

# Medienspiegel zur Veranstaltung «Wohn- und Wirtschaftsstandort – Klimawandel – Grenzregion: Welche Mobilität braucht das Fricktal?» der Regio Basiliensis und der Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz in Rheinfelden vom Dienstag, 21. Juni 2022

Print

## Basler Zeitung

Donnerstag, 23. Juni 2022

### In der Boomregion Fricktal sollen mehr Züge halten

**Podiumsdiskussion** Die Verkehrsplanung bis 2028 sieht bessere Strassen und mehr Züge vor. Auch das Thema Velo wird diskutiert.

Die Zukunft der wirtschaftlichen Entwicklung und der Verkehrsplanung im Fricktal diskutierten Politiker, Behörden sowie Vertreter der Lifesciences- und Logistikbranche am Mittwoch im Kurbrunnensaal in Rheinfelden. Zum Podium unter dem Titel «Wohn- und Wirtschaftsstandort – Klimawandel – Grenzregion: Welche Mobilität braucht das Fricktal?» hatten die Regio Basiliensis und die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz eingeladen. Die Struktur des Fricktals bezeichnete Carlo Degelo, Leiter der Abteilung Verkehr im Aargauer Departement für Bau, Verkehr und Umwelt, als «Kanton Aargau im Kleinen: wenig urbane Gemeinden und viel ländlicher Raum».

Entsprechend findet laut Degelo die grossräumige Planung des Fricktals im Blickfeld zwischen den urbanen Zentren Basel und Zürich statt, ergänzt um die wichtige verkehrspolitische Komponente der deutschen Hochrheinbahn zwischen Basel und Schaffhausen sowie der A 98 – sollte sie jemals östlich von Badisch-Rheinfelden weitergebaut

werden (wir berichteten). Im Zentrum der Raumplanung im Fricktal liegt das Sisslerfeld. Es ist neben Kaiseraugst, Baden-Wettingen und Brugg-Windisch als «Vorzugsgebiet Spitzentechnologie» des Kantons ausgewiesen.

Der kantonale Richtplan sieht deshalb für das Fricktal eine Entwicklung der Wohngebiete und weiterer wirtschaftlicher Schwer-

punkte entlang der Bahnstrecke in Möhlin und Frick vor sowie in den Gemeinden des Sisslerfelds Stein, Münchwilen, Sisseln und Eiken. Die Pendler aus Deutschland habe der Kanton nicht vergessen, versicherte Degelo: Ihre Wohnorte seien aber so zerstreut, dass der ÖV für sie nicht das geeignete Mittel sei. Dennoch konstatierte der Verkehrsexperte den

Mangel an ÖV-Verbindungen über die Grenzübergänge Rheinfelden, Bad Säckingen und Laufenburg. Bis 2028 sollen diese Verbindungen zumindest in Rheinfelden und Bad Säckingen verbessert werden.

Der Kanton Aargau misst der Strasseninfrastruktur weiterhin eine grosse Bedeutung für die Verkehrsplanung im Fricktal zu: vor allem für den Warentransport. Das «effizienteste Verkehrsmittel» für Personen ist laut Degelo der ÖV. Einen grossen Fortschritt verspreche er sich von der Elektrifizierung der Hochrhein-Bahnstrecke auf deutscher Seite. Sie ermögliche zwei statt bisher einer Verbindung je mit dem Interregio von Basel bis Singen über Schaffhausen und der Regionalbahn von Basel bis Lauchringen über Waldshut. Die Strecke wird auch von vielen Berufspendlern aus dem Fricktal ins Kleinbasel genutzt. Ulrich Hoehler, Chefbeamter im Landkreis Lörrach, betonte, dass die regionalen Anstrengungen um die Elektrifizierung nur mit Schweizer Unterstützung erfolgreich gewesen seien.

Auf der Schweizer Seite setzt Degelo auf die zusätzlichen Halte des sogenannten Flugzugs, des Interregios nach Zürich und Kloten, in Möhlin und Stein. Pratteln ging leer aus: Man bemühte sich umsonst, den früheren Flugzug-Halt wiederzubekommen. Neu diskutiert wird auch die Wiederbelebung der Bahnstrecke Basel-Winterthur für den Personenverkehr. Derzeit wird diese Strecke, die in Stein von der Hauptstrecke Basel-Zürich abzweigt und über Koblenz, Bad Zurzach und Bülach weiterführt, von der S 1 nur bis Laufenburg bedient.

#### Zu ländlich für das Velo

Das Parlament und der Kanton haben sich zwar bereits dagegen entschieden, in der Diskussion ist das Thema dennoch weiterhin. Von einem Zuhörer im Publikum wurde ausserdem die Reaktivierung des Bahnübergangs Koblenz-Waldshut für den Personenverkehr gefordert, um so einen Ringverkehr zwischen Basel und Waldshut zu ermöglichen.

Auch das Velo war in der Podiumsdiskussion Thema. Die Oberrheinrätin und Rheinfelder

GLP-Grossrätin Béa Bieber forderte ein Konzept für Veloschnellwege im Fricktal, das aber nur im Rahmen einer Gesamtplanung im Dreiländereck erarbeitet werden könne. Einen Veloschnellweg plant etwa der Landkreis Lörrach im Wiesental als Zubringer nach Basel. Unterstützung fand Bieber im Publikum: Die Schweiz sei in Bezug auf die Velowege noch immer ein Entwicklungsland.

Degelo verteidigte die untergeordnete Priorität des Velos für die Verkehrsplanung mit der eingangs erwähnten ländlichen Struktur des Fricktals, die man nicht mit der engeren Agglomeration Basel oder Zürich vergleichen könne. Allerdings gab er zu, dass das E-Bike das Velo auch für längere Strecken attraktiv machen werde. Auf die konkrete Frage aus dem Publikum, ob denn tatsächlich jemand mit dem Velo von Stein nach Basel pendeln werde, antwortete Hoehler, dass man umgekehrt nur sagen könne, dass sehr viele Velodistanzen von drei bis vier Kilometern im Auto zurückgelegt würden.

**Boris Burkhardt**



LKW-Stau bei Rheinfelden: Welche Mobilität braucht das Fricktal zwischen den Zentren Basel und Zürich? Foto: Boris Burkhardt

Online

# NEUE FRICKTALER ZEITUNG

Donnerstag, 23. Juni 2022

Von Edi Strub

## Gefordert sind koordinierte Zusammenarbeit, keine Einzelaktionen

Do, 23. Jun. 2022



**Das Diskussionspodium: Gian Alessi, Béa Bieber, Moderator Sebastian Deininger, Ulrich Hoehler, Patrick Leyboldt, Ingo Pohl. Foto: Edi Strub**

Podiumsdiskussion zu Verkehr und Nachhaltigkeit im Fricktal und der Regio Basiliensis

Was muss getan werden, damit die Menschen im Fricktal auch 2030 oder 2040 schnell, sicher und bequem an ihre Arbeitsplätze kommen? Was funktioniert bereits heute zufriedenstellend, was muss ausgebaut und verbessert werden? Das waren die Themen an einer Podiumsdiskussion im Rheinfelder Kurbrunnen vom Dienstag.

Veranstalterinnen waren die Plattform Regio Basiliensis und die Vereinigung für eine starke Region Basel / Nordwestschweiz. Schon die Einleitung durch den Rheinfelder Stadtpräsidenten Franco Mazzi stellte klar, dass in Bezug auf die Mobilität in der Region noch viel verbessert werden sollte. Die Region Fricktal/Basel prosperiert. Überall wird gebaut – neue Wohnsiedlungen, neue Industrien, Logistikzentren und Schulen schießen aus dem Boden. Entsprechend wächst der Verkehr. Am Morgen und am Abend sei auf vielen Strassen regelmässig Stau und in den Zügen hat es oft nur noch Stehplätze. Und so kommen Forderungen nach Ausbau der Autobahnen, der Verdichtung des Fahrplans und nach neuen Brücken. Denn die Region besteht nicht nur aus dem Fricktal, den beiden Basel und dem Schwarzbubenland, sondern auch aus an den angrenzenden Gebieten im Badischen und im Elsass. Und da hält vor allem die Qualität des öffentlichen Verkehrs von Norden her Richtung Schweiz nicht richtig mit.

### **Zugverbindungen ausbauen**

Ein Beispiel dafür ist die Hochrheinbahn, die noch immer nicht elektrifiziert ist und auch von der Kapazität her nicht ausreicht. Immerhin: Ulrich Hoehler, Erster Landesbeamter aus Lörrach, versicherte, dass der Neu- und Ausbau dieser Bahn nun endlich in Sichtweite sei – nicht zuletzt dank Schweizer Hilfe. Gefordert wird in Bezug auf die Bahn auch von vielen ein Viertelstunden-Takt für die S-Bahn durchs Fricktal sowie zusätzliche Halte in Möhlin und Stein für den Schnellzug nach Zürich-Flughafen. Weitere Wünsche betrafen das Projekt einer Tangentialbahn von Basel nach Winterthur via Rheinfelden, Stein, Bad Zurzach, Bülach.

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr im Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, warnte vor solchen Projektkaskaden. Das seien Dinge, die eine Region und die Kantone nicht selbst beschliessen könnten. Sie seien allenfalls Teil einer schweizerischen Gesamtplanung, stünden dort aber im Wettbewerb mit hundert andern Ideen und Projekten. Unter diesen Vorzeichen sei es klug, sich auf die wirklich wesentlichen Dinge zu konzentrieren. Auch die andern Diskussionsteilnehmer unterstrichen die Wichtigkeit eines gemeinsamen, sorgfältig koordinierten Vorgehens. Verkehrsplanung erfordere ein hohes Mass an Zusammenarbeit. Und zwar im Rahmen der gesamten Region – einschliesslich Süddeutschlands und des Elsass.

### **Velonetz und Güterverkehr**

Insbesondere Béa Bieber, Grossrätin für die glp, unterstrich darüber hinaus in ihrem Plädoyer die Notwendigkeit eines schnellen und zusammenhängenden Velonetzes. Viele möchten in Zukunft am liebsten mit dem Velo zur Arbeit fahren statt mit dem ÖV oder dem Auto. Das Netz, das Radfahrern zur Verfügung stehe, sei dafür aber ungenügend und zu lückenhaft. Keiner der Diskussionsteilnehmer widersprach dem, Carlo Degelo macht aber auf die Schwierigkeit aufmerksam, solche Projekte auch wirklich umzusetzen. Pläne gebe es sehr viele, schnell zu bauen sei dann aber oft eine andere Sache. Wenn man auf den Flächenverbrauch schaue, sei der ÖV zudem die bessere Alternative verglichen mit dem Rad.

Auch der Güterverkehr war natürlich Thema an der Podiumsdiskussion. Gian Alessi, Managing Director der Lamprecht Pharma Logistics, warb für unterirdische Lösungen mit Containern, die sich von Hub zu Hub bewegen, ohne dass weiteres Kulturland verbaut werden müsse.

Auch ihm schlug eher Skepsis entgegen, da das Problem der ständig wachsenden Gütermengen damit letztlich nicht gelöst sei. Denn vom Hub bis zum Endbestimmungsort in einem Verkaufszentrum oder Industriebetrieb müssten die Güter dann doch wieder mit Lastwagen transportiert werden.



Mittwoch, 22.06.2022

Von Dennis Kalt  
RHEINFELDEN

## Podiumsdiskussion zur Mobilität: So soll sich das Fricktal in Zukunft entwickeln

Dem Fricktal stehen gewaltige Herausforderungen bevor, wenn in den kommenden Jahren mehr Arbeitsplätze im Sisslerfeld geschaffen werden und die Bevölkerung wächst. An einem Podium diskutierten Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Behörden über die Frage, welche Mobilität das Fricktal braucht. Dies einerseits vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit – aber eben auch der wirtschaftlichen Attraktivität.



Vertretende aus Politik, Wirtschaft und von Behördenseite diskutieren darüber, welche Mobilität das Fricktal braucht. Bild: RB/STARE

Wenn es um die Prosperität des Fricktals geht, ist mitunter ein Faktor von zentraler Bedeutung: die Mobilität. Mit Blick in die nächsten Jahre und Jahrzehnte warten auf die Region grosse Herausforderungen, damit der Verkehrsfluss möglichst effizient zirkuliert. Zu stemmen sind etwa ein Bevölkerungswachstum von derzeit 82'000 auf über

100'000 Einwohnende im Jahr 2050 oder auch die Ansiedlung von 5'000 bis 10'000 weiteren Arbeitsplätzen im Sisslerfeld bis 2040.

An der Regio-Plattform der Regio Basiliensis und der «Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz» unter dem Motto «Welche Mobilität braucht das Fricktal?» in Rheinfelden gingen Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Politik und Behörden am Dienstagabend ebendieser Frage nach.

### **Der Pendlerverkehr muss reduziert werden**

Stadtpräsident Franco Mazzi fasste die Aufgabe wie folgt zusammen: «Im unteren Fricktal muss der tägliche Verkehr der Pendlerinnen und Pendler reduziert werden. Im oberen Fricktal mit den neu entstehenden Arbeitsflächen soll der Verkehr so organisiert werden, dass es nicht zur gleichen Situation wie bei der Verzweigung Rheinfelden/Augst kommt.» Sein Fazit:

**«Der Wohlstand unserer Region hängt von einer funktionierenden Mobilität ab.»**

Für Carlo Degelo, Leiter der Abteilung für Verkehr beim Kanton, ist es wichtig, dass für ein prosperierendes Fricktal ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Bevölkerungswachstum, Wohnraum sowie verfügbaren Arbeitsplätzen besteht. «Wir wollen, dass möglichst wenig Arbeitnehmende lange Pendlerstrecken machen müssen.» Damit sich möglichst viele Menschen im Perimeter ihres Arbeitsortes ansiedeln, sei eine hohe Aufenthaltsqualität unabdingbar. Weiter, so Degelo, müsse die Funktionalität der Strasse aufrechterhalten werden. Er sagte:

**«Die Bahn argumentiert mit Pünktlichkeit. Es braucht diese Zuverlässigkeit auch für den motorisierten Individualverkehr.»**

Dies bedeute, dass sich eine Autofahrerin oder ein -fahrer sicher sein müsse, dass er auch in etwa die Zeit für die Strecke von A nach B benötige, die ihr oder ihm angezeigt werde.

### **Potenzial bestehender Systeme ausschöpfen**

Zudem brauche es gemäss Degelo neben einer koordinierten Entwicklung von Strasse und Schiene weiterhin Infrastrukturausbauten. Diese jedoch unter dem Nachweis der Nachhaltigkeit. Klar ist, dass die landschaftlichen Schatzkammern des Fricktals – etwa der Jurapark – von Ausbauten nicht tangiert werden sollen. So solle denn auch das Potenzial bereits bestehender Verkehrsinfrastruktur maximal ausgereizt werden, bevor neue Umfahrungen entstehen.

In der Podiumsdiskussion votierte GLP-Grossrätin Béa Bieber für einen Ausbau von Veloverbindungen, auf denen Arbeitnehmende schnell und sicher ans Ziel kommen. Ingo Pohl, Product Owner Mobility bei Roche, sagte, dass man am Standort in Basel kaum mit dem Bau von Veloständern hinterherkäme. Am Standort Kaiseraugst sei dieser Trend etwas weniger ausgeprägt.

**Weitere Links :**

Badische Zeitung vom Freitag, 15. Juli 2022 [«Im Kanton Aargau setzt man in Sachen Mobilität auch auf die deutsche Seite»](#)