

## REGIERUNGSRAT

15. Januar 2014

13.234

### **Interpellation Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, vom 12. November 2013 betreffend Umsetzung des Agglomerationsprogramms Basel in Bezug zum Fricktal; Beantwortung**

---

I.

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

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

#### **Zur Frage 1**

"Auch wenn die Finanzierung für die B und C Projekte noch nicht geklärt sind, so interessiert es doch, wie viel von den anerkannten 190 Mio. Franken projektgebunden in den Kanton Aargau, respektive ins Fricktal, fliesst?"

Bei den 190 Millionen Franken handelt es sich um die Investitionskosten zum Preisstand 2005 (exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung) für Massnahmen der A-Liste gemäss "Bericht für die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom Juni 2013" für das Agglomerationsprogramm Basel (im Folgenden "Bericht für die Vernehmlassung"). 10 Millionen Franken davon sind Investitionen im Fricktal. Der Beitragssatz beträgt gemäss Bericht für die Vernehmlassung 35 %. Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel werden somit mit 66,5 Millionen Franken bezuschusst. Davon entfallen gut 3,5 Millionen Franken auf Massnahmen im Fricktal.

#### **Zur Frage 2**

"Um welche Projekte handelt es sich bei der Priorität A (2015–2018)?"

Massnahmen im Kanton Aargau mit Priorität A (Bericht zur Vernehmlassung):

- Rheinfelden, Verkehrsmanagement Rheinfelden–Kaiseraugst
- Rheinfelden, Neuer Rhein-Steg zwischen den beiden Rheinfelden

#### **Zur Frage 3**

"Um welche Projekte handelt es sich bei der Priorität B (2019–2022)?"

Auf der B-Liste des Berichts für die Vernehmlassung sind keine Massnahmen aus dem Fricktal aufgeführt.

#### Zur Frage 4

"Um welche Projekte handelt es sich bei der Priorität C (2023–2026)?"

Massnahme im Kanton Aargau mit Priorität C (Bericht zur Vernehmlassung):

- LV2-1 Bahnhof Rheinfelden: neue Fuss- und Velounterführung im Westen

#### Zur Frage 5

"Wie viele Projekte wurden in den anderen kantonalen Agglomerationsprogrammen in der entsprechenden Prioritätenliste durch den Bund bewilligt?"

Die Zahl der Massnahmen ist ein schwierig zu interpretierender Indikator. Der Anteil des Kantons Aargau an den Agglomerationsprogrammen schwankt zwischen 32 % und 100 %, die Anzahl der von den Projekten profitierenden Gemeinden ist sehr unterschiedlich, ebenso die Einwohnerzahl. Im Weiteren ist das Investitionsvolumen je Massnahme sehr unterschiedlich. Die Massnahmen der C-Liste sind im Bericht zur Vernehmlassung nicht aufgeführt.

Massnahmen im Kanton Aargau: Anzahl (Bericht zur Vernehmlassung)

Agglomerationsprogramm	A-Liste	B-Liste
Aargau-Ost	28	5
AareLand	14	3
Limmattal	4	4

#### Zur Frage 6

"Mit wie viel Geld können diese Agglomerationsgebiete künftig rechnen?"

Massnahmen im Kanton Aargau: Beitrag des Bundes (Preisstand 2005, exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung) in Millionen Franken (Bericht zur Vernehmlassung)

Agglomerationsprogramm	A-Liste	B-Liste
Aargau-Ost	49	17
AareLand	35	11
Limmattal	11	96

#### Zur Frage 7

"Wie ist der Stand der Planungen und Realisationen der kantonalen Agglomerationspärke?"

Die fünf Agglomerationspärke sind im kantonalen Richtplan unter dem Kapitel L 2.1 alle als Zwischenergebnis aufgeführt. Die Umsetzung der Pärke bedarf, wie dies im Richtplan festgehalten ist, einer Initiative aus der Region. Der Stand der Umsetzung ist unterschiedlich.

Im Schachen- und Wiggerpark wurde 2009 der AareLandWeg Aarau–Olten–Zofingen realisiert. Unter der Federführung des Vereins AareLand konnte der Weg 2013 bis nach Dagmersellen verlängert werden. Im Limmattalpark ist eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretungen der Regionalplanungsverbände Baden Regio und Zürcher Planungsgruppe Limmattal, der Stadt Zürich sowie der Kantone Aargau und Zürich, an der Umsetzung des Initialprojekts 'Durchgängiger Limmatuferweg für zu Fussgehende und Radfahrende'. Im Wasserschloss wurde dieses Jahr eine kommunale Arbeitsgruppe für die Weiterentwicklung der Parkidee lanciert. Ebenso wurde dieses Jahr auf Initiative des Kantons in der Repla Fricktal Regio eine neue Arbeitsgruppe Agglomerationsprogramm/IBA Basel gegründet. Zu ihren Aufgaben gehört auch die Umsetzung des Rheinparks.

