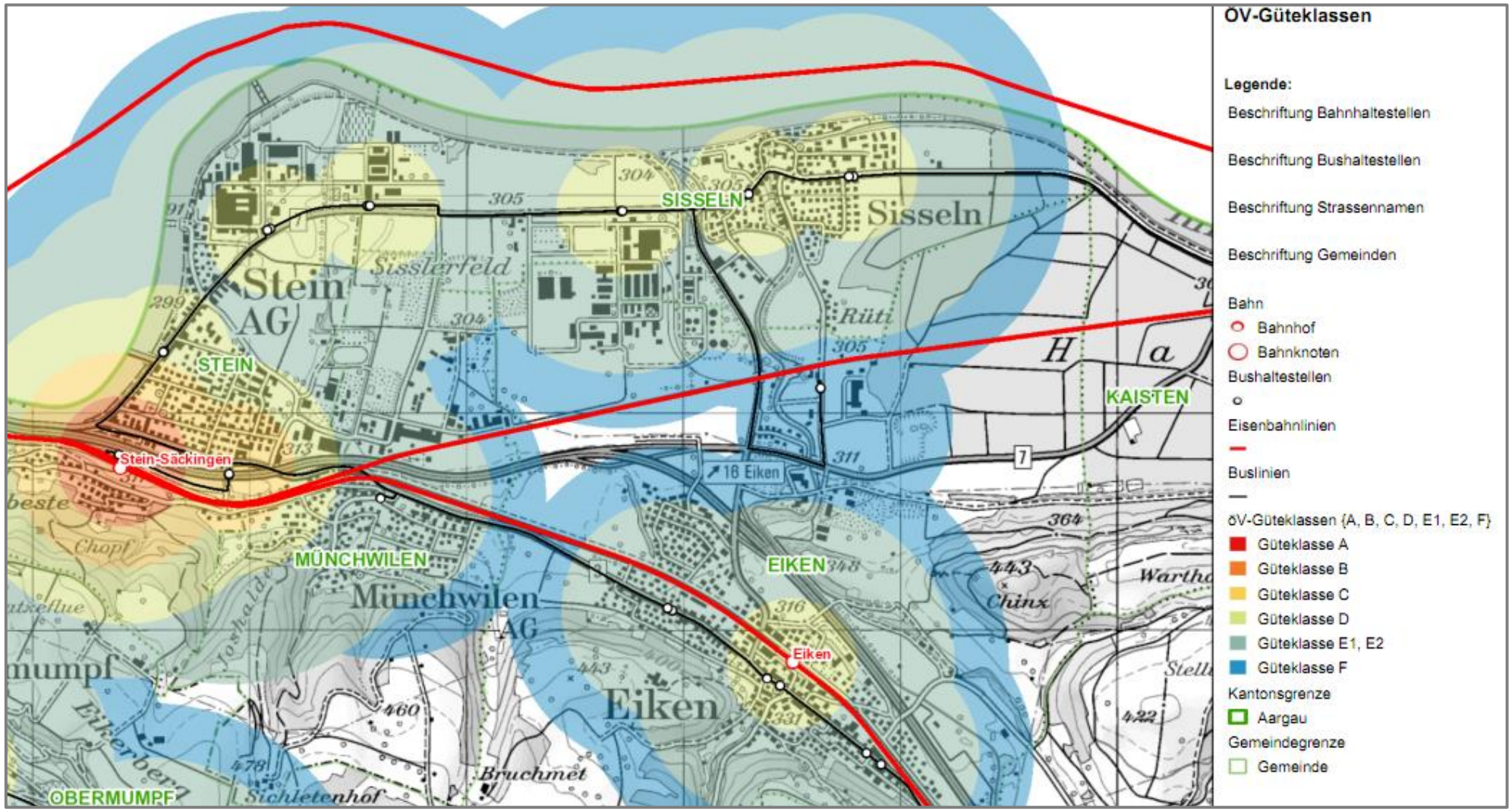


Abbildung 13: ÖV-Güteklassen, agis