

REGIERUNGSRAT

14. Mai 2025

25.65

Interpellation Désirée Stutz, SVP, Möhlin (Sprecherin), Béa Bieber, GLP, Rheinfelden, Carole Binder-Meury, SP, Magden, Thomas Ernst, FDP, Magden, Andreas Fischer Bargetzi, Grüne, Möhlin, Alfons Paul Kaufmann, Mitte, Wallbach, Daniele Mezzi, Mitte, Laufenburg, Stephan Müller, SVP, Möhlin, Claudia Rohrer, SP, Rheinfelden, Rolf Schmid, SP, Frick, Andy Steinacher, SVP, Schupfart, Emanuel Suter, SVP, Gipf-Oberfrick, vom 4. März 2025 betreffend Gesamtverkehrsplanung 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:

Vorbemerkungen

Das Fricktal ist Bestandteil des funktionalen Raums beidseits des Hochrheins, geprägt durch den Flusslauf. Der Rhein bildete früher eine nützliche Verkehrsader und ist auch heute präsent. Es gibt vielfältige Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden deutschen Landkreisen Lörrach und Waldshut mit dem Schweizer Kanton Aargau über den Rhein. Die wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen der beiden Länder, also Bahnlinien und Hochleistungsstrassen, verlaufen aber weitgehend parallel zum Rhein in West-Ost Richtung.

Abbildung 1: Raum entlang des Hochrheins für die Gesamtverkehrsbetrachtung

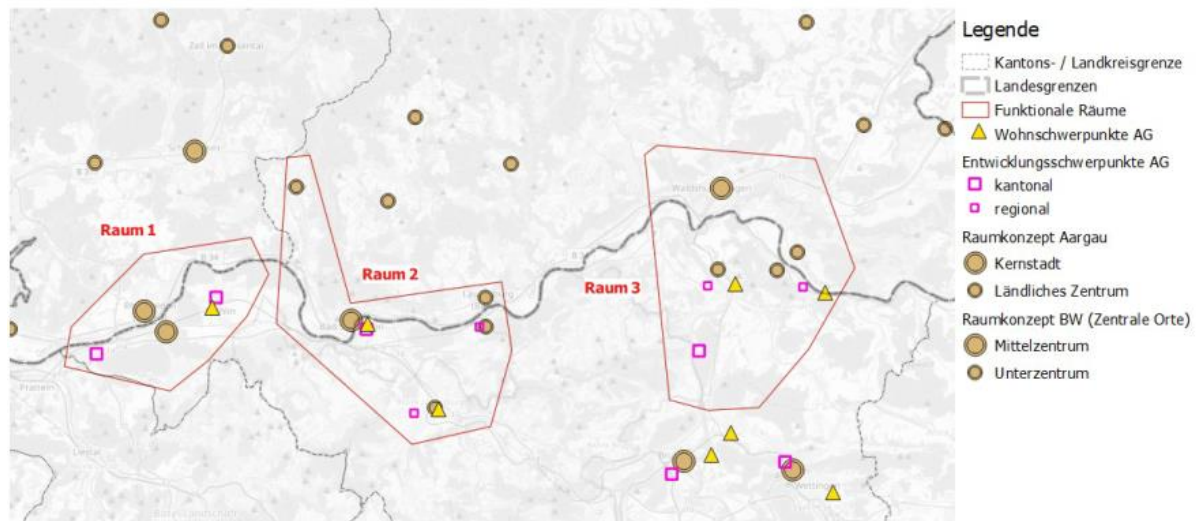


Um die Planung im Gesamttraum gezielt angehen zu können, wurde im ganzen Raum Hochrhein ein mehrstufiges Vorgehen gewählt. In den Jahren 2015–2020 wurden verschiedene Grundlagen erarbeitet. Dazu gehört die Untersuchung zu den Entwicklungsschwerpunkten und den Einflüssen auf

das Strassennetz (ESP-Cluster, 2017) sowie die Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee unter der Federführung des Regierungspräsidiums Freiburg (Veröffentlichung 2022). Ergänzt wurden diese Arbeiten mit einer Datensammlung zu den Rheinübergängen in den Jahren 2017 und 2021.

Auf der Basis all dieser Grundlagen wurde in den Jahren 2021–2024 eine gesamtverkehrliche Betrachtung (GVB) für den ganzen Rheinabschnitt im Kanton Aargau von Kaiseraugst bis Kaiserstuhl durchgeführt. In dieser Planungsarbeit wurden die Daten erstmals grenzüberschreitend vergleichbar zusammengestellt und Aussagen zu allen Verkehrsmitteln und deren Verteilung im Raum ermittelt. Die Auswertung der Daten zeigt drei funktionale Räume entlang und beidseitig des Hochrheins.

Abbildung 2: Die funktionalen Räume gemäss gesamtverkehrlicher Betrachtung



- Raum 1: Raum Rheinfeld (mit den Zentren der beiden Rheinfeldern)
- Raum 2: Raum Frick-Stein-Laufenburg (mit Bad-Säckingen und Stein / Sisslerfeld)
- Raum 3: Raum Zurzibiet und unteres Aaretal (mit Koblenz und Waldshut)

Die Gesamtverkehrsplanung hat in diesen drei funktionalen Räumen einen unterschiedlichen Stand. Aufgrund der Vorarbeit in der gesamtverkehrlichen Betrachtung wird nun in den drei Räumen weitergearbeitet. Schnittstellen zwischen den Räumen und vor allem auch der inhaltliche Einbezug des umliegenden Gebiets sind integraler Bestandteil der Planungen in den einzelnen Räumen. Die Räume 1 und 2 haben aufgrund der geografischen Nähe und der verflochtenen Verkehrsbeziehungen einen starken Bezug zueinander, was in der Planung zu berücksichtigen ist.

Zur Frage 1

"Wann und wie ist die Gesamtverkehrsplanung Fricktal erfolgt und welche Ergebnisse respektive Erkenntnisse liegen, gegebenenfalls bis wann, vor?"

Die in den Vorbemerkungen beschriebene GVB aus dem Jahr 2024 entspricht der im Interpellationstext erwähnten "übergeordneten Gesamtsicht".

Nach Analyse der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsströme wurden in der Gesamtverkehrsbeurteilung drei funktionale Räume identifiziert:

- Raum 1: Raum Rheinfelden
- Raum 2: Raum Frick-Stein-Laufenburg
- Raum 3: Raum Zurzibiet und unteres Aaretal

Diese Räume weisen allesamt einen erhöhten verkehrlichen Handlungsbedarf auf, wobei es unterschiedliche Schwerpunkte gibt und dementsprechend unterschiedliche Planungen erforderlich sind. Da die Räume 1 und 2 aufgrund der geografischen Nähe und der verflochtenen Verkehrsbeziehungen einen starken Bezug zueinander haben, werden diese in der Planung schwerpunktmässig zu berücksichtigen sein. Diese werden nachfolgend erläutert.

Raum Rheinfelden

Im Raum Rheinfelden erfolgte durch den langjährigen Einbezug in das Agglomerationsprogramm Basel und durch die Arbeiten am Hochrhein bereits die Konzeption für den Gesamtverkehr. Viele Massnahmen sind bereits in der Umsetzung. Der Raum Rheinfelden ist damit einen Schritt weiter und wird gleichwohl durch die engen Verflechtungen im Sinne eines Betrachtungsperimeters bei thematischen Schnittstellen in das Gesamtverkehrskonzept Raum Frick-Stein-Laufenburg miteinbezogen.

