

REGIERUNGSRAT

7. Mai 2025

25.73

Postulat A. Kaufmann, Mitte, Wallbach (Sprecher), D. Stutz, SVP, Möhlin, S. Müller, SVP, Möhlin, C. Rohrer, SP, Rheinfelden, C. Binder Meury, SP, Magden, A. Steinacher, SVP, Schupfart, A. Fischer, Grüne, Möhlin, B. Bieber, GLP, Rheinfelden, A. Reimann, SVP, Wölflinswil, R. Schmid, SP, Frick, D. Mezzi, Mitte, Laufenburg, vom 4. März 2025 betreffend Prüfung einer Hochseilbahn über den Rhein im Raum zwischen «Bad Säckingen» und «Laufenburg» im Rahmen der Erschliessung des Sisslerfelds; Entgegennahme mit Erklärung

I.

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

II.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen.

Einleitung

Das Sisslerfeld ist die grösste zusammenhängende Arbeitszonenreserve im Kanton Aargau und weist ein Potenzial von rund 10'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen auf. Es laufen verschiedene Planungen mit dem Bestreben, diese potenzielle Entwicklung und die damit verbundene Verkehrserzeugung möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln. Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK) Frick–Stein–Laufenburg wird die künftige Abwicklung der Mobilität in der Region geplant, dies unter Berücksichtigung der zunehmenden Beschäftigtenzahlen im Sisslerfeld und der auch damit verbundenen Mobilitätsbedürfnisse. In den Arbeiten zum GVK wird ein gesamtheitlicher Ansatz unter Einbezug von allen Mobilitätsformen verfolgt.

Vorabklärung Erschliessung in Hochlage

Als Vorarbeit zum GVK Frick–Stein–Laufenburg wurde das Potenzial einer Erschliessung in Hochlage (zum Beispiel mittels Seilbahn) abgeklärt. Konkret wurde die Verbindung einer neuen Park+Rail-Anlage östlich von Bad Säckingen mit dem Sisslerfeld und dem Bahnhof Stein-Säckingen geprüft. Dabei wurden mehrere technische Systeme und unterschiedliche Linienführungsvarianten auf ihre Eignung hin untersucht.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass die Anforderungen im Sisslerfeld ein System erfordern, das nur mit grossen Investitionskosten realisiert werden kann. Für die hohen Kosten sind mehrere Treiber verantwortlich:

- Die Erschliessung des weitläufigen Sisslerfelds erfordert mehrere Stationen und voraussichtlich unterschiedliche Linienführungen und Verzweigungen.

- Die Kombination aus der Einbindung eines Umsteigepunkts auf deutscher Seite für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Seilbahn wie auch des Bahnhofs Stein-Säckingen für den Umstieg Bahn/Bus–Seilbahn führt dazu, dass unterschiedliche Anforderungen im System vereint werden müssen. So muss das System einerseits kurze Intervalle zwischen den Abfahrten aufweisen, damit es für Umsteiger vom MIV attraktiv ist. Andererseits muss es auch grosse punktuelle Nachfragespitzen bewältigen können, so dass es für Umsteiger vom Zug nutzbar wird.
- Eine Umsteiganlage nördlich des Rheins erfordert eine sehr grosse Park+Rail-Anlage mit mehreren Tausend Parkplätzen. Die Kosten für ein solches Parkhaus müssen in die Gesamtbetrachtung einbezogen werden.

Damit die Investitionskosten für ein System in Hochlage gerechtfertigt werden können, muss es von einer grossen Anzahl Fahrgästen genutzt werden. Dies ist der Fall, wenn ein grosser Anteil der Pendelnden das System nutzt und wenn die Zahl der Beschäftigten gegenüber heute stark zunimmt. Zudem kann die notwendige Anzahl Fahrgäste nur erreicht werden, wenn das System sowohl für Pendelnde aus der Schweiz als auch für Grenzgänger aus Deutschland zur Verfügung steht und genutzt wird.

Die Vorabklärungen haben jedoch gezeigt, dass ein Umstieg vom Auto in ein System in Hochlage, zumal kurz vor dem Ziel, nur erreicht werden kann, wenn wirkungsstarke Begleitmassnahmen umgesetzt werden. Hierbei ist insbesondere die Bewirtschaftung und Kontingentierung der Parkplätze im Sisslerfeld hervorzuheben.

Einbezug im GVK Frick–Stein–Laufenburg

Im GVK Frick–Stein–Laufenburg werden Ziele und Stossrichtungen für die künftige Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse festgelegt und geeignete Massnahmen definiert. In diesem Zusammenhang wird überprüft, ob ein System in Hochlage in einer gesamtheitlichen Betrachtung eine zweckmässige Massnahme zur Erreichung der regionalen Mobilitätsziele darstellt. Dabei müssen insbesondere die folgenden Punkte geklärt werden:

- Ist die Minimalbedingung für ein System in Hochlage erfüllt? Diese beinhaltet die Umsetzung von griffigen Mobilitätsmanagementmassnahmen, insbesondere der Bewirtschaftung und Kontingentierung von Parkplätzen, damit eine wesentliche Verlagerung vom MIV hin zum neuen System in Hochlage stattfindet. Hierfür müssen die Gemeinden verbindliche Rahmenbedingungen schaffen.
- Können die Mobilitätsziele mit einem System in Hochlage besser erreicht werden als mit anderen Massnahmen und Systemen (zum Beispiel mit einem Ausbau und der Bevorzugung des Busangebots oder mit einer zusätzlichen S-Bahnhaltestelle im Sisslerfeld)? Eine solche Abwägung ist auch unter den Gesichtspunkten der Umweltwirkung (Umweltverträglichkeitsprüfung), Finanzierung sowie der Beachtung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse vorzunehmen.
- Findet ein System, das faktisch die Parkierung der Unternehmen im Sisslerfeld auf die Nordseite des Rheins auslagert, in Deutschland ausreichend Akzeptanz, dass eine Umsetzung realistisch erscheint?

Fazit

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass eine Seilbahn einen Beitrag an eine siedlungsverträgliche Erschliessung im Sisslerfeld leisten könnte, sofern das Gesamtsystem mit einer geeigneten Lenkung der Parkierung betrachtet wird. Vorgängig ist jedoch zu klären, ob ein Seilbahnsystem effektiv die beste Form der Erschliessung darstellt. Diese Fragen bedürfen einer gesamtheitlichen Betrachtung, für die das GVK Frick–Stein–Laufenburg den geeigneten Rahmen darstellt. Der Regierungsrat befürwortet deshalb eine ergänzende Prüfung mit Klärung der offenen Punkte, aufbauend auf der bereits vorliegenden Vorabklärungen zur Beurteilung einer Seilbahn über den Rhein zur Erschliessung des Sisslerfelds.

Vorgesehene Art der Umsetzung und geltende Frist

Die Umsetzung des vorliegenden Vorstosses würde die Prüfung einer Massnahme (vgl. § 46 Abs. 1 Gesetz über die Organisation des Grossen Rates und über den Verkehr zwischen dem Grossen Rat, dem Regierungsrat und der Justizleitung [Geschäftsverkehrsgesetz, GVG]) bedingen, mit folgender Begründung: Im Rahmen des GVK Raum Frick-Stein-Laufenburg wird geprüft, ob eine Verbindung in Hochlage als zweckmässige Massnahme für den rheinquerenden Verkehr darstellt. Dafür würde eine zweijährige Umsetzungsfrist gelten (vgl. § 42 Abs. 3 lit. b GVG).

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'460.–.

Regierungsrat Aargau