



Argumentarium Halbstundentakt Stein-Laufenburg

Inhalt

• Kosten	1
• Ausgangslage	2
• Was hat der Grosse Rat beschlossen?	3
• Warum braucht es den Bahnausbau und den Halbstundentakt?	4
• Das Sisslerfeld ist ein Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler (nicht nur regionaler) Bedeutung	5
• Das monieren die Gegner:	5
• Fazit	6
• Weitere Informationen und Quellen:	7

Kosten

61 Millionen Franken (inklusive Kreditrisiko von 30%)

Kostenvoranschlag gemäss Botschaft

Modulkosten gemäss Vorstudie SBB:	19,8 Millionen Franken
Projektierungskosten:	3,0 Millionen Franken
Verwaltungsgemeinkosten und MwSt.:	2,3 Millionen Franken
Kostengenauigkeit:	7,5 Millionen Franken
Total Infrastruktur:	33,0 Millionen Franken
Investitionsfolgekosten:	28,0 Millionen Franken
Gesamtkosten:	61,0 Millionen Franken

Die Investitionskosten (Investitionsamortisation und Folgekosten Unterhalt) werden über eine Laufzeit von 40 Jahren berechnet. Das Volumen über die 40 Jahre beträgt 28 Millionen Franken.

Die Finanzierung der Investitionsfolgekosten erfolgt als Einmalzahlung an die Infrastrukturbetreiberin bei Inbetriebnahme.

Ausgangslage

Der Verkehr im Fricktal steht oft still. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist nicht attraktiv, so dass die meisten Pendler das Auto statt den Zug oder den Bus wählen.

Zahlreiche Vorstösse wurden eingereicht, damit der Kanton die Verkehrssituation analysiert und die Strasseninfrastruktur entlastet.

Am 7. November 2017 reichte Roland Agustoni, Rheinfelden, eine Motion zur „Verdichtung des Bahnangebots der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen – Laufenburg“ (Geschäft 17.258) ein. Im Jahr 2018 hat der Grosse Rat die Motion gegen den Willen des Regierungsrats überwiesen. Deshalb musste der Regierungsrat die Verdichtung des Bahnangebots auf der Strecke prüfen und eine Vorlage ausarbeiten.

Der Regierungsrat prüfte in der Folge verschiedene Varianten und legte dem Grossen Rat im Jahr 2022 die Botschaft „Verdichtung des Bahnangebots der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen–Laufenburg« (Geschäft 22.328) vor.

Der Bahnausbau sollte nach Ansicht des Regierungsrates im Rahmen der Ausbauschritte des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) durch den Bund geplant und finanziert werden (FABI - Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur). Für die Übergangsphase war die Regierung bereit, ein auf die Entwicklung des öV-Ausbaus abgestimmtes Buskonzept umzusetzen. Den Verzicht auf den Ausbau des Halbstundentakts mit der Bahn begründete die Regierung mit fehlender Nachfrage und hohen Kosten.

Der Regierungsrat legte dar, dass er schon mehrfach den Ausbau der S-Bahn im Fricktal, namentlich den 15-Minuten-Takt bis Rheinfelden und den Halbstundentakt nach Laufenburg und Frick, gefordert hat. Der Bund hat diese Forderung bislang nicht in den Ausbauschritt aufgenommen und begründet dies damit, dass das Nachfragevolumen für den Ausbau gemäss Bundesvorschriften zu klein sei.

Es gibt daher die Möglichkeit, die Taktverdichtung von Stein nach Laufenburg weiterhin beim Bund zu beantragen und zu hoffen, dass die Voraussetzungen irgendwann erfüllt sind, damit das Anliegen ins Programm aufgenommen und vom Bund finanziert wird. In diesem Fall wird der Bund das Anliegen frühestens im «Ausbauschritt 2040» nochmals prüfen. Ob der Ausbau dann ins Bundesprogramm aufgenommen wird und erfolgt, ist völlig offen.

