

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Wichtiger Hinweis

Der Kanton Aargau führt öffentliche Anhörungen digital als eAnhörungen durch. Diese Vorlage dient nur zur internen Ausarbeitung von Inhalten der Stellungnahme.

Die Stellungnahme selber ist digital über das "Smart Service Portal" einzureichen. Weitere Informationen dazu unter: www.ag.ch/anhörungen.

FRAGEBOGEN ZUR ANHÖRUNG

Verdichtung des Bahnangebots der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen–Laufenburg; Verpflichtungskredit

Anhörungsdauer

Die Anhörung dauert vom 13. Mai 2022 bis 21. August 2022.

Inhalt

Der Grosse Rat fordert mit der Motion Agustoni den Halbstundentakt der S-Bahn auf dem Abschnitt Stein-Säckingen–Laufenburg. Der Regierungsrat zeigt mit dem vorliegenden Bericht die Konsequenzen einer Umsetzung auf.

Der Regierungsrat zeigt im Bericht auf, dass das Ziel Halbstundentakt sich mit den Forderungen der Motion deckt, die Umsetzung jedoch über den ordentlichen Weg, die Ausbauschritte des Bundes von FABI/STEP führen soll. Der Regierungsrat schlägt als Alternative einen Ausbau des Busnetzes in diesem Raum vor. Davon profitieren, im Gegensatz zum Bahnausbau, alle Gemeinden, die Industrie im Entwicklungsschwerpunkt des Sisslerfelds und der neue Standort der Kantonsschule.

Die Unterlagen zur Vorlage und zur Anhörung sind zu finden unter www.ag.ch/anhörungen.

Auskunftsperson

Bei inhaltlichen Fragen zur Anhörung können Sie sich an die folgende Stelle wenden:

KANTON AARGAU

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Jürg Bitterli

Projektleiter Angebotsplanung

Abteilung Verkehr

062 835 33 52

juerg.bitterli@ag.ch

Bitte beachten Sie: Diese Anhörung wird als eAnhörung durchgeführt. Ihre Stellungnahme reichen Sie neu elektronisch über "Mein Konto" (www.ag.ch) ein. Wenn dies aus zwingenden Gründen nicht möglich ist, stellen Sie Ihre Stellungnahme postalisch oder per E-Mail zu:

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Abteilung Verkehr

Entfelderstrasse 22

5001 Aarau

E-Mail: verkehr.aargau@ag.ch

Kontaktangaben im Rahmen der Stellungnahme

Bitte geben Sie an, in welcher Rolle Sie an dieser Anhörung teilnehmen:

- Privatperson
 Organisation

Bitte notieren Sie Ihre entsprechenden Kontaktangaben:

Name der Organisation*	Fricktal Regio Planungsverband
Vorname	
Nachname	
E-Mail	

* nur angeben, wenn Stellungnahme im Namen einer Organisation erfolgt

Stellungnahme bitte elektronisch via "Smart Service Portal" einreichen
Nur zum internen Gebrauch;

Fragen zur Anhörung

Thema 1: Siedlungsentwicklung und Verkehrserschliessung (Anhörungsbericht S. 7, 8, 11, 12)

Frage 1.:

Teilen Sie die Einschätzung, dass dem Raum Stein, Eiken, Sisseln, mit dem grössten Entwicklungsschwerpunkt im Aargau, dem ESP "Sisslerfeld" und dem künftigen Standort der Kantonsschule eine grosse Dynamik bevorsteht und der Raum durch ein umfassendes öV-Konzept gut erschlossen werden muss?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- X ja
 eher ja
 eher nein
 nein
 keine Angabe

Bemerkungen 1.:

Ein umfassendes ÖV-Konzept ist entscheidend für die Entwicklung der Gemeinden im Sisslerfeld und auch der umliegenden Region.

Thema 2: Ausbau der S-Bahn im Fricktal (Anhörungsbericht S. 5–12)

Frage 2.a:

Teilen Sie die Meinung, dass das Fricktal grundsätzlich gut mit dem öV erschlossen ist. Insbesondere die öV-Drehscheibe Stein-Säckingen mit dem Rückgrat der S1 Basel–Stein-Säckingen–Frick/Laufenburg und den IR-Zügen Basel–Fricktal–Zürich?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
 eher ja
 eher nein
x nein
 keine Angabe

Bemerkungen 2.a:

Das Fricktal ist nur teilweise gut mit dem ÖV erschlossen. Die ÖV-Erschliessung weist noch verschiedene Lücken auf (z.B. IR Halt in Stein und Möhlin). Insbesondere der Stundentakt der S1 nach Laufenburg ist nicht mehr zeitgemäss. Eine ÖV-Erschliessung von Laufenburg als ländliches Zentrum mit zwei stündlichen Verbindungen nach Basel ist aus unserer Sicht zwingend. Metron (2019) nennt in den «Grundlagen zum ÖV» (erstellt im Auftrag der Planungsverbände Fricktal und Zurzibiet) als Schlüsselprobleme des öffentlichen Verkehrs im Raum Laufenburg – Stein:

- die im Grundtakt nur stündliche Anbindung von Laufenburg und Sisseln (sowie auch Kaisten) an die Schnellzughaltepunkte Stein und Frick

- die nur umständliche oder ganz fehlende Anbindung der Arbeitsplatzstandorte im Sisslerfeld von
 - Eiken und Frick
 - Etzgen – Leibstadt
- die nur mit einzelnen Kursen bestehende Direktverbindung von Laufenburg und Kaisten nach Aarau
- die Tarifhürden für die Benutzung der deutschen Hochrhein-Bahn, insbesondere für Laufenburg und Stein, zu den Zielorten in Kleinbasel

Frage 2.b:

Befürworten Sie die Stossrichtung des Regierungsrats nach einem langfristigen Ausbau der S1 im Fricktal, der vom Bund via den üblichen Weg durch den Bahninfrastruktur-Fonds (BIF) bezahlt wird? Im Zielhorizont 2050 soll die S-Bahn von Basel bis Stein-Säckingen im Viertelstundentakt und in den Aussenästen nach Frick/Laufenburg im Halbstundentakt verkehren (MJP öV 2020).

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 2.b:

Die Motion soll umgehend umgesetzt werden ohne langfristigen Weg via Bahninfrastruktur-Fonds.

Laufenburg ist gemäss Richtplan ein «ländliches Zentrum». Gemäss Zielbild in der Strategie mobilitätAARGAU soll der öffentliche Verkehr in diesem Raumtyp wachsen und gefördert werden (beschlossen vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016). Mit Blick auf das heutige Angebot ist dies in Laufenburg unbedingt notwendig.

Laufenburg verfügt über kein adäquates Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖV). Sämtliche nahegelegenen Zentren sind schneller mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) erreichbar. Die für Laufenburg wichtige Verbindung Richtung Basel ist nicht nur langsam, sondern verfügt auch nur über einen Stundentakt.

Die Region Laufenburg gilt als strukturschwach. Ein Hauptgrund dafür ist die schlechte Erreichbarkeit.

Im Einzugsgebiet von Laufenburg wohnen mehr als 10'000 Menschen, knapp ½ der Pendler/-innen pendeln nach Basel. Damit sich der Wirtschaftsstandort Laufenburg und insbesondere der ESP Laufenburg entwickeln kann, braucht es zwingend eine bessere Erschliessung mit dem ÖV. Dies gilt auch im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Sisslerfelds und der Kantonsschule in Stein. Mit der Taktverdichtung der S1 kann nicht bis 2050 gewartet werden.

Kommt dazu, dass gemäss Verkehrsmodell (Anhörungsbericht Seite14) im Jahr 2030 mit einer Nachfrage von rund 1'500 Personen gerechnet wird. Nach aktuellen nationalen Richtlinien müsste jedoch ein Minimum von 2'000 Fahrgästen erreicht werden. Der Halbstundentakt dürfte also auch für

die Finanzierung über den Bahninfrastruktur-Fonds mit Realisierung 2050 einen schweren Stand haben.

Thema 3: Gesamtbetrachtung der öV-Erschliessung (Anhörungsbericht S. 8–12)

Frage 3.:

Teilen Sie die Meinung, dass bei einer Gesamtbeurteilung der öV-Erschliessung alle Formen des öV (Bahn und Bus) berücksichtigt werden müssen? Im Falle des Sisslerfelds (ESP und Standort Kantonsschule) ist eine abgestimmte, flexible Buserschliessung über die öV-Drehscheibe Stein-Säckingen optimal und modular erweiterbar.

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 3.:

Grundsätzlich stimmen wir zu, dass bei einer Gesamtbeurteilung der ÖV-Erschliessung alle Formen des ÖV berücksichtigt werden müssen. Dies gilt allerdings nicht, wenn entlang einer Bahnlinie anstelle einer Bahn- eine Busverbindung gewählt wird.

Im Sisslerfeld ist die Buserschliessung ab ÖV-Drehscheibe Stein-Säckingen kurz- und mittelfristig sinnvoll. Langfristig soll jedoch die Option «Bahnhof Sisseln/Sisslerfeld» offen gelassen werden.

Thema 4: Kosten, Nutzen, Finanzierung (Anhörungsbericht S. 16–25)

Frage 4.a:

Sind Sie mit der Evaluation der Variante 4, Shuttlebetrieb mit einem asymmetrischen Betrieb zwischen Stein-Säckingen und Laufenburg, als beste Bahnvariante einverstanden?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 4.a:

Mit der Evaluation der Variante 4 sind wir einverstanden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es für andere Bahnverbindungen, im Besonderen Stein-Frick, keine Einschränkungen zur Folge hat.

Frage 4.b:

Können Sie nachvollziehen, dass das vorliegende Konzept der Variante 4 – Shuttlebetrieb Stein-Säckingen–Laufenburg – einen eher beschränkten, lokalen Nutzen aufweist und bezüglich dem weiteren Ausbau der S-Bahn Basel nur bedingt kompatibel ist?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 4.b:

Eine gute ÖV-Erschliessung ist für die Entwicklung von Laufenburg als ländliches Zentrum und der umliegenden Gemeinden sowohl als Wohn- als auch als Arbeitsort entscheidend. Davon profitiert auch das Sisslerfeld, als grösster wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Aargau.

Dass die Taktverdichtung nicht nur einen beschränkten lokalen Nutzen hat, zeigt auch, dass die Motion Agustoni vom Grossen Rat überwiesen wurde. Zudem wurde die Motion in der Region und über die Region hinaus breit unterstützt. So haben sich im Vorfeld der Behandlung der Motion im Grossen Rat die Gemeindeammänner-Vereinigungen der Bezirke Rheinfelden und Laufenburg für die Taktverdichtung stark gemacht und auch Zurbiet-Regio steht hinter dem Anliegen. Im Weiteren hält der Oberrheinrat in seiner Resolution vom 7. Juni 2019 fest: «...bittet die Aargauer Regierung und die SBB, den jetzigen ungenügenden 1-Stundentakt von Laufenburg nach Stein-Säckingen auf einen Halbstundentakt zu reduzieren.»

Frage 4.c:

Sind Sie einverstanden, dass das Bahnangebot zwischen Stein-Säckingen und Laufenburg im Sinne der Motion ausgebaut wird und befürworten Sie, dass der Grosse Rat für die dazu erforderliche Infrastruktur einen Verpflichtungskredit von 61 Mio. Franken für die Variante 4 ohne finanzielle Beteiligung des Bundes bewilligt?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 4.c:

Wir bevorzugen klar die Bahnvariante. Die Variante mit dem Schnellbus mit einer zusätzlichen Fahrzeit von 9 Minuten ist für Pendler/-innen deutlich weniger attraktiv. Für uns ist bezüglich Kosten nicht nachvollziehbar, wieso die Aufwände, welche durch den Güterverkehr verursacht werden (Anhörungsbericht 21, Kreuzungsstelle Sisseln) dem Ausbau zum Halbstundentakt belastet werden. Der Güterverkehr ist ein wichtiger Verursacher von Kosten. Ihm sollen daher mindestens 50% der Kosten belastet werden.

Frage 4.d:

Sind Sie einverstanden, dass bei einer Umsetzung der Motion – Ausbau der Bahn gemäss Variante 4 – die jährlichen Mehrabgeltungen der S1 im Fricktal von heute 5,3 Mio. Franken um 1,9 Mio. Franken auf 7,2 Mio. Franken ansteigen?

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 4.d:

[Text]

Frage 4.e:

Teilen Sie die Haltung des Regierungsrats, dass er sich für die längerfristige, durch den Bund finanzierte Taktverdichtung der S1 (Entwicklungsschritte FABI/STEP) einsetzt und gleichzeitig das Gebiet Laufenburg, Sisslerfeld (ESP, Kantonsschule), optimal mit einem Busnetz abdeckt.

Bitte wählen Sie eine Antwort aus:

- ja
- eher ja
- eher nein
- nein
- keine Angabe

Bemerkungen 4.e:

Wir stimmen dem Grundsatz zu, dass die ÖV-Erschliessung für den Raum Laufenburg/Sisslerfeld mit einer Taktverdichtung der S1 und gleichzeitig einer optimalen Buserschliessung sichergestellt werden soll. Allerdings soll die Taktverdichtung nicht erst langfristig durch den Bund erfolgen, sondern umgehend an die Hand genommen werden. Dazu verweisen wir auf die in obigen Fragen aufgeführten Gründe.