## Zur Frage 8

"Bei der Beantwortung des Regierungsrates zum Postulat 10.187 des Interpellanten, betreffend definitive Aufnahme des Agglomerationsparks "Rheinpark" führt dieser aus; "das Parkprojekt ist ein Thema beim Agglomerationsprogramm der zweiten Generation und wird auch in diesem Rahmen vorangetrieben". Die Frage lautet nun, wurde dieses Versprechen umgesetzt? – Wenn nein, weshalb nicht?"

Der Kanton Aargau strebte 2010 die Eingabe des Rheinparks als Gesamtprojekt bei der IBA Basel und als Interreg-IV A Projekt an. Eine vom Kanton durchgeführte Umfrage bei den betroffenen Gemeinden (Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Deutschland) im Jahr 2011 zeigte, dass aufgrund der personellen und finanziellen Einschränkungen bei den Partnern eine grenzüberschreitende Bearbeitung des Rheinparks nicht möglich ist. Deshalb wurde auf die Eingabe des Rheinparks als Gesamtprojekt verzichtet. Das von den Städten Rheinfelden (Schweiz) und Rheinfelden (Deutschland) bei der IBA Basel eingereichte Projekt Rheinuferweg Rheinfelden, das auch der Idee des Rheinparks entspricht, wurde inzwischen als IBA-Projekt vornominiert.

Im Hinblick auf die zweite Phase der IBA Basel (2014–2018), in der nochmals gezielt Projekte eingegeben werden können, wird aktuell geprüft, ob der von den Städten Rheinfelden lancierte Rheinuferweg auf die Nachbargemeinden ausgedehnt werden könnte. Von den Gemeinden Möhlin, Stein und Kaiseraugst kamen bereits positive Signale. Ein Entscheid über das weitere Vorgehen ist bis Mitte März 2014 nötig, damit das Projekt bei der IBA eingereicht werden kann.

## Zur Frage 9

"In derselben Beantwortung führt der Regierungsrat weiter aus, dass; "auf der Projektebene Gespräche zur Vorbereitung mit den Basler Kantonen und dem angrenzenden Ausland im Rahmen eines Interreg-IV A Projekts unter der Federführung des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB) erfolgen". Welche konkreten Erfolge sind dazu zu vermelden?"

Siehe Antwort zur Frage 8.

## Zur Frage 10

"Der Regierungsrat will die Federführung in dieser Sache dem TEB überlassen. Wieso will er aus dieser für das Fricktal wichtigen Körperschaft ab 2017 austreten?"

Der Kanton Aargau ist Teil der Wirtschaftsachse Basel–Aargau–Zürich, des stärksten Wirtschaftsraums der Schweiz. Insofern hat der Kanton Aargau ein Interesse sowohl an einer starken Region Basel wie auch an einer prosperierenden Region Zürich. Der Regierungsrat hat sich daher in den vergangenen Jahren im Bereich der Aussenbeziehungen für die Stärkung sowohl der regionalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Nordwestschweiz respektive im Grossraum Basel wie auch jener im Raum Zürich eingesetzt. Die historisch gewachsenen Aussenbeziehungsstrukturen des Kantons Aargau waren zuvor praktisch ausschliesslich auf den Grossraum Basel ausgerichtet. Daher macht sich der Regierungsrat seit 2009 für die Konzentration der Vielzahl an bestehenden und sich in ihren Zuständigkeitsbereichen überschneidenden Aussenbeziehungsgremien im Grossraum Basel stark.

In der Nordwestschweizer Regierungskonferenz hat sich der Regierungsrat für die Schaffung einer Metropolankonferenz Basel als Dachgremium eingesetzt, mit dem Ziel, die Gremienvielfalt zu reduzieren und die politisch-strategische Zusammenarbeit in diesem Raum auf ein zentrales Gremium zu konzentrieren. Dieser Schritt hat es ermöglicht, die personellen und finanziellen Aufwände zu reduzieren. Da der interkantonale Konzentrationsprozess in der Nordwestschweiz nur teilweise erfolgreich war, hat der Regierungsrat im Rahmen der Leistungsanalyse weitere Massnahmen zur Straffung der Kooperationsgremien im Grossraum Basel beschlossen.

Der TEB ist primär ein regionales Kooperationsgefäss der grenznahen Gemeinden, das in die Struktur der Metropolitankonferenz Basel integriert ist. Der Regierungsrat kann seine strategische Führungsrolle für die Zusammenarbeit im Trinationalen Eurodistrict direkt über den Vorstand der Nordwestschweizer Regierungskonferenz respektive die Metropolitankonferenz Basel wahrnehmen. Er hat deshalb im Rahmen der Leistungsanalyse erwogen, per 2017 aus dem TEB auszutreten.

In seiner Beratung zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2014–2017 hat der Grosse Rat beschlossen, dass der entsprechende Indikator (betreute Gremien im Bereich Aussenbeziehungen; Ziel 005 im Aufgabenbereich 120) im Planjahr 2017 auf dem Vorjahreswert von 16 Gremien (einschliesslich TEB) belassen wird.