Der Grosse Rat will sich nicht darauf verlassen, dass der Bund das Anliegen, das für den ganzen Kanton wichtig ist, irgendwann wieder prüft, ohne eine Sicherheit zu haben, dass das Anliegen dann auch umgesetzt wird.

Aus diesem Grund hat der Grosse Rat auf Antrag von Fricktaler Grossrätinnen und Grossräten entschieden, die minimale Variante, das heisst das Buskonzept bis zum Ausbau der Bahninfrastruktur, und den Bahnausbau selbst in die Wege zu leiten und zu finanzieren.

Was hat der Grosse Rat beschlossen?

1. „Bis zum Bahnausbau wird ein auf die Entwicklung abgestimmtes Buskonzept im Raum Sisslerfeld und neuer Mittelschulstandort Stein umgesetzt.“

Der Grosse Rat stimmte diesem Antrag mit 136 Ja zu 0 Nein zu.

2. „Der Grosse Rat stimmt dem Ausbau des asymmetrischen Halbstundentakts zwischen Stein-Säckingen und Laufenburg zu und beschliesst zu Lasten Spezialfinanzierung öV einen Verpflichtungskredit von 61 Millionen Franken“.

Der Grosse Rat stimmte diesem Antrag mit 91 Ja zu 43 Nein deutlich zu.

Es ist vorgesehen, den Fahrplan zwischen Stein-Säckingen und Laufenburg von 5 bis 24 Uhr mit zwanzig Shuttle-Fahrten in jede Richtung zu ergänzen. Dies bedeutet eine Verdoppelung des heutigen S-Bahn-Stundentaktangebots. Damit wird ein ungefährer Halbstundentakt erreicht. Durch den Einsatz lediglich einer Komposition unterscheiden sich sowohl die Fahrplanlage als auch die Anschlüsse in Stein-Säckingen am Vormittag gegenüber dem Nachmittag. Am Morgen besteht in Stein-Säckingen Anschluss vom Shuttle aus Laufenburg an die S1 nach Basel, die in Frick startet. Am Nachmittag wird das System gedreht. Der Shuttle nimmt in Stein-Säckingen den S-Bahn Anschluss der S1 Basel–Frick ab und in der Gegenrichtung wird der Anschluss an den Interregio (IR) in Stein-Säckingen nach Basel hergestellt.

3. Gegen diesen Beschluss wurde von Seiten der FDP-Fraktion im Grossen Rat das Behördenreferendum ergriffen. Deshalb kommt es am 18. Juni 2023 zur Abstimmung.

Warum braucht es den Bahnausbau und den Halbstundentakt?

- Laufenburg ist Bezirkshauptort und schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden; das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr ist nicht attraktiv und die meisten fahren daher mit dem Auto zur Arbeit
- Die Verkehrsinfrastruktur im Fricktal stösst seit langem an ihre Grenzen. Täglich steht man im Stau.
- Diese täglichen Stausituationen und die wenige Nutzung des öVs belasten die Umwelt unnötig.
- Durch die verstopften Strassen ist die Region nicht attraktiv – weder für Unternehmungen, wenn die für die Produktion benötigten Güter im Stau stehen bleiben und die Produktion stillsteht, noch für Arbeitnehmer und schon gar nicht für Anwohner.
- Gemäss Beschluss des Grossen Rates werden auf dem Sisslerfeld zahlreiche Firmen angesiedelt und es entstehen in absehbarer Zeit rund 11'000 neue Arbeitsplätze (siehe Ausführungen unten).
- In Stein wird die neue Mittelschule gebaut. Ab 2025 sollen rund 800 Schülerinnen und Schüler in Stein beschult werden. Zahlreiche Lehrpersonen werden an der Mittelschule arbeiten.
- Insgesamt wird das Mobilitätsbedürfnis im Fricktal weiter und vor allem massiv ansteigen.
- Das vom Regierungsrat vorgeschlagene Vorgehen löst diese Probleme nicht:
 - Das Buskonzept wird bis zum Bahnausbau ohnehin umgesetzt, weil das Sisslerfeld und die Mittelschule an den öV angeschlossen werden müssen.
 - Auch der Bus wird im Stau stecken bleiben. Eine Busspur kann nicht realisiert werden.
 - Der Bus vermag die Mehrzahl an Pendlern nicht abzudecken (11'000 Arbeitsplätze, 800 Schülerinnen und Schüler und geschätzte 200 Lehrpersonen).
 - Damit ist dieses Angebot absolut nicht attraktiv, um Menschen zum Umsteigen auf den öV zu bewegen.
- Der vom Kanton finanzierte Ausbau der Bahnlinie Stein-Laufenburg dauert rund 6-8 Jahre. Eine Realisierung des Ausbaus der Bahnlinie auf Bundeskosten (FABI/STEP) könnte frühestens im Jahr 2040 realisiert werden, wenn das Anliegen vom Bund denn überhaupt berücksichtigt wird
- Der Kanton Aargau ist ein Kanton der Regionen. Der Kanton muss die Infrastruktur in allen Regionen unterhalten und ausbauen:
 - Der Ausbau der Limmattalbahn im Bezirk Baden kostete 180 Mio. Franken.
 - Der Bau der neuen Aarebrücke in Aarau kostet 40 Mio. Franken.
 - Die Umfahrung in Mellingen kostete 36 Mio. Franken.
 - Die Umfahrung Zuzach kostet 75 Millionen Franken.
- In den letzten 120 Jahren hat der Kanton keinen einzigen Franken in den Ausbau der Bahninfrastruktur im Fricktal investiert.