Kanton Aargau

Werkzeugkasten zum Mobilitätsplan Sisslerfeld
Schema

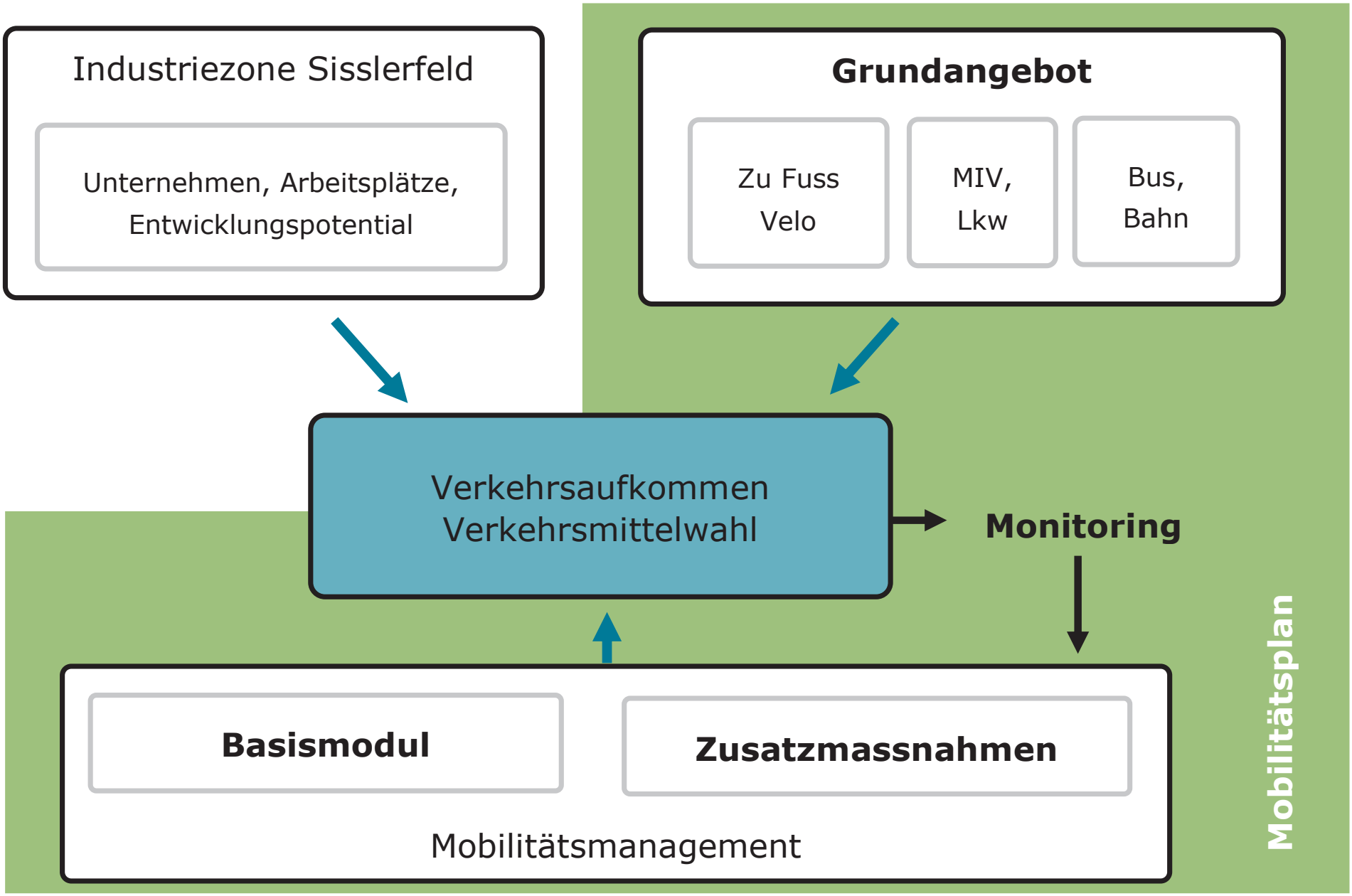
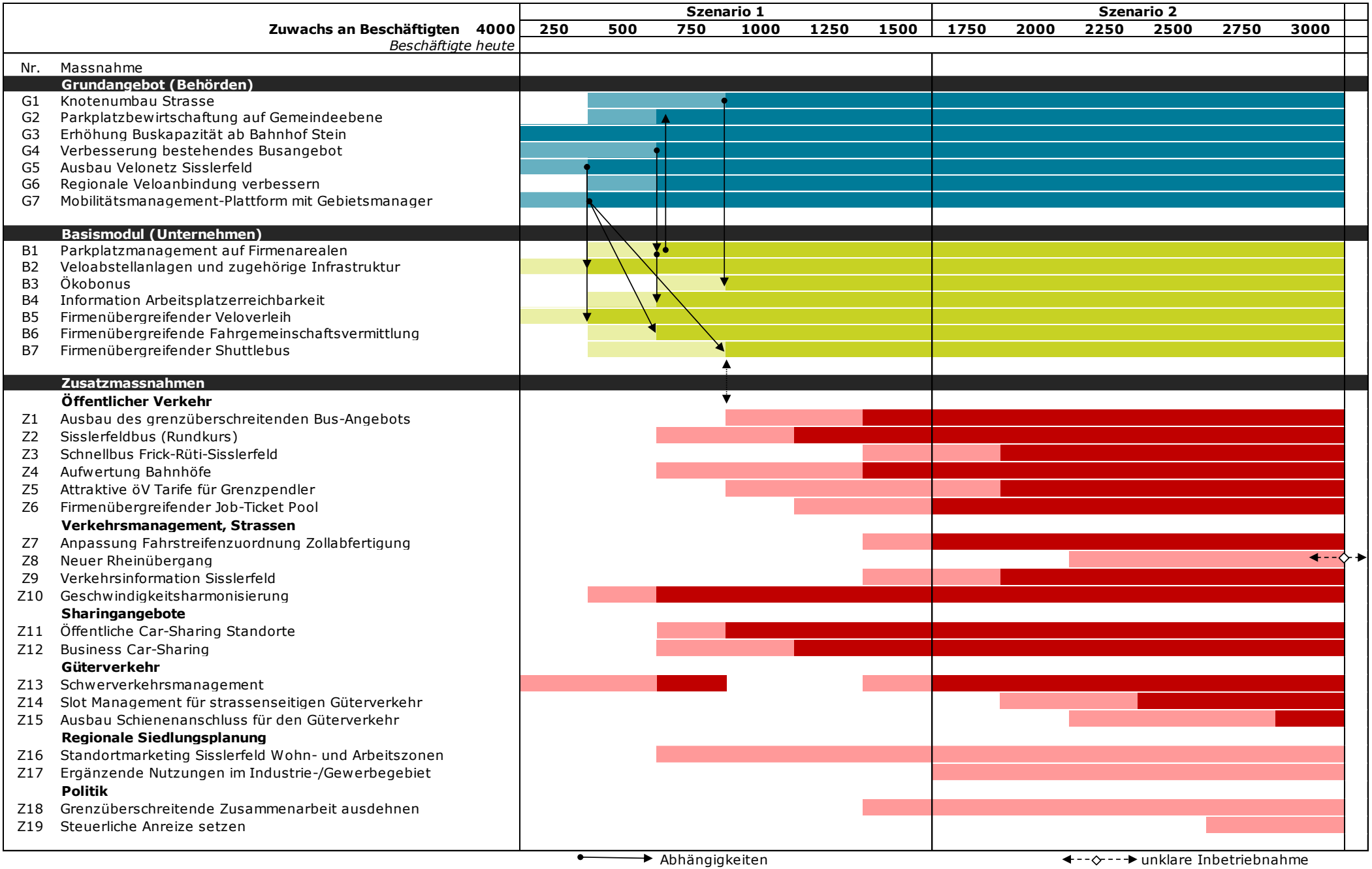