### **Zur Frage 11**

"Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm, welches sich neben der Siedlungsentwicklung auch dem Verkehr widmet, stellt sich die Frage, weshalb bei der Anhörung des Kantons Aargau zum S-Bahn-Konzept 2016–2021 nirgends das Fricktal erwähnt wird?"

Die Vorlage "S-Bahn Aargau 2016 ff." entstand im Zusammenhang mit laufenden Infrastrukturarbeiten der SBB sowie grösseren, zum Teil ausserkantonalen Bahnbauwerken, die im Bau (Durchmesserlinie Zürich) oder in der Planung (4-Spur Ausbau Aarau–Olten mit dem Eppenbergtunnel) stehen. Sie betrifft direkt rund die Hälfte der aargauischen S-Bahnlinien. Neben dem Fricktal, der Regio-S-Bahnlinie S1, erfahren auch andere S-Bahnlinien (S9 im Seetal, S27 und S41 im Zurzibiet oder die Privatbahnen AAR bus+bahn und Bremgarten-Dietikon-Bahn [BDWM]) keine Änderungen. Auch der Raum Baden ist von Angebotserweiterungen nicht direkt betroffen.

Im Vergleich mit der Regio-S-Bahn haben die Bahnlinien in der Vorlage S-Bahn Aargau 2016 ff. Nachholbedarf bei der Infrastruktur und beim Angebot. Im Fricktal bewilligte der Grosse Rat bereits im Jahr 1993 den Ausbau der Regio-S-Bahn zum 30-Minuten-Takt Basel–Stein–Säckingen–Laufenburg/Frick (GRB Nr. 1993-6471). Mit einer weiteren Kreditbotschaft im Jahr 1995 (GRB Nr. 1995-6875) genehmigte der Grosse Rat die Umrüstung der NPZ-Fahrzeuge zur Einführung der Durchmesserlinie nach St. Louis–Mulhouse. Analog zur Botschaft S-Bahn Aargau 2016 ff. beschloss der Grosse Rat im Jahr 2005 die Modernisierung der Bahnhöfe, den Bau der neuen Haltestelle Rheinfelden Augarten sowie den Einsatz von modernen FLIRT-Kompositionen. Im Fricktal sind die wichtigen Ausbauschritte seit langem realisiert und die Bahnhöfe modernisiert.

### **Zur Frage 12**

"Steht der Stundentakt der S-Bahn zwischen Stein und Laufenburg nicht im krassen Widerspruch zur Absicht, im ganzen Kanton einen Halbstundentakt bis 2021 zu realisieren?"

Die Stossrichtungen bei der Angebotserweiterung im Fricktal sind im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 (MJP öV 2013) aufgeführt, das der Grosse Rat am 5. März 2013 beschlossen hat. Die Entwicklung des Angebots Stein–Säckingen–Frick/Laufenburg zum 30-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten am Morgen und Abend ist als mittelfristiges Entwicklungsziel im MJP öV 2013 beschrieben und in der Abgeltungsentwicklung ab dem Jahr 2019 eingeplant. Die Umsetzung ist abhängig von der Nachfrageentwicklung und von den zusätzlichen Mehrabgeltungen. In Anbetracht der heute knapp 1'000 Fahrgästen pro Tag im Abschnitt Stein–Säckingen–Laufenburg ist dem Kosten-Nutzen-Verhältnis besondere Beachtung zu schenken.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Verkehr) hat die SBB im Herbst 2013 beauftragt, konkrete Lösungen für einen 30-Minuten-Takt in Spitzenzeiten in den Aussenästen zu erarbeiten. Erste Resultate werden Anfang 2014 erwartet und anschliessend zusammen mit der Region diskutiert.

### **Zur Frage 13**

"Weshalb wird in dieser Planung nicht der Einsatz von Doppelstockzügen nach der Realisierung des neuen Bözbergtunnels auf dieser Strecke, zwecks Kapazität- und Komfortsteigerung vorgesehen?"

Wie alle wichtigen Hauptlinien im Mittelland wurde die Bözberglinie Basel–Fricktal–Brugg–Zürich bereits für die Bahn 2000 (Einsatz von Fernverkehrs-Doppelstockzügen) ausgebaut. Heute verkehren im planmässigen Einsatz regelmässig Doppelstockzüge im Fricktal. Das Projekt für den 4-Meter-Korridor im Transitverkehr sieht eine zusätzliche Erweiterung des Profils für den Güterverkehr (Kombinierter Verkehr) vor, der aber keine Auswirkungen auf den Reisendenverkehr, respektive den Einsatz von Reisezügen, hat. Grundsätzlich bestimmen die für die Abwicklung des Fernverkehrs zuständige SBB den netzweiten Einsatz des Rollmaterials.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 4'290.–.

**Regierungsrat Aargau**