Das Sisslerfeld ist ein Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler (nicht nur regionaler) Bedeutung.

- Das Sisslerfeld ist das grösste zusammenhängende und eingezonte Wirtschaftsgebiet im Kanton Aargau in den Gemeinden Eiken, Münchwilen, Sisseln und Stein.
 - Der Kanton Aargau fördert die Ansiedlung von High-Tech-Standorten im Bereich Life-Sciences aktiv. Das Gebiet wird überbaut und Firmen werden angesiedelt.
 - Das Wertschöpfungspotential des Sisslerfelds wird auf 4.2 Milliarden Franken geschätzt.¹
 - Im Sisslerfeld sollen rund 11'000 neue Arbeitsplätze entstehen.
 - Jährlich steigt die Zahl der Arbeitsplätze so um 4% (statt wie bisher um 0.8%).
 - Bereits in der Vergangenheit gehörte das Fricktal zu den wachstumsstärksten Regionen und generierte in den vergangenen 25 Jahren rund einen Viertel des wertmässigen BIP-Wachstums im Kanton Aargau.
 - Das Sisslerfeld ist ein zusätzlicher Booster für das kantonale Wirtschaftswachstum.
 - Vor- und nachgelagerte Wertschöpfung wie Zulieferer, aber auch lokaler Handel und lokales Gewerbe werden vom Ausbau des Sisslerfelds profitieren.
 - Pro Arbeitsplatz im Sisslerfeld entsteht eine 65%-Stelle an einem anderen Ort im Kanton Aargau.
 - Im Kanton Aargau entstehen so ausserhalb des Sisslerfelds gesamthaft rund 6'700 neue Arbeitsplätze.
 - Jeder Wertschöpfungsfranken auf dem Sisslerfeld generiert 27 Rappen Wertschöpfung in anderen Regionen des Kantons Aargau. Insgesamt entstehen so 1.1 Milliarden Franken neue Wertschöpfung im Kanton Aargau.
- ➔ **Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Ausbau des Sisslerfelds die Wirtschaft im gesamten Kanton Aargau ankurbeln und neue Arbeitsplätze generieren wird. Dies fördert einen prosperierenden und attraktiven Kanton Aargau, was sich positiv auf die Steuereinnahmen von Gemeinden und Kanton auswirken wird**

Das monieren die Gegner:

- Die Kosten von 61 Millionen Franken für ein paar wenige Nutzer sind viel zu hoch.
 - Fakt ist, dass im Bereich öV erst Angebot Nachfrage schafft. Erst wenn ein ausgebautes, sinnvolles Angebot bereitsteht, werden Nutzer vom Individualverkehr auf den öV umsteigen.

¹ Volkswirtschaftliche Potentialanalyse des Entwicklungsareals „Sisslerfeld“ vom April 2022

- Die Nutzerzahl wurde falsch berechnet: Die Entwicklung im Sisslerfeld wurde massiv unterschätzt und stimmt mit den Berechnungen der BAK-Studie² nicht überein.
- Der Kanton gibt regelmässig viel Geld für die Infrastruktur in einzelnen Regionen aus; so z.B. 180 Millionen Franken für die Limmattalbahn, die gemäss Zeitungsberichten ein grosser Erfolg ist und deren Nachfrage um einiges höher ist als prognostiziert wurde.
- Aus Sicht der Gegner ist der Bahnausbau zum Halbstundentakt ein überteuertes Prestigeobjekt.
 - Das ist falsch. Wie oben ausgeführt wird der gesamte Kanton Aargau vom Ausbau des Sisslerfelds durch neue Arbeitsstellen, Wertschöpfung und höhere Steuereinnahmen profitieren.
 - Der Erfolg dieses Projekts hängt wesentlich von einer vorhandenen, nicht überlasteten Infrastruktur ab. Diese Infrastruktur muss geschaffen werden und kostet Geld.
- Von den 61 Millionen Franken wird ein ganzer Kanton profitieren.

Fazit

- Die vom Regierungsrat vorgeschlagene Verdichtung des Busbetriebs bringt weder kurz- noch langfristig eine wirkliche Entlastung. Bereits heute steht der Verkehr – und damit auch der Bus - im Fricktal oft still. Dies führt zu Unpünktlichkeit und damit zur Unattraktivität des Angebots. Mit zunehmenden Arbeits- und Schulplätzen wird das Mobilitätsbedürfnis steigen. Je unattraktiver das Angebot umso mehr Individualverkehr und umso mehr Stau.
- Die Ansiedlung von Firmen und der Bau der Mittelschule im Fricktal sind beschlossen. Deshalb müssen heute Mittel für den Ausbau der Infrastruktur gesprochen und diese realisiert werden.
- Die 61 Millionen Franken werden aus der Spezialfinanzierung öV finanziert und sind vor dem Hintergrund notwendig und gerechtfertigt, dass der ganze Kanton von dieser Investition profitieren wird.
- Die 61 Millionen Franken bewegen sich im Rahmen der Investitionen, die der Kanton in anderen Regionen unseres Kantons in die Infrastruktur investiert
- ➔ **Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Ausbau des Sisslerfelds die Wirtschaft im gesamten Kanton Aargau ankurbeln und neue Arbeitsplätze generieren wird. Dies fördert einen prosperierenden und attraktiven Kanton Aargau, was sich positiv auf die Steuereinnahmen von Gemeinden und Kanton auswirken wird.**

² Volkswirtschaftliche Potentialanalyse des Entwicklungsareals „Sisslerfeld“ vom April 2022

Weitere Informationen und Quellen:

Motion Roland Agustoni:

<https://www.ag.ch/grossrat/grweb/de/195/Detail%20Gesch%C3%A4ft?ProzId=3643051>

Geschäft Verdichtung des Bahnangebots der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen–Laufenburg im Grossen Rat:

<https://www.ag.ch/grossrat/grweb/de/195/Detail%20Gesch%C3%A4ft?ProzId=5785623>

Geschäft Landkauf Sisslerfeld im Grossen Rat:

<https://www.ag.ch/grossrat/grweb/de/195/Detail%20Gesch%C3%A4ft?ProzId=5351854>

Volkswirtschaftliche Potenzialanalyse des Entwicklungsareals «Sisslerfeld»:

<https://www.bak-economics.com/studien-analysen/detail/volkswirtschaftliche-potenzialanalyse-des-entwicklungsareals-sisslerfeld>

Aargau im Standortwettbewerb gut positioniert, Regionalstudie Aargau, November 2021 der Credit Suisse:

<https://www.credit-suisse.com/ch/de/firmenkunden/produkte/escher/schweizer-regionalstudien.html>