Abbildung 14: Massnahmenkategorien

Werkzeugkasten zum Mobilitätsplan Sisslerfeld: Übersichtstabelle

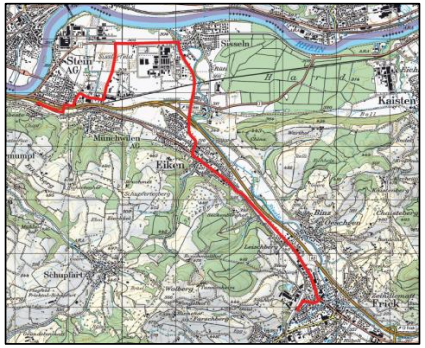
Abfolge der Massnahmen



Werkzeugkasten Mobilitätsplan Sisslerfeld: *Muster Massnahmen*

G3 Erhöhung Buskapazität ab Bahnhof Stein

Schwellenwert	+ 250 Beschäftigte
Beschreibung	Das bestehende Angebot ab Bahnhof Stein ins Sisslerfeld wird bezüglich Fahrzeuggrössen (Gelenkbusse) ausgebaut.
Voraussetzungen, Abhängigkeiten	Wendemöglichkeit am Bahnhof Stein müssen für Gelenkbusse erweitert werden (geplant).
Zuständigkeiten	Transportunternehmen, Kanton, Gemeinden
Weitere beteiligte Stellen, Koordinationsbedarf	Koordination mit übergeordneter Angebotsplanung (Anschlüsse)
Wirkungskreis, Zielgruppe	Mitarbeitende mit Bahn-Anreise nach Bhf. Stein-Säckingen, alle Nutzer der Buslinie
Vorbereitungszeit	kurzfristig (< 1 Jahr)
Kostenschätzung (Grössenordnung)	Mehrkosten aufgrund von Änderungen der Fahrzeuggrösse vergleichsweise gering. Allerdings steigen aufgrund der wegfallenden Durchbindung der Linien 134 und 143 die Betriebskosten an.
Wirkung, Zielerreichung	Diese Massnahmen entfaltet selbst nur geringe Wirkung, ist aber Voraussetzung für andere Mobilitätsmanagement-Massnahmen und den Ausbau von umliegenden ÖV-Angeboten. In Kombination können grosse Wirkungen erzielt werden (Umsteiger vom MIV zum ÖV).
Controlling, Monitoring	Fahrgastzahlen der Unternehmen
Bemerkungen	Anschlüsse aus Richtung Basel werden heute bereits ab Stein-Säckingen z.T. doppelt geführt.

Z3 Schnellbus Frick-Rüti-Sisslerfeld

Schwellenwert	+2000 Beschäftigte
Beschreibung	Einführung eines Schnellbusses zwischen Bahnhof Frick und Sisslerfeld.
Voraussetzungen, Abhängigkeiten	Fahrgastnachfrage aus dem Korridor ausreichend
Zuständigkeiten	Transportunternehmung und Gemeinden (evtl. Kanton)
Weitere beteiligte Stellen, Koordinationsbedarf	Koordination mit übergeordneter Angebotsplanung (Ausbau S-Bahn, Haltepolitik InterRegio: zusätzlicher Flugzug ab 2025)
Wirkungskreis, Zielgruppe	Für Mitarbeitende mit Wohnort in Frick bzw. Zugsanschluss in Frick (und nicht Stein-Säckingen) attraktiv.
Mögliche Etappierungsschritte	Angebot kann etappiert eingeführt (z.B. zunächst nur in den Spitzenstunden) und in Abhängigkeit von der Nachfrage ausgebaut werden.
Vorbereitungszeit	Mittelfristig (ca. 2 Jahre) und kontinuierlicher Ausbau möglich
Kostenschätzung (Grössenordnung)	Stark abhängig vom Angebot; Minimalangebot mit je 3 Kurspaaren in MSP und ASP ca. 200’000 – 250’000 CHF (Betriebskosten) plus Fahrzeugkosten etc.
Wirkung, Zielerreichung	Mittlere Wirkung; nur bei bemerkbaren Reisezeitunterschieden oder monetären Anreizen kann mit Umsteigern vom MIV gerechnet werden. Eine grobe Potentialabschätzung basierend auf den Beschäftigtenzahlen im Rüti sowie der Wohnortanalyse der Arbeitnehmer aus dem Sisslerfeld zeigt, dass ein Schnellkurs von Frick über Rüti ins Sisslerfeld und an den Bahnhof Stein-Säckingen aktuell etwa 120 Personen in der ASP und in der MSP nachfragen, effektiv ins Sisslerfeld fahren etwa 40 Personen
Controlling, Monitoring	Fahrgastzahlen der Transportunternehmen
Bemerkungen	Sollte mit einer Anbindung des Industriegebiets Rüti kombiniert werden für ausreichendes Fahrgastpotential. Als Pilotbetrieb denkbar (25% finanziert durch Kanton)
Situationsplan