

REGIERUNGSRAT

17. Januar 2018

17.258

Motion Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, vom 7. November 2017 betreffend Verdichtung des Bahnangebotes der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen – Laufenburg; Ablehnung beziehungsweise Entgegennahme als Postulat

I.

Text und Begründung der Motion wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat lehnt die Motion mit folgender Begründung ab beziehungsweise ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen:

Ausgangslage – Regio-S-Bahnlinie S1

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 (MJP öV 2013) wurde, gemäss den Vorgaben im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; SAR 995.100), zusammen mit den Regionalen Planungsverbänden entwickelt. Im März 2013 (GRB Nr. 2013-2350) hat der Grosse Rat die Kapitel 1 (Ausgangslage) und Kapitel 3 (künftige öV-Entwicklung) genehmigt, das Kapitel 4 (Kosten und Finanzierung) zur Kenntnis genommen.

Im Kapitel 3.9.3 des MJP öV 2013, Angebots- und Infrastrukturentwicklung im Fricktal, ist für den Mittelfristhorizont auf dem Aussenast Stein-Säckingen–Laufenburg der Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten geplant und in der Grobkostenschätzung sind ab 2019 zusätzliche finanzielle Mittel vorgesehen.

Abklärungen der SBB haben in der Zwischenzeit ergeben, dass die gemäss MJP öV 2013 mittelfristig geplanten Verdichtungen der S1 in den Aussenästen Stein-Säckingen – Laufenburg/Frick nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt werden können. Hauptgründe sind:

- Für das gemäss MJP öV 2013 geplante Verfahren mit Trennen und Vereinen der Züge in Stein-Säckingen fehlt bei der heutigen Lage der S1 die erforderliche Zeit. Die aktuelle Wendezeit von acht Minuten in Laufenburg sinkt gegen null Minuten und eine Kurzwende der S-Bahnzüge ist nicht mehr möglich.
- Für einen isolierten Shuttle-Betrieb Stein-Säckingen–Laufenburg fehlen ebenfalls die notwendigen Umsteige- respektive Wendezeiten beziehungsweise ein Shuttle-Betrieb wäre auch nur mit zusätzlichem Rollmaterial möglich. Zudem müsste die Infrastruktur im Bahnhof Stein-Säckingen angepasst und erweitert werden (zusätzliches Perrongleis).

Auch bei der für längere Zeit (Zeithorizont später als 2040) vorgesehenen Lage der S1 wäre ein Halbstundentakt nur mit zusätzlichen Fahrzeugen zu bewerkstelligen. Neben hohen Kosten für Rollmaterial und Personal wären, je nach Fahrplanlage auch weitere Investitionen in die Infrastruktur (zum Beispiel Bahnhof Laufenburg) notwendig.

Planungsstand Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)/Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)

In der Zwischenzeit wurde mit der Annahme der Vorlage zur Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) durch Volk und Stände im Jahr 2014 die Finanzierung der Infrastruktur ab dem Jahre 2016 neu geregelt. Die künftigen Infrastrukturausbauten basieren auf den Ausbausritten STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) und werden durch den Bund geplant und finanziert.

Der beschlossene und in der Umsetzungsphase stehende Ausbausritt 2025 sieht für das Fricktal zusätzliche IR-Halte in Stein-Säckingen und Möhlin vor. Damit sind die grossen Gemeinden respektive die meisten Entwicklungsschwerpunkte (Wirtschaft und Siedlung) mit Fernverkehrshalten abgedeckt und führen bei der S1 zu einer substantielle Entlastung bei der Belegung der Züge.

Für den nächsten Ausbausritt 2030/35 läuft momentan die Vernehmlassung auf Bundesebene. Der Kanton Aargau fordert für diesen Ausbausritt im Fricktal den 15-Minuten-Takt bis Rheinfelden und auf den Aussenästen nach Laufenburg/Frick den Halbstundentakt. In der aktuellen Vernehmlassungsbotschaft des Bundes zum STEP 2030/2035 sind im Fricktal keine Angebotserweiterungen vorgesehen. Der für einen Viertelstundentakt notwendige Infrastrukturausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden mit einem 3. Gleis würde mehr als 300 Millionen Franken kosten und ist in keiner der beiden Varianten zum STEP 2030/2035 (7 Milliarden Franken respektive 11,5 Milliarden Franken) enthalten.

Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Sisslerfeld

Der wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung "Sisslerfeld" wird bereits heute über den ÖV-Knoten Stein-Säckingen erschlossen. Zu den Hauptverkehrszeiten wird jeder Zug aus der Hauptpendlerrichtung von Basel mit anschliessenden Busverbindungen abgenommen. Die wirtschaftliche Entwicklung wird aufmerksam verfolgt und bei Bedarf werden zusätzliche ÖV-Verbindungen geprüft. Insbesondere könnten mit zusätzlich eingesetzten Bussen auch bessere Verbindungen von/nach Richtung Brugg–Baden–Zürich angeboten werden.

Haushaltsanierung

In den Massnahmenblättern zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2018–2021 ([17.187] Botschaft, Beilage 3) ist unter S18-635-1 "Verzögerungen bei Bahnangebotsausbauten" der Verzicht auf die Verdichtungen auf den Aussenästen der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen–Laufenburg/Frick, aufgrund des schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses, aufgeführt.

Mit knapp 800 Reisenden pro Tag hat der Abschnitt Stein-Säckingen–Laufenburg ein Nachfragevolumen, das für einen Ausbau zum Halbstundentakt momentan nicht gerechtfertigt ist. Die Vorgaben des Bundes für einen Halbstundentakt liegen bei mindestens 2'000 Reisenden pro Tag.

Fazit

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs muss in seiner Gesamtheit betrachtet werden. So ist Laufenburg neben dem Anschluss mit der Regio-S-Bahnlinie S1 auch mit bedeutenden überregionalen Buslinien erschlossen. Alleine die Buslinie nach Frick–Staffelegg–Aarau hat ab Laufenburg annä-

hernd so hohe Fahrgastzahlen wie die S1 und ist mit Anschlüssen in Frick auf die Schnellzüge Richtung Brugg–Baden–Zürich und in Aarau an die Mittellandachse von sehr hohem Stellenwert. Diese Buslinie wurde in den letzten Jahren kontinuierlich, der steigenden Nachfrage entsprechend, ausgebaut.

Die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wird, zusammen mit der Region, alternative Möglichkeiten finanzierbarer Angebotsmodule im Bahn- und Busverkehr prüfen. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern – Lage der S1 im Fricktal, Finanzlage von Bund und Kanton – wird die neue Situation zusammen mit der Region neu beurteilt.

Im Sinne obiger Erwägungen lehnt der Regierungsrat die Motion ab beziehungsweise ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen.

Konsequenzen der Umsetzung, insbesondere Auswirkungen auf die Aufgaben- und Finanzplanung

Die finanziellen Auswirkungen für einen isolierten, das heisst auf den Abschnitt Stein-Säckingen–Laufenburg beschränkten Halbstundentakt, gehen aufgrund der erwähnten neuen Erkenntnisse weit über die im MJP öV 2013 aufgeführten Grobkostenschätzung von jährlich Fr. 250'000.– pro Jahr hinaus. Da je nach Taktlage der Züge zudem zusätzliche Infrastrukturmassnahmen notwendig wären, können die Kosten heute noch nicht genau beziffert werden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 977.–.

Regierungsrat Aargau