Raum Frick-Stein-Laufenburg

Im Raum Frick-Stein-Laufenburg wird durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. 2024 wurden die Planerleistungen vergeben, Bearbeitungsperimeter und Projektorganisation definiert und basierend auf der inhaltlichen Analyse mit den Gemeinden, die Zielsetzungen diskutiert. 2025 werden die Zielsetzungen konkretisiert, die Stossrichtungen festgelegt und anschliessend Massnahmen erarbeitet. Das Konzept wird in enger Abstimmung mit dem Planungsverband Fricktal Regio (Repla) sowie den Gemeinden erarbeitet. Das Gesamtverkehrskonzept dient auch zur Klärung der funktionalen Anforderungen an eine mögliche neue Rheinquerung bei Sisseln, welche als Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept geprüft wird. Ebenfalls im Raum Frick-Stein-Laufenburg befindet sich mit dem Sisslerfeld die grösste Arbeitsplatzzone des Kantons Aargau sowie der neue Mittelschulstandort des Kanton Aargau in der Gemeinde Stein. Im Rahmen der Gebietsentwicklung Sisslerfeld wird dieses Gebiet schrittweise entwickelt.

Raum Zurzibiet

Im Raum Zurzibiet ist, unter Federführung des Departement Bau, Verkehr und Umwelt, ein Gesamtverkehrskonzept in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, dem Regionalplanungsverband Hochrhein-Bodensee, dem Regionalplanungsverband Zurzibiet Regio, sowie dem Regierungspräsidium Freiburg in Erarbeitung. Gleichzeitig wird der Ersatz der Rheinquerung Waldshut–Koblenz geklärt. Ende 2024 wurde die Behördenvernehmlassung zur Situationsanalyse, den Schlüsselmassnahmen und der Varianteneingrenzung bezüglich des Ersatzes der Rheinquerung Waldshut-Koblenz gestartet. Ab Mitte 2025 ist die Vertiefung der Massnahmen vorgesehen. Beim Ersatz der Rheinquerung liegt der Fokus auf dem Variantenentscheid, der Machbarkeit und der Umsetzungsplanung.

Neben den erwähnten Planungen, welche unter Federführung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt erarbeitet werden, wurden auch noch weitere gesamtverkehrliche Planungen erarbeitet. Für das Fricktal relevant sind beispielsweise das Agglomerationsprogramm Basel und das Raumkonzept Hochrhein von Agglo Basel und die Mobilitätsstrategie Fricktal vom Planungsverband Fricktal Regio.

Zur Frage 2

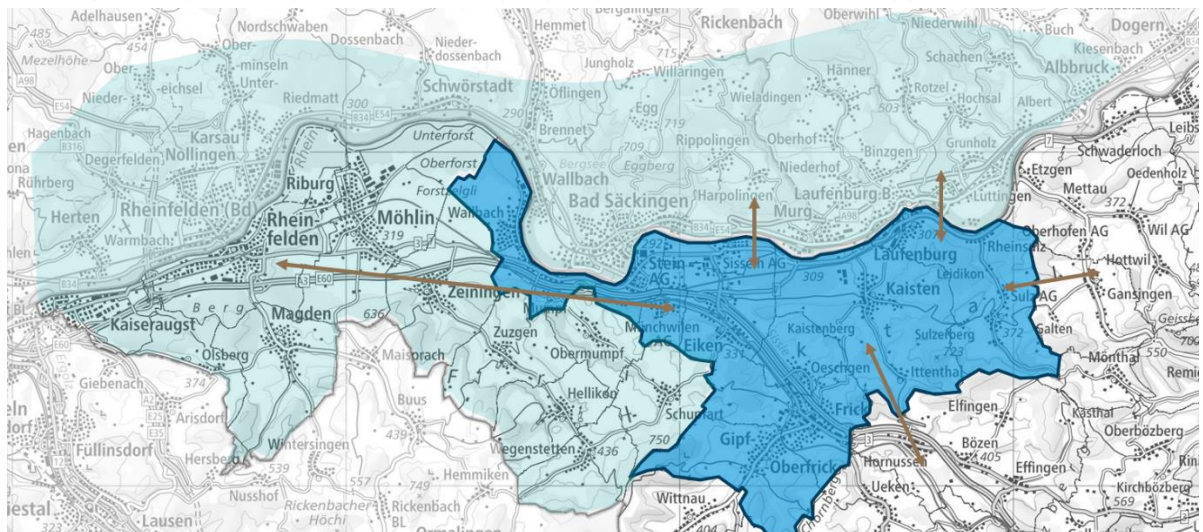
"Wird für Rheinfelden ein eigenes Gesamtverkehrskonzept erstellt und falls nein, weshalb nicht?"

Der Raum Rheinfelden wurde aus einer gesamtverkehrlichen Sicht im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, des Raumkonzept Hochrheins und der Mobilitätsstrategie Fricktal Regio berücksichtigt.

Ergänzend haben die Gemeinden Rheinfelden, Kaiseraugst und Möhlin je einen Kommunalen Gesamtplan Verkehr erstellt und haben damit ein geeignetes Planungsinstrument, um den verkehrlichen Herausforderungen zu begegnen. Der Kommunale Gesamtplan Verkehr ist gesetzlich verankert (§ 54a Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG]) und behördenverbindlich.

Somit liegen für den Raum Rheinfelden bereits konsolidierte regionale und auch kommunale Gesamtverkehrskonzepte vor. Ein weiteres Gesamtverkehrskonzept ist aus diesem Blickwinkel nicht erforderlich, da im Raum Rheinfelden vieles bereits in Umsetzung ist. Ein Einbezug im Betrachtungsperimeter des Raums Rheinfelden in das Gesamtverkehrskonzept Raum Frick-Stein-Laufenburg ist jedoch vorgesehen.

Abbildung 3: Planung Bearbeitungsperimeter und Einbezug Umgebung GVK Raum Frick-Stein-Laufenburg (Stand Mai 2025)



Zur Frage 3

"Wie weit ist die Planung für den Planungsraum Rheinfelden? Welche Schritte/Massnahmen sind bereits erfolgt respektive realisiert und welche nächsten Schritte sind geplant?"

Im Raum Rheinfelden wurde durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ein Verkehrsmanagement erarbeitet. Das Verkehrsmanagement Rheinfelden sieht verschiedene Massnahmen in den Gemeinden Rheinfelden, Möhlin und Kaiseraugst vor. Diese zielen darauf ab, das bestehende Strassennetz effizienter zu nutzen, Stausituationen aus dem Siedlungsgebiet zu verlagern und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs (öV) zu gewährleisten. Hierfür sind auch punktuelle Infrastrukturausbauten notwendig. Das Konzept wurde kantonsübergreifend zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft sowie den betroffenen Gemeinden erarbeitet und konnte im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Das Konzept wurde an die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt übergeben, welches die Massnahmen in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden konkretisiert, projiziert und umsetzt.

Neben dem Verkehrsmanagement Rheinfelden ist das Departement Bau, Verkehr und Umwelt auch im Bereich des öV planerisch aktiv. Der Kanton erarbeitet derzeit in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lörrach sowie den Gemeinden Rheinfelden, Rheinfelden (Baden), Kaiseraugst und Möhlin ein neues Buskonzept für den Raum Rheinfelden. Ein besonderer Fokus liegt auf grenzüberschreitenden Verbindungen, um einerseits den Anteil des öV im grenzüberschreitenden Verkehr zu steigern und andererseits das neue Bahnangebot in Richtung (Klein-)Basel und Ostschweiz nach der Elektrifizierung der deutschen Hochrhein-Strecke (geplant 2028) besser mit dem unteren Fricktal zu verknüpfen.

Neben den kantonalen Planungen sind auch kommunale Massnahmen zu erwähnen. Dies betrifft sowohl die Veloinfrastruktur wie auch Massnahmen für den Bus. Beim Velo ist die Anbindung der Haltestelle Augarten an das Industriegebiet Kaiseraugst zu nennen. Für den Bus läuft die Eigentrassierung Rheinfelden – Kaiseraugst sowie Umgestaltungen des Bahnhofareals in Kaiseraugst und Rheinfelden. Die Umgestaltung des Bahnhofareals und des Bushofes in Rheinfelden erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Sektion öffentlicher Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt und wird anteilmässig, gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG), mitfinanziert.

Zur Frage 4

"Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Planung in den einzelnen Räumen parallel verläuft und die Ergebnisse/Erkenntnisse in die jeweils andere Planung einfließen?"

Mit der Strategie mobilitätAARGAU verfügt der Kanton Aargau über übergeordnete Stossrichtungen, Ziele und Strategien, welche die Abstimmung zwischen unterschiedlichen Planungen gewährleisten. Je nach Raum sind neben der Strategie mobilitätAARGAU zudem noch andere Grundlagen für eine Abstimmung relevant, beispielsweise das Agglomerationsprogramm oder die Mobilitätsstrategie Fricktal.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ist in den relevanten Planungen unter der Federführung Dritter vertreten. Zudem findet in den gesamtverkehrlichen Planungen, mit Federführung Kanton, eine enge Zusammenarbeit mit dem Planungsverband Fricktal Regio und den betroffenen Gemeinden statt. Somit ist die Abstimmung zwischen den verschiedenen Planungen und zwischen Kanton, Region, Gemeinden und Deutschland gegeben. Die Ergebnisse beziehungsweise Erkenntnisse fließen in die laufenden Planungen ein.

Zur Frage 5

"Erachtet es der Regierungsrat als sinnvoll, wenn zwei derart eng zusammenhängende Planungsräume in unterschiedlichen Zeitachsen entwickelt werden und wie stellt er sicher, dass für den anderen Planungsraum keine Fakten geschaffen werden und die politischen Akteure entsprechend eingebunden werden?"

Zwischen den Planungen im Raum Rheinfelden (Verkehrsmanagement Rheinfelden, Angebotsverbesserungen öV) und der Planung im Raum Frick-Stein-Laufenburg (Gesamtverkehrskonzept und Prüfung neue Rheinquerung bei Sisseln) bestehen aufgrund der verkehrlichen Wirkungen und der schnell voranschreitenden Entwicklung, wie beispielsweise Zunahme der Arbeitsplätze Abhängigkeiten, welche in die Räume der jeweiligen Planungen berücksichtigt werden müssen.

Mit den übergeordneten Strategien und der Definition des Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeters ist gewährleistet, dass die Planungen die gleichen Ziele verfolgen. Inhaltlich werden die einzelnen Planungen jeweils mit relevanten weiteren Planungen abgestimmt. Zudem reicht der verkehrliche Untersuchungsperimeter der Planungen deutlich über den funktionalen Raum hinaus, so dass auch allfällige regionale Auswirkungen berücksichtigt werden. Eine zentrale Planungsgrundlage ist beispielsweise das kantonale Verkehrsmodell, welches das Verkehrssystem für den ganzen Kanton

Aargau und sogar darüber hinaus abbildet. Organisatorisch ist die Abstimmung durch den Einbezug der Gemeinden sowie des Regionalplanungsverbands gewährleistet. Die Organisation wird zusätzlich ergänzt durch eine fachliche Begleitgruppe aus dem Betrachtungsperimeter (BG) bestehend aus den Gemeinden in der Schweiz und Deutschland sowie weiteren bei Bedarf.

Zur Frage 6

"Bitte erläutern und begründen Sie die Zuteilung der Gemeinden in die einzelnen Planungsräume und insbesondere, auf welchen Daten diese Zuteilung erfolgt ist."

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt kennt im Bereich der Verkehrsplanung keine vordefinierten "Planungsräume". Die jeweiligen Projekt- oder Planungsperimeter werden fallweise definiert und sind fachlich hergeleitet. Die fachlich hergeleiteten Perimeter werden in der Regel mit den betroffenen Gemeinden und/oder dem Regionalplanungsverband besprochen, durch das strategische Gremium der jeweiligen Planungen verabschiedet und werden bei Bedarf auch angepasst.

Die im Interpellationstext aufgeworfene Frage bezüglich Integration der Gemeinde Wallbach ins GVK Raum Frick-Stein-Laufenburg erfolgte aufgrund entsprechender Anträge durch den Regionalplanungsverband Fricktal und ist primär durch die Siedlungsentwicklung der Gemeinde Wallbach begründet.

Die Zuteilung der Gemeinden zu der Antwort zur Frage 1 erläuterten Planungen ist nachfolgend dargestellt und orientiert sich an den funktionalen Räumen aus der Gesamtverkehrsbetrachtung. Dabei sind auch relevante Gemeinden im grenznahen Raum auf der deutschen Seite berücksichtigt.

Tabelle: Funktionale Räume aus der Gesamtverkehrsbetrachtung

Planung	Verkehrsmanagement Rheinfelden	GVK Raum Frick-Stein-Laufenburg	GVK Raum Zurzibiet
Bearbeitungsperimeter	Augst (BL), Kaiseraugst, Möhlin, Pratteln (BL), Rheinfelden	Eiken, Frick, Gipf-Oberfrick, Kaisten, Laufenburg, Mumpf, Münchwilen, Oeschgen, Sisseln, Stein, Wallbach	Würenlingen, Ehrendingen, Mandach, Villigen, Schwaderloch, Böttstein, Döttingen, Endingen, Fisibach, Full-Reuenthal, Klingnau, Koblenz, Leibstadt, Lengnau, Leuggern, Mellikon, Schneisingen, Siglistorf, Tegerfelden, Zurzach, Waldshut-Tiengen (DE), Hohentengen (DE), Küssaberg (DE), Dogern (DE), Lauchringen (DE), Albruck (DE)
Betrachtungsperimeter	Giebenach (BL), Magden, Mumpf, Rheinfelden (DE), Zeiningen	Wird an der nächsten Sitzung des politischen Steuerremiums vom 28. Mai 2025 auf Antrag des Lenkungsausschusses traktandiert und beschlossen.	

Zur Frage 7

"In der Motion 24.291 wurde gefordert, dass der Kanton sich beim Bund für die Reaktivierung der Rheintallinie Basel – Winterthur einsetzt. In der Antwort vom 11. Dezember 2024 hält der Regierungsrat fest, dass er das Anliegen befürwortet und sich dafür einsetzen wird. Bitte erläutern Sie, wie die Rheintallinie in die Planung einfließt und weshalb am Gemeindefseminar kein Wort dazu verloren wurde?"

Wie in der Antwort des Regierungsrats zur (24.291) Motion E. Suter, (Sprecher) (...), vom 24. September 2024 betreffend Eingabe beim Bund des Angebotsziels für eine Verbindung Basel-Koblenz-Winterthur mittels Reaktivierung der Rheintallinie auf Schweizer Seite dargelegt, liegen die Zuständigkeiten für die Angebotskonzepte des Fernverkehrs bei den Fernverkehrsbetreibern und der Planungsprozess sowie der Ausbau der Bahninfrastruktur beim Bund. Der Regierungsrat wird sich beim nächsten Ausbauschnitt im Rahmen seiner Zuständigkeit für das Angebotsziel für ein neues schnelles Bahnangebot zwischen Winterthur und Basel einsetzen und einen entsprechenden Antrag eines Fernverkehrsbetreibers für den nächsten Ausbauschnitt unterstützen. Infolge der Kostenentwicklung bei den bisher beschlossenen Infrastrukturausbauten wie auch den mutmasslichen Kosten für das 2019 vom eidgenössischen Parlament zugrunde gelegte Angebotskonzept, findet zurzeit eine Überprüfung der Ausbauschnitte statt. Eine nächste Eingabe für neue Angebotsziele beim Bund wird sich daher verzögern.

Am Gemeindefseminar wurden die Grundsätze der Planung anhand von einzelnen Beispielen dargelegt und auch ein Ausblick auf das GVK Frick-Stein-Laufenburg gegeben. Der Schwerpunkt lag zudem bei der kombinierten Mobilität und den durchgängigen Transportketten. Das Gemeindefseminar hatte nicht den Anspruch, alle Projekte in der Region vollständig darzustellen. Bei weiteren Veranstaltungen mit Schwerpunkt Verkehr in der Region ist vorgesehen, die Rheintallinie Basel-Winterthur entsprechend zu thematisieren.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'575.–.

Regierungsrat